VENDIM
Nr. 1095, datë 24.12.2020

PËR MIRATIMIN E KËRKESAVE THELBËSORE NË FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL[1]

(Ndryshuar me vendimin nr. 699, datë 13.11.2024)

(i përditësuar)

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të neneve 34, pika 2, 37, pika 3, 50, pika 2, 54, pika 2, 84, pika 2, 91, pika 3, të ligjit nr. 96/2020, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", me propozimin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil, sipas tekstit bashkëlidhur këtij vendimi.
2. Ngarkohen Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
Erion Braçe

KËRKESAT THELBËSORE NË FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL

KAPITULLI I

PARIMET

Neni 1
Qëllimi dhe objektivat

1. Objektivi kryesor i kësaj Rregulloreje është krijimi dhe ruajtja e një niveli të lartë, të njëtrajtshëm të sigurisë në operim *(safety)* në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë.
2. Kjo Rregullore ka për qëllim dhe:
a) të kontribuojë në politikën e përgjithshme të aviacionit të Republikës së Shqipërisë dhe në përmirësimin e performancës së përgjithshme të sektorit të aviacionit civil;
b) të lehtësojë lëvizjen e lirë të mallrave, personave, shërbimeve dhe kapitalit, në fushat e mbuluara nga kjo rregullore, duke siguruar një mjedis të barabartë për të gjithë aktorët në tregun e aviacionit dhe për të përmirësuar aftësinë konkurruese të industrisë së aviacionit;
c) të kontribuojë për një nivel të lartë, të njëtrajtshëm, të mbrojtjes së mjedisit;
d) të lehtësojë lëvizjen e mallrave, shërbimeve dhe personelit, në fushat e mbuluara nga kjo rregullore, nëpërmjet një bashkëpunimi të përshtatshëm me vendet dhe autoritetet përkatëse të

[1] Ky vendim është përafruar plotësisht me rregulloren (BE) nr. 2018/1139, datë 4.7.2018, për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një agjencie të sigurisë së aviacionit të Bashkimit Evropian dhe ndryshimin e rregulloreve (KE) nr. 2111/2005, (KE) nr. 1008/2008, (BE) nr. 996/2010, (BE) nr. 376/2014 dhe direktivat 2014/30/BE dhe 2014/53/BE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, dhe shfuqizimin e rregulloreve (KE) nr. 552/2004 dhe (KE) nr. 216/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit dhe të Rregullores së Këshillit (KEE) nr. 3922/91. Numri CELEX: 32018R1139, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr. 212, datë 22.8.2018, faqe 1–122.

aviacionit, dhe duke promovuar pranimin reciprok të certifikatave dhe dokumenteve të tjera përkatëse;

e) të promovojë, ndër të tjera, kosto-eficiencën, duke shmangur dyfishimin dhe promovimin e efektivitetit në proceset rregullatore, certifikuese dhe mbikëqyrëse, si dhe përdorimin efikas të burimeve përkatëse në nivel kombëtar

f) të kontribuojë për krijimin dhe mbajtjen e një niveli të lartë, të njëtrajtshëm të sigurisë së aviacionit civil *(security)*, në fushat e mbuluara nga kjo rregullore;

g) të ndihmojë autoritetin kombëtar në fushat e mbuluara nga kjo rregullore, për ushtrimin e të drejtave dhe përmbushjen e detyrimeve shtetërore sipas Konventës së Çikagos, duke siguruar një interpretim të përbashkët dhe një zbatim të njëtrajtshëm dhe në kohë të dispozitave të saj, sipas rastit;

h) të promovojë, pikëpamjet kombëtare lidhur me standardet dhe rregullat e aviacionit civil, duke themeluar një bashkëpunim të përshtatshëm me vendet e treta dhe organizatat ndërkombëtare;

i) të promovojë, ndër të tjera, kërkimet dhe risitë, në proceset rregullatore, të certifikimit dhe mbikëqyrjes;

j) të promovojë, në fushat e mbuluara nga kjo rregullore, ndërveprimin teknik dhe operacional dhe të ndajë praktikat më të mira administrative;

k) të rrisë besimin e pasagjerit për një aviacion civil të sigurt.

3. Objektivat e përcaktuar në paragrafët 1 dhe 2 arrihen, ndër të tjera:

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

b) nga marrja e masave për të përmirësuar standardet e sigurisë;

c) duke siguruar që deklaratat dhe certifikatat e lëshuara në përputhje me këtë rregullore, dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të tyre, të jenë të vlefshme dhe të njohura në të gjithë Zonën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, pa ndonjë kërkesë shtesë;

d) nga zhvillimi, me përfshirjen e standardizimit dhe organeve të tjera të industrisë, i standardeve teknike të detajuara që do të përdoren si mjet për përputhshmërinë me këtë rregullore dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara mbi bazën e tyre, kur është e përshtatshme;

e) nëpërmjet veprimtarisë së pavarur të Agjencisë së Bashkimit Evropian për Sigurinë e Aviacionit (EASA);

f) nga zbatimi i njëtrajtshëm i të gjitha akteve të nevojshme nga autoritet kompetente kombëtare dhe EASA; në fushat e tyre përkatëse të përgjegjësisë;

g) nga mbledhja, analiza dhe shkëmbimi i informacionit për të mbështetur vendimmarrjen në bazë të provave;

h) nga ndërmarrja e nismave të ndërgjegjësimit dhe promovimit, duke përfshirë trajnimin, komunikimin dhe shpërndarjen e informacionit përkatës.

Neni 2

Fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore zbatohet, për:

a) projektimin dhe prodhimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve për kontrollin e avionit në distancë nga një person fizik ose juridik nën mbikëqyrjen e EASA-ës ose të autoritetit kombëtar kompetent, për aq sa nuk mbulohet nga pika (b);

b) projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe operimin e avionit, si edhe të motorit, helikave, pjesëve dhe pajisjeve të painstaluara të tyre dhe pajisjeve për kontrollin e avionit në distancë, kur avioni është ose do të jetë:

i. i regjistruar në Republikën e Shqipërisë, përveç dhe deri në atë masë që Republika e Shqipërisë i ka transferuar përgjegjësitë e saj në përputhje me nenin 33 të "ligjit" dhe Konventën e Çikagos;

ii. i regjistruar në një vend të tretë, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, dhe që operohet nga një operator avioni i caktuar, banues ose me një seli veprimtarie në territorin e RSH-së, ose në territorin në të cilin zbatohen Traktatet e Bashkimit Evropian, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe;

iii. avionët pa pilot, që nuk janë regjistruar as në Republikën e Shqipërisë, as në vendet e treta sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe që operojnë brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, ose ku zbatohen Traktatet e BE-së, nga një operator avioni i caktuar, banues ose me një seli veprimtarie brenda territorit të RSH-së;

c) operimin e avionëve në, brenda ose jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, nga një operator i avionëve të një vendi tjetër, ose vendi të tretë sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe;

d) krijimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe operimin e pajisjeve të sigurisë në operime të aerodromit të përdorura ose që synohen të përdoren në aerodromet e përmendura në pikën (e) dhe ofrimin e shërbimeve në tokë dhe të menaxhimit të vendqëndrimit të avionit/AMS, në ato aerodrome;

e) krijimin, mirëmbajtjen dhe operimin e aerodromeve, duke përfshirë pajisjet e sigurisë në operime të përdorura në aerodromet e ndodhura në territorin e Republikës së Shqipërisë, të cilat:

i. janë të hapura për përdorim nga publiku;

ii. shërbejnë për transportin ajror tregtar; dhe

iii. kanë një pistë me instrumente të shtruara me gjatësi prej 800 metra ose më shumë ose që u shërbejnë ekskluzivisht helikopterëve duke përdorur procedurat e afrimit ose largimit me instrumente;

f) pa cenuar ligjin kombëtar për mjedisin dhe planifikimin e përdorimit të territorit, ruajtjen e mjedisit rrethues të aerodromeve të përmendur në pikën (e);

g) ofrimin e menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimet e lundrimit ajror MTA/SHLA në hapësirën ajrore të Qiellit të Vetëm Evropian, dhe për krijimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe operimin e sistemeve dhe përbërësve të përdorura në ofrimin e tyre (MTA/SHLA);

h) pa cenuar rregullat e përcaktuara mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm Evropian dhe përgjegjësitë e Republikës së Shqipërisë në lidhje me hapësirën ajrore nën juridiksionin e saj, projektimin e strukturave të hapësirës ajrore në hapësirën ajrore të Qiellit të Vetëm Evropian.

2. Kjo rregullore zbatohet, gjithashtu, për personelin dhe organizatat e përfshira në aktivitetet e përmendura në paragrafin 1.

3. Kjo rregullore nuk zbatohet për:

a) avionët dhe motorët e tyre, helikat, pjesët, pajisjet e painstaluara të tyre dhe pajisjet për kontrollin e avionit në distancë, që ushtrojnë veprimtari dhe shërbime ushtarake, doganore, policore, kërkimore dhe shpëtimi, për fikjen e zjarreve, kontrollin kufitar dhe rojet bregdetare ose veprimtari të ngjashme nën kontrollin dhe përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë, të ndërmarra për interesin publik nga ose në emër të një organi të ngarkuar me kompetencat e një autoriteti publik dhe personeli dhe organizatat e përfshira në veprimtaritë dhe shërbimet e kryera nga këta avionë;

b) aerodromet ose pjesët e tyre, si dhe pajisjet, personelin dhe organizatat, të cilat kontrollohen dhe operohen nga ushtria;

c) MTA/SHLA, duke përfshirë sisteme dhe përbërësit, personelin dhe organizatat, që ofrojnë ose vihen në dispozicion nga ushtria;

d) projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe operimin e avionëve, operimi i të cilëve përfshin rrezik të ulët për sigurinë e operimit në aviacion, siç renditen te shtojca 1 dhe për personelin dhe organizatat të përfshira atje, përveç nëse avionit i është lëshuar ose konsiderohet të jetë lëshuar,

një certifikatë në përputhje me legjislacionin në fuqi për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil.

Për sa i përket pikës (a), veprimtaritë dhe shërbimet e kryera nga avionët e përmendur në atë pikë, do të kryhen në përputhje me objektivat e sigurisë të kësaj rregulloreje. Gjithashtu, aty ku është e përshtatshme, këta avionë duhet të jenë të ndarë në mënyrë të sigurt nga avionët e tjerë.

Pa cenuar detyrimet e Republikës së Shqipërisë sipas Konventës së Çikagos, avionët e mbuluar nga shtojca 1 e kësaj rregulloreje dhe të regjistruar në Republikën e Shqipërisë mund të operojnë në Shtetet e tjera të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, në varësi të dakordësisë së shtetit, në territorin e të cilit ndodh operimi. Këta avionë mund të mirëmbahen, dhe projektimi i tyre mund të ndryshojë në Shtetet e tjera të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, me kusht që këto ndryshime të projektimit dhe veprimtari të mirëmbajtjes të kryhen nën mbikëqyrjen e Shtetit ku është i regjistruar avioni dhe në përputhje me procedurat e përcaktuara n ligjin kombëtar të atij Shteti.

4. Me përjashtim të pikës (d) e nënparagrafit të parë të paragrafit 3, kjo rregullore dhe aktet nënligjore në zbatim të saj, zbatohen për projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen e një tipi të avionit që përfshihet në objektin e pikave (e), (f), (g), (h) ose (i) të pikës 1 të shtojcës I dhe për personelin dhe organizatat e përfshira në ato aktivitete, kur:

a) organizata përgjegjëse për projektimin e tipit të avionit ka aplikuar për një certifikatë tipi tek EASA, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe ose në RSH në përputhje me nenin 11 ose, nëse është e zbatueshme, i ka bërë një deklaratë EASA-s, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe/ose AAC-së, në përputhje me pikën (a) të nenit 18, paragrafi 1 në lidhje me atë tip avioni;

b) ai tip avioni përdoret për prodhim serie; dhe

c) projekti i atij tip avioni nuk është miratuar paraprakisht në përputhje me ligjet kombëtare.

Kjo rregullore, si dhe aktet nënligjore në bazë të saj, zbatohen në lidhje me tipin e avionit në fjalë nga data kur është lëshuar certifikata tip ose, nëse është e zbatueshme, nga data kur është bërë deklarata. Megjithatë, dispozitat lidhur me vlerësimin e kërkesës për certifikatën tip dhe lëshimin e certifikatës tip nga EASA, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe/ose AAC, zbatohen nga data në të cilën është pranuar kërkesa.

5. Pa cenuar kërkesat e sigurisë kombëtare dhe mbrojtjes, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurohet që:

a) fasilitetet e referuara në pikën (b) të nënparagrafit të parë, të paragrafit 3 të këtij neni, të cilat janë të hapura për përdorim publik; dhe

b) MTA/SHLA e përmendura në pikën (c) të nënparagrafit të parë të paragrafit 3 të këtij neni, që sigurohen për trafikun ajror për të cilin zbatohen rregullat mbi krijimin e strukturës së Qiellit të Vetëm Evropian, të ofrojnë një nivel sigurie dhe ndërveprimi me sistemet civile, që është po aq efektiv sa ai që rezulton nga zbatimi i kërkesave thelbësore të përcaktuara në shtojcat VII dhe VIII të kësaj Rregulloreje.

6. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë të zbatojë ndonjë, ose ndonjë kombinim, të seksioneve I, II, III ose VII të kapitullit III, në disa ose në të gjitha aktivitetet e përmendura në pikën (a) të nënparagrafit të parë të paragrafit 3 dhe personelit dhe organizatave të përfshira në këto aktivitete, kur konsideron se, sipas karakteristikave të aktiviteteve, personelit dhe organizatave në fjalë, si dhe qëllimin dhe përmbajtjen e dispozitave në fjalë, këto dispozita mund të zbatohen në mënyrë efektive.

Nga data e përcaktuar në atë vendim, aktivitetet, personeli dhe organizatat përkatëse rregullohen vetëm nga parashikimet e seksionit ose seksioneve të interesuara dhe nga parashikimet e kësaj rregulloreje në lidhje me zbatimin e këtyre seksioneve.

Autoriteti i Aviacionit Civil njofton pa vonesa Ministrin dhe merr masa për vënien në dijeni të Komitetit të Përbashkët të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe EASA-n për vendimet e tij dhe siguron të gjitha informacionet e përkatëse, në veçanti:

a) seksionin ose seksionet në fjalë;
b) aktivitetet, personelin dhe organizatat në fjalë;
c) arsyet për vendimin e tyre; dhe
d) datën nga e cila zbatohet ky vendimi.

Kur Ministri konsideron, pas konsultimit, që kushtet e specifikuara në nënparagrafin e parë nuk janë përmbushur, ai miraton aktet zbatuese që përcaktojnë vendimin e tij për këtë qëllim. Pas njoftimit të këtyre akteve zbatuese në lidhje me AAC, AAC merr një vendim pa vonesë për të ndryshuar ose revokuar vendimin e mëparshëm të përmendur në nënparagrafin e parë të këtij paragrafi dhe njofton Ministrin e më pas Komisionin dhe EASA-ën për ketë.

Në zbatim të një Marrëveshjeje Pune me EASA-n dhe sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, EASA mund të gjykojë dhe rekomandojë në lidhje me vendimmarrjen e AAC-së.

Pa cenuar nënparagrafin e katërt, Autoriteti i Aviacionit Civil mundet, gjithashtu, në çdo kohë të vendosë për të ndryshuar ose revokuar vendimin e mëparshëm të përmendur në nënparagrafin e parë të këtij paragrafi. Në këtë rast, informohet pa vonesë Ministri, dhe informohet Komiteti i Përbashkët i Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe EASA për këtë.

EASA përfshin në bazën e të dhënave të përmendur në nenin 74, të gjitha vendimet e Komisionit dhe të Shteteve Anëtare që janë njoftuar në përputhje me këtë paragraf. Autoriteti i Aviacionit Civil do të bashkëpunojë me Komisionin dhe EASA-n me qëllim zbatimin e këtij paragrafi.

7. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë të përjashtojë nga kjo rregullore projektimin, mirëmbajtjen dhe funksionimin e një aerodromi dhe pajisjet e lidhura me sigurinë në operim, që përdoren në atë aerodrom, kur ky aerodrom nuk përballon më shumë se 10 000 pasagjerë të transportit ajror tregtar në vit dhe jo më shumë se 850 lëvizje në vit që lidhen me operimet e ngarkesave dhe me kusht që Autoriteti i Aviacionit Civil të sigurojë që përjashtimi i tillë të mos rrezikojë përputhjen me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 33.

Nga data e përcaktuar në atë vendim përjashtimi, projektimi, mirëmbajtja dhe operimi i aerodromit në fjalë dhe pajisjet që lidhen me sigurinë e operimeve, shërbimet në tokë dhe AMS-në, në atë aerodrom nuk rregullohen më me këtë rregullore dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të saj.

Autoriteti i Aviacionit Civil, njofton pa vonesa ministrin dhe merr masa për vënien në dijeni të Komitetit të Përbashkët të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe EASA-n për vendimin e përjashtimit të tij dhe arsyet për miratimin e tij.

Kur Ministri vlerëson, që kushtet e specifikuara në nënparagrafin e parë nuk janë përmbushur, ai merr vendimin e tij për këtë qëllim. Pas njoftimit, AAC merr një vendim pa vonesë për të ndryshuar ose revokuar vendimin e mëparshëm dhe njofton Ministrin e më pas Komisionin dhe EASA-n për ketë.

Në zbatim të një Marrëveshjeje Pune me EASA-n dhe sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, EASA mund të gjykojë dhe rekomandojë në lidhje me vendimmarrjen e AAC-së.

Në rastin kur Shqipëria nuk është më një vend i tretë sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, dhe kur Komisioni, pas konsultimit me EASA-n, vlerëson se një përjashtim i tillë nuk i plotëson kushtet e përcaktuara në nënparagrafin e parë, Komisioni do të miratojë akte zbatuese që përcaktojnë vendimin e tij për këtë qëllim. Pas njoftimit të këtyre akteve zbatuese për Republikën e Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil, pa vonesë modifikon ose revokon vendimin e përjashtimit të tij dhe informon Komisionin dhe EASA-n për të.

Autoriteti i Aviacionit Civil njofton, gjithashtu, ministrin, Komisionin dhe EASA-n, sipas rastit për përjashtimet që ato kanë dhënë në përputhje me legjislacionin përkatës për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil.

Çdo vit, Autoriteti i Aviacionit Civil do të shqyrtojë shifrat e trafikut të aerodromeve që ka përjashtuar në përputhje me këtë paragraf ose me aktet nënligjore për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil. Kur ekzaminimi tregon se, për tre vjet rresht, një nga këto aerodrome përballon më shumë se 10 000 pasagjerë të transportit tregtar ajror për vit dhe më shumë se 850

lëvizje që lidhen me operimet e ngarkesave në vit, Autoriteti i Aviacionit Civil revokon përjashtimin e atij aerodromi. Në ketë rast, informohet sipas rastit Ministri, Komisioni dhe EASA në përputhje me rrethanat.

EASA përfshin në bazën e të dhënave të përmendur në nenin 74, të gjitha vendimet e Komisionit dhe të Shteteve Anëtare që janë njoftuar në përputhje me këtë paragraf.

8. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë që të përjashtojë nga kjo rregullore aktivitetet e projektimit, prodhimit, mirëmbajtjes dhe operimit në lidhje me një ose më shumë nga kategoritë e mëposhtme të avionëve:

a) aeroplanët, përveç aeroplanëve pa pilot, të cilët nuk kanë më shumë se dy vende, shpejtësi më të ulët kritike të fluturimit të matshme ose shpejtësi minimale të fluturimit të qëndrueshëm gjatë konfigurimit të uljes që nuk tejkalon 45 nyje kalibruar me shpejtësinë e ajrit dhe një peshë maksimale të ngritjes (MTOM), siç është regjistruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, jo më shumë se 600 kg për aeroplanët që nuk janë menduar të operojnë në ujë ose 650 kg për aeroplanët që janë menduar të operojnë në ujë;

b) helikopterët, përveç helikopterëve pa pilot, të cilët nuk kanë më shumë se 2 vende dhe një MTOM, të regjistruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, prej jo më shumë se 600 kg për helikopterët që nuk kanë për qëllim të operojnë në ujë ose 650 kg për helikopterët që synojnë të operojnë në ujë;

c) deltaplanet, përveç deltaplaneve pa pilot, dhe deltaplanet me motor, përveç delta planeve me motor pa pilot të cilat nuk kanë më shumë se dy vende dhe një MTOM, siç është regjistruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, dhe jo më shumë se 600 kg.

Megjithatë, për sa u përket kategorive të avionëve të përmendur në nënparagrafin e parë, Autoriteti i Aviacionit Civil nuk mund të marrë këtë vendim në lidhje me avionin për të cilin është lëshuar ose është konsideruar se është lëshuar një certifikatë në përputhje me aktet nënligjore për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil ose në lidhje me të cilën është bërë një deklaratë në përputhje me këtë rregullore.

9. Një vendim përjashtimi i marrë nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me paragrafin 8 nuk e pengon një organizatë me një seli kryesore të veprimtarisë në territorin e Republikës së Shqipërisë, që të vendosë të kryejë veprimtari projektuese dhe prodhuese në lidhje me avionët e përfshirë në atë vendim në përputhje me këtë rregullore dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese që janë miratuar në bazë të saj. Kur kjo organizatë merr këto vendime ajo njofton Autoritetin e Aviacionit Civil. Në këto raste, vendimi i përjashtimit i marrë nga Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me paragrafin 8 nuk zbatohet për ato aktivitete të projektimit dhe prodhimit ose për avionin e projektuar dhe prodhuar si rezultat i këtyre aktivitete.

10. Pa cenuar detyrimet sipas Konventës së Çikagos, avioni për të cilin zbatohet vendimi i përjashtimit i marrë sipas paragrafit 8 dhe i cili është i regjistruar në Republikën e Shqipërisë, ku është marrë ky vendim, mund të operohet në Shtetet e tjera Anëtare të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, në bazë të dakordësisë së atij shteti, në territorin e të cilit kryhet operimi. Këta avionë, gjithashtu, mund të mirëmbahen ose projektimi i tyre mund të modifikohet në Shtetet e tjera Anëtare të ZPEA-se sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, me kusht që këto aktivitete të mirëmbajtjes dhe këto modifikime të projektimit të kryhen nën mbikëqyrjen e Shtetit ku avioni është i regjistruar dhe në përputhje me procedurat e përcaktuara në ligjin kombëtar të atij Shteti.

Çdo certifikatë që lëshohet në lidhje me avionët për të cilët zbatohet një vendim përjashtimi sipas paragrafit 8 tregon qartësisht se certifikata është lëshuar jo sipas kësaj rregulloreje, por sipas ligjit kombëtar të Shtetit i cili lëshon certifikatën. Shtetet e tjera Anëtare të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, mund t'i pranojnë këto certifikata kombëtare, nëse vetë ata kanë marrë një vendim korrespondent sipas paragrafit 8.

11. Çdo dispozitë e legjislacionit shqiptar, kur AAC-ja ka marrë një vendim përjashtimi në përputhje me paragrafin 8 që rregullon projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe veprimtarinë e

operimit të avionit, për të cilin zbatohet ky vendim është proporcional me natyrën dhe rrezikun e aktivitetit në fjalë dhe merr parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar, përkatësisht në nenet 1 dhe 4.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil ka marrë një vendim përjashtimi, në përputhje me paragrafin 8, njofton pa vonesë ministrin dhe merr masa për vënien në dijeni të Komitetit të Përbashkët të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe EASA-n për atë vendimi dhe iu siguron të gjithë informacionin e duhur, dhe në veçanti datën nga e cila zbatohet vendimi dhe kategorinë e avionit për të cilin bëhet fjalë.

Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë të modifikojë ose revokojë një vendim përjashtimi i cili është marrë në përputhje me paragrafin 8. Në këto raste, njoftohet pa vonesë Ministri dhe merren masa për vënien në dijeni të Komitetit të Përbashkët të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Agjencisë sipas rastit.

EASA përfshin në bazën e të dhënave të përmendura në nenin 74, të gjitha vendimet e Shteteve Anëtare, që janë njoftuar në përputhje me këtë paragraf.

Një vendim përjashtimi i marrë në përputhje me paragrafin 8, zbatohet, gjithashtu, për organizatat dhe personelin e përfshirë në projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe veprimtarinë e operimit në të cilat zbatohet ky vendim.

Neni 3

Përkufizime

Të gjithë termat e përcaktuar në ligjin nr. 96/2020, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë" (më poshtë 'ligji'), kanë të njëjtin kuptim edhe në këtë vendim, ndërsa me termat e mëposhtëm nënkuptojmë:

1. "Autoriteti kombëtar kompetent" nënkupton një ose më shumë subjekte të përcaktuara nga Republika e Shqipërisë dhe që kanë kompetencat e nevojshme dhe përgjegjësitë e ndara për të kryer detyrat në lidhje me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me këtë rregullore dhe me aktet nënligjore;

2. "Avion pa pilot" nënkupton çdo avion që vepron ose është projektuar të veprojë në mënyrë autonome ose të pilotohet në distancë pa një pilot në bord;

3. "Certifikatë" nënkupton çdo certifikatë, miratim, licencë, autorizim, vërtetim ose çdo dokument tjetër të lëshuar si rezultat i një certifikimi që dëshmon përputhje me kërkesat e zbatueshme;

4. "Certifikim" nënkupton çdo formë njohjeje në përputhje me ketë rregullore, bazuar në një vlerësim të përshtatshëm, që përcakton se një person fizik ose juridik, produkte, pjesë, pajisje të painstaluara, pajisjet e painstaluara të tyre dhe pajisjet për kontrollin e avionit në distancë pa pilot, aerodrom, pajisje të aerodromit që lidhen me sigurinë në operim, sistemet MTA/SHLA, përbërësit MTA/SHLA ose pajisjet e trajnimit për simulimin e fluturimeve përputhen me kërkesat e kësaj rregulloreje dhe aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj, përmes lëshimit të certifikatës që dëshmon këtë përputhshmëri;

5. "Deklaratë" nënkupton çdo deklaratë me shkrim në përputhje me këtë rregullore nën përgjegjësinë e vetme të një personi juridik ose fizik që është objekt i kësaj rregulloreje dhe që konfirmon përmbushjen e kërkesave të zbatueshme të kësaj rregulloreje dhe të akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj të personit fizik ose juridik, produktit, pjesës, pajisjeve të painstaluara, pajisjeve për kontrollin e avionit pa pilot në distancë, pajisjeve të aerodromit që lidhen me sigurinë në operim, sistemin MTA/SHLA, përbërësit e MTA/SHLA-së ose pajisjet e trajnimit që simulojnë fluturimin;

6. "EASA" nënkupton Agjencinë e Bashkimit Evropian për Sigurinë në operim të Aviacionit;

7. "Hapësira Ajrore në Qiellin e Vetëm Evropian" nënkupton hapësirën ajrore mbi territorin në të cilën zbatohet traktati, si edhe në hapësirën ajrore ku Shtetet Anëtare zbatojnë rregulloren (KE) nr. 551/2004 në përputhje me nenin 1, paragrafi 3 të kësaj rregulloreje;

8. "Komisioni" është institucion i Bashkimit Evropian, përgjegjës për propozimin e legjislacionit, zbatimin e vendimeve, që mbështesin Traktatet e Bashkimit Evropian dhe trajtimin e punëve të përditshme të Bashkimit Evropian.

9. "Masterplan MTA" nënkupton planin e miratuar me vendimin e Këshillit 2009/320/KE;

10. "Mbikëqyrje" nënkupton verifikimin, nga ose në emër të autoriteteve kompetente në mënyrë të vazhdueshme që kërkesat e kësaj rregulloreje dhe të akteve nënligjore, në bazë të cilave është lëshuar një certifikatë ose është bërë një deklaratë, vazhdojnë të respektohen;

11. "Ministri" nënkupton ministrin përgjegjës për çështjet e transportit ajror;

12. "MTA/SHLA" nënkupton menaxhimin e trafikut ajror dhe shërbimet e lundrimit ajror dhe mbulon të gjitha si më poshtë: funksionet dhe shërbimet e menaxhimit të trafikut ajror; shërbimet e lundrimit në ajër, duke përfshirë funksionet dhe shërbimet e menaxhimit të rrjetit, si dhe shërbimet që shtojnë sinjalet e emetuara nga satelitët e konstelacioneve kryesore të GNSS për qëllime të lundrimit ajror; hartimi i procedurave të fluturimit dhe shërbimet që përbëhen nga dhënia e të dhënave dhe përpunimi i të dhënave dhe formatimi dhe dërgimi i të dhënave në trafikun e përgjithshëm ajror me qëllim lundrimin ajror;

13. "Objektivat e performancës së sigurisë në operime" nënkupton një objektiv të planifikuar ose të synuar për të përmbushur treguesit e performancës së sigurisë në operime gjatë një periudhe të caktuar kohore;

14. "Pajisje trajnimi që simulon fluturimin" nënkupton çdo lloj pajisjeje në të cilën simulohen kushtet e fluturimit në tokë, duke përfshirë simulues fluturimi, pajisje për trajnimin në fluturim, trajnerë për procedurat e fluturimit dhe lundrimit dhe instrumente bazë për pajisjet e trajnimit;

15. "Pajisje të aerodromit që lidhen me sigurinë në operim" nënkupton çdo instrument, pajisje, mekanizëm, aparat, pajisje, *software* apo aksesor që është përdorur ose ka për qëllim të përdoret për të kontribuar në operimin e sigurt të avionit në një aerodrom;

16. "Pajisje të painstaluara" nënkupton çdo instrument, pajisje, mekanizëm, aparaturë, pajisje, softuer apo aksesorë që mbahen në bordin e një avioni nga operatori i avionëve, që nuk është pjesë dhe që përdoret ose synon të përdoret në operimin ose kontrollin e një avioni, mbështet mbijetesën e banorëve, ose që mund të ndikojë në funksionimin e sigurt të avionit;

17. "Pajisjet për të kontrolluar avionët pa pilot në distancë" nënkupton çdo instrument, pajisje, mekanizëm, aparaturë, pjesë, *software* ose aksesorë të nevojshëm për operimin e sigurt të një avioni pa pilot, i cili nuk është pjese dhe nuk ndodhet në Bordin e atij avioni pa pilot;

18. "Performanca e sigurisë në operime" nënkupton arritjen e sigurisë së operimeve të Bashkimit Evropian, të Republikës së Shqipërisë ose të një organizate, siç përcaktohet nga objektivat e saj të performancës së sigurisë në operime dhe treguesit e performancës së sigurisë në operime;

19. "Përbërësi i MTA/SHLA-së" nënkupton objekte të prekshme, të tilla si objekte të harduerëve dhe jomateriale, siç është softueri mbi të cilin varet ndërveprimi i Rrjetit Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror;

20. "Pilot në distancë" nënkupton personin fizik përgjegjës për drejtimin e sigurt të fluturimit të një avioni pa pilot duke operuar kontrollet e tij të fluturimit në mënyrë manuale ose, kur avioni pa pilot fluturon automatikisht, duke monitoruar kursin e tij dhe duke pasur mundësi të ndërhyjë dhe të ndryshojë kursin në çdo kohë;

21. "Pjesë" nënkupton çdo element të një produkti, siç përcaktohet nga projektimi i tipit të atij produkti;

22. "Produkt" nënkupton një avion, motor ose helikë;

23. "Sistemi i MTA/SHLA-së" nënkupton grumbullimin e përbërësve ajrorë dhe të bazuar në tokë, si dhe pajisjet hapësinore, që ofrojnë mbështetje për shërbimet e lundrimit ajror për të gjitha fazat e fluturimit;

24. “Standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara” nënkupton standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara të miratuara nga ICAO në përputhje me nenin 37 të Konventës së Çikagos;

25. “Shërbimi i informacionit për fluturimin” nënkupton një shërbim të ofruar me qëllim dhënien e këshillave dhe informacioneve të dobishme për kryerjen e sigurt dhe efikas të fluturimeve;

26. “Shërbimi i menaxhimit të vendqëndrimit (AMS)” nënkupton një shërbim të ofruar për të rregulluar aktivitetet dhe lëvizjet e avionëve dhe të automjeteve në vendqëndrim;

27. “Shërbime në tokë” nënkupton çdo shërbim të ofruar në aerodromet që përmbajnë aktivitete të lidhura me sigurinë në fushat e mbikëqyrjes tokësore, dërgimit të fluturimit dhe kontrollit të ngarkesës, trajtimit të pasagjerëve, trajtimit të bagazheve, trajtimit të mallrave dhe postës, trajtimin e vendqëndrimit të avionëve, shërbimet e avionëve, karburantit dhe trajtimit të naftës, dhe ; duke përfshirë edhe rastin kur operatorët e avionëve u ofrojnë këto shërbime të menaxhimit të tokës (vetëtrajtimi);

28. “Subjekt i kualifikuar” nënkupton një person juridik ose fizik të akredituar që mund të ngarkohet me disa detyra të certifikimit ose mbikëqyrjes sipas kësaj rregulloreje nga dhe nën kontrollin dhe përgjegjësinë e EASA-s ose të autoritetit kompetent kombëtar;

29. “Trafik i përgjithshëm ajror” nënkupton të gjitha lëvizjet e avionit civil dhe avionëve shtetërorë, të kryera në përputhje me procedurat e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO);

30. “Traktate” janë Traktati i Bashkimit Evropian dhe Traktati mbi Funksionimin e Bashkimit Evropian.

31. “Transporti ajror tregtar” nënkupton një operacion avioni për të transportuar pasagjerë, ngarkesa ose postë për shpërblim ose për një konsideratë tjetër të vlefshme;

32. “Tregues i performancës së sigurisë në operime” nënkupton një parametër të përdorur për monitorimin dhe vlerësimin e performancës së sigurisë në operime;

33. “Vendqëndrimi” nënkupton një zonë të përcaktuar të aerodromit që synon të akomodojë avionë, me qëllim ngarkimin dhe shkarkimin e udhëtarëve, bagazheve, postës ose ngarkesave, karburantit, parkimin dhe mirëmbajtjen;

Neni 4

Parimet për marrjen e masave sipas kësaj rregulloreje

1. Kur merren masa në zbatim të kësaj rregulloreje, përkatësisht ministri përgjegjës për çështjet e transportit dhe/ose Autoriteti i Aviacionit Civil do të:

a) pasqyrojnë praktikat më të arrira dhe më të mira në fushën e aviacionit dhe marrin parasysh përvojën e aviacionit në mbarë botën dhe përparimin shkencor dhe teknik në fushat përkatëse;

b) bazohen te provat dhe analizat më të mira të disponueshme;

c) lejojnë reagim të menjëhershëm ndaj shkaqeve të përcaktuara të aksidenteve, incidenteve të rënda dhe shkeljeve të qëllimshme të sigurisë;

d) marrin parasysh ndërvarësitë midis fushave të ndryshme të sigurisë së aviacionit, dhe midis sigurisë së aviacionit, sigurisë kibernetike dhe fushave të tjera teknike të rregullores së aviacionit;

e) atje ku është e mundur, përcaktojnë kërkesat dhe procedurat në një mënyrë që bazohet në performancën dhe fokusohet në objektivat që duhet të arrihen, duke lejuar mjete të ndryshme për arritjen e pajtueshmërisë me ata objektiva të bazuar në performancë;

f) promovojnë bashkëpunimin dhe përdorimin efikas të burimeve midis autoriteteve në nivelin e Bashkimit Evropian dhe Shteteve Anëtare të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe;

g) marrin masa jodetyruese, duke përfshirë veprimet për promovimin e sigurisë, aty ku është e mundur;

h) marrin parasysh të drejtat dhe detyrimet ndërkombëtare në fushën e aviacionit civil të Bashkimit Evropian dhe Shteteve Anëtare, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, duke përfshirë edhe ato të Konventës së Çikagos;

2. Masat e marra sipas kësaj rregulloreje korrespondojë dhe janë proporcionale me natyrën dhe rrezikun e çdo aktivitetit të veçantë me të cilën ato kanë lidhje. Në përgatitjen dhe miratimin e këtyre masave përkatësisht ministri përgjegjës për transportin dhe/ose AAC marrin parasysh, sipas veprimtarisë përkatëse:

a) nëse persona të tjerë përveç ekuipazhit ndodhen në bord dhe, në veçanti nëse operacioni është i hapur për publikun;

b) deri në çfarë mase palët e treta ose pronat në terren mund të rrezikohen nga aktiviteti;

c) kompleksitetin, karakteristikat e performancës operacionale të avionit të përfshirë;

d) qëllimi i fluturimit, lloji i avionit dhe lloji i hapësirës ajrore të përdorur;

e) lloji, shkalla dhe kompleksiteti i operimit ose aktivitetit, duke përfshirë, atje ku është e rëndësishme, madhësinë dhe llojin e trafikut të trajtuar nga organizata apo personi përgjegjës;

f) deri në çfarë mase personat e prekur nga rreziqet që janë pjesë e operacionit janë në gjendje të vlerësojnë dhe ushtrojnë kontroll mbi ato rreziqe;

g) rezultatet e aktiviteteve të certifikimit dhe mbikëqyrjes së kaluar.

KAPITULLI II
MENAXHIMI I SIGURISË SË AVIACIONIT

Neni 5
Programi Evropian për Sigurinë në Operim të Aviacionit

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të konsiderojë se:

1. Komisioni, pasi konsultohet me EASA-n dhe Shtetet Anëtare, miraton, publikon dhe përditëson sipas kërkesës një dokument që përshkruan funksionimin e sistemit evropian të sigurisë së aviacionit, që përmban rregullat, aktivitetet dhe proceset të cilat përdoren për të menaxhuar sigurinë e aviacionit civil në Bashkimin Evropian në përputhje me rregulloren përkatëse evropiane (Programi Evropian "Për sigurinë e aviacionit").

2. Programi Evropian "Për sigurinë e aviacionit" përfshin të paktën elementet që lidhen me përgjegjësitë e menaxhimit të sigurisë së Shtetit të përshkruara në standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara.

Programi Evropian "Për sigurinë e aviacionit", gjithashtu, përshkruan procesin për zhvillimin, miratimin, përditësimin dhe zbatimin e Planit Evropian për Sigurinë e Aviacionit të përmendur në nenin 6, i cili do të përfshijë nga afër Shtetet Anëtare dhe palët e interesuara.

Neni 6
Plani Evropian për Sigurinë në Operim të Aviacionit

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të konsiderojë se:

1. EASA, në bashkëpunim të ngushtë me Shtet Anëtare dhe palët e interesuara siç parashikohet në nënparagrafin e dytë të nenit 5, paragrafi 2, zhvillon, miraton, publikon dhe më pas përditëson së paku një herë në vit Planin Evropian për Sigurinë në operime të Aviacionit. Bazuar në vlerësimin e informacionit përkatës të sigurisë, Plani Evropian për Sigurinë në Operime të Aviacionit identifikon rreziqet kryesore të sigurisë që prekin sistemin e sigurisë së aviacionit Evropian dhe përcakton masat e nevojshme për të zbutur këto rreziqe.

2. EASA, në bashkëpunim të ngushtë me Shtetet Anëtare dhe palët e interesuara siç parashikohet në nënparagrafin e dytë të nenit 5, paragrafi 2, dokumenton në një portofol të dedikuar për rrezikun e sigurisë, të gjitha rreziqet e sigurisë të përmendura në paragrafin 1 të këtij

neni dhe monitoron zbatimin e masave zbutëse përkatëse nga palët e interesit, duke përfshirë, aty ku është e përshtatshme, përcaktimin e treguesve të performancës së sigurisë.

3. Plani Evropian për Sigurinë në Operim të Aviacionit specifikon, duke pasur parasysh objektivat e përcaktuar në nenin 1, nivelin e performancës së sigurisë në Bashkimin Evropian. Komisioni, EASA dhe Shtetet Anëtare së bashku synojnë të arrijnë atë nivel të performancës së sigurisë.

Neni 7
Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim

1. Autoriteti i Aviacionit Civil në konsultimin me palët e interesuara, krijon dhe mirëmban një Program Shtetëror të Sigurisë në Operim për menaxhimin e sigurisë së operimeve të aviacionit civil në lidhje me aktivitetet e aviacionit nën përgjegjësinë e tij sipas përcaktimit të nenit 10 të ligjit 96/2020. Programi është në përpjesëtim me madhësinë dhe kompleksitetin e atyre veprimtarive dhe duhet të jetë në përputhje me Programin Evropian të Sigurisë në Operim të Aviacionit.

2. Programi Shtetëror i Sigurisë në operim përfshin të paktën elementet e lidhura me përgjegjësitë e menaxhimit shtetëror të sigurisë në operime të përshkruara në standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara.

3. Programi shtetëror i Sigurisë në operim specifikon, duke pasur parasysh objektivat e përcaktuar në nenin 1 dhe nivelin e performancës së sigurisë në operime të përmendur në nenin 6, paragrafi 3, nivelin e performancës së sigurisë në operime që do të arrihet në nivel kombëtar për veprimtaritë e aviacionit nën përgjegjësinë e Republikës së Shqipërisë.

Neni 8
Plani Kombëtar për Sigurinë në Operim të Aviacionit

1. Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim përfshin ose shoqërohet nga Plani Kombëtar për Sigurinë në operim të aviacionit, i cili hartohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil sipas përcaktimit të pikës 5 të nenit 10 të ligjit. Bazuar në vlerësimin e informacionit përkatës të sigurisë së operimeve, Autoriteti i Aviacionit Civil dhe palët e interesuara, identifikojnë në atë plan rreziqet kryesore që prekin sistemin evropian të sigurisë në operim të aviacionit dhe përcaktojnë masat e nevojshme për të zbutur këto rreziqe.

2. Plani Kombëtar për Sigurinë e Operimit të Aviacionit përfshin rreziqet dhe veprimet e identifikuara në Planin Evropian për Sigurinë e Aviacionit që kanë lidhje edhe me Republikën e Shqipërisë. EASA vihet në dijeni për rreziqet dhe veprimtaritë e identifikuara në Planin Evropian për Sigurinë e operimeve të Aviacionit që konsiderohet të mos kenë lidhje me sistemin kombëtar të sigurisë së operimeve të aviacionit dhe arsyet e tyre.

KAPITULLI III
KËRKESA THELBËSORE

SEKSIONI I
VLEFSHMËRIA AJRORE DHE MBROJTJA E MJEDISIT

Neni 9
Kërkesat thelbësore
(Ndryshuar fjalia e parë e pikës 2 me vendimin nr. 699, datë 13.11.2024)

1. Avionët e përmendur në pikat (a) dhe (b) të nenit 2, paragrafi 1, pa përfshirë avionët pa pilotë dhe motorët, helikat, pjesët dhe pajisjet e painstaluara duhet të jenë në përputhje me kërkesat thelbësore për vlefshmërinë ajrore të përcaktuara në shtojcën II të kësaj rregulloreje.

2. Për sa u përket zhurmës dhe shkarkimeve, avionët dhe motorët e tyre, helikat, pjesët dhe pajisjet e painstaluara të tyre, të përcaktuara në pikën 1, të këtij neni, duhet të jenë në përputhje me kërkesat e mbrojtjes së mjedisit, të përfshira në ndryshimin 13, të vëllimit I, në ndryshimin 10, të vëllimit II, dhe në ndryshimin 1, të vëllimit III, të aneksit 16, të Konventës së Çikagos, të gjitha të zbatueshme nga 1 janari 2021.

Kërkesat thelbësore për pajtueshmërinë mjedisore të përcaktuar në shtojcën III të kësaj rregulloreje zbatohen për produktet, pjesët dhe pajisjet e painstaluara deri në nivelin që dispozitat e Konventës së Çikagos të përmendura në nënparagrafin e parë të këtij paragrafi nuk përmbajnë kërkesa për mbrojtjen e mjedisit.

Organizatat e përfshira në projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen e produkteve të përmendura në pikat (a) dhe (b) të nenit 2, paragrafi 1, duhet të jenë në përputhje me pikën 8 të shtojcës III të kësaj rregulloreje.

Neni 10
Përputhshmëria

1. Për sa u përket avionëve të përmendur në pikën (a) të nenit 2, paragrafi 1, pa përfshirë avionët pa pilotë dhe motorët e tyre, helikat dhe pjesët, përputhshmëria me nenin 9 duhet të garantohet në përputhje me nenet 11 dhe 12 dhe nenin 15, paragrafi 1.

2. Për sa u përket avionëve të përmendur në pikën (b)(i) të nenit 2, paragrafi 1, pa përfshirë avionët pa pilotë dhe motorët e tyre, helikat, pjesët dhe pajisjet e painstaluara, përputhshmëria me nenin 9 duhet të garantohet, sipas neneve 11 deri në 16.

Neni 11
Projektimi i produktit

Projektimi i produktit është objekt i certifikimit dhe shoqërohet me lëshimin e një certifikate tip. Gjithashtu, ndryshimet e këtij projektimi janë objekt i certifikimit dhe rezultojnë në lëshimin e certifikatës së ndryshimeve, duke përfshirë certifikatat tip shtesë. Projektimi i riparimit i nënshtrohet certifikimit dhe kryhet me lëshimin e një miratimi.

Miratimi lëshohet në bazë të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale që lidhen me një projektim tip. Miratimi përfshihet në certifikatën tip ose në certifikatën e kufizuar tip të përmendura në pikën (b) të nenit 18, paragrafi 1, sipas rastit.

Certifikata tip, certifikata e ndryshimeve, miratimi i projektimeve për riparimin dhe miratimi i të dhënave të përshtatshmërisë operacionale, lëshohen pas aplikimit kur aplikanti ka dëshmuar se projektimi i produktit përputhet me bazën e certifikimit të përcaktuar në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në pikën (b)(i) dhe (ii) të nenit 19, paragrafi 1, sipas rastit dhe se projektimi i produktit nuk ka asnjë tipar ose karakteristikë që e bën atë të papërputhshëm për mjedisin ose të pasigurt për operimin.

Certifikata tip, certifikata e ndryshimeve, miratimi i projektimeve për riparimin dhe miratimi i të dhënave të përshtatshmërisë operacionale mund të lëshohet edhe pa ketë aplikim, nga një organizatë e miratuar në përputhje me nenin 15, të cilës i është dhënë privilegji të lëshojë këto certifikata ose miratime në përputhje me aktin e deleguar të përmendur në pikën (k) të nenit 19, paragrafi 1, kur ajo organizatë ka përcaktuar se projektimi i produktit është në përputhje me kushtet e vendosura në nënparagrafin e tretë të këtij paragrafi.

Për projektimin e motorëve dhe helikave, që janë certifikuar si pjesë e projektimit të një avioni në përputhje me këtë nen, nuk kërkohen certifikata të veçanta të tipit.

Neni 12
Projektimi i pjesëve

Përveçse kur përcaktohet ndryshe me akte të deleguara të përmendura në nenin 19, projektimi i pjesëve duhet të jetë objekt i certifikimit dhe shoqërohet me lëshimin e një certifikate.

Kjo certifikatë lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se projektimi i pjesës është në përputhje me bazën e certifikimit të përcaktuar në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në pikën (b) (iii) të nenit 19, paragrafi 1.

Kjo certifikatë mund të lëshohet edhe pa këtë aplikim, nga një organizatë e miratuar në përputhje me nenin 15, e cila ka privilegjin të lëshojë këto certifikata në përputhje me aktin e deleguar të përmendur në pikën (k) të nenit 19, paragrafi 1, kur kjo organizatë ka përcaktuar se projektimi i asaj pjese përputhet me bazën e certifikimit të përcaktuar në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në pikën (b) (iii) të nenit 19, paragrafi 1.

Për projektimin e pjesëve që janë certifikuar si pjesë e projektimit të një produkti në përputhje me nenin 11, nuk kërkohen certifikata të veçanta të tipit.

Neni 13

Projektimi i pajisjeve të painstaluara

Kur parashikohet në aktet e deleguara të përmendura në nenin 19, projektimi i pajisjeve të painstaluara bëhet objekt i certifikimit dhe shoqërohet me pajisjen me certifikatë.

Kjo certifikatë lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se projektimi i pajisjes së pa instaluar është në përputhje me bazën e certifikimit të përcaktuar në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në pikën (b) (iii) të nenit 19, paragrafi 1.

Kjo certifikatë mund të lëshohet edhe pa këtë aplikim, nga një organizatë e miratuar në përputhje me nenin 15, e cila ka privilegjin të lëshojë këto certifikata në përputhje me aktin e deleguar të përmendur në pikën (k) të nenit 19, paragrafi 1, kur ajo organizatë ka përcaktuar se projektimi i kësaj pajisjeje të painstaluar përputhet me bazën e certifikimit të përcaktuar në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në pikën (b) (iii) të nenit 19, paragrafi 1.

Neni 14

Avionët individualë

1. Avionët individualë janë objekt certifikimi dhe pajisen me një certifikatë të vlefshmërie ajrore dhe kur aktet e deleguara të përmendura në nenin 19 e parashikojnë, ata pajisen me një certifikatë të zhurmës.

Këto certifikata lëshohen pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se avioni është në përputhje me projektimin e certifikuar në përputhje me nenin 11 dhe se avioni është në gjendje të operojë në mënyrë të sigurt dhe të pajtueshme me mjedisin.

2. Certifikatat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni mbeten të vlefshme për aq kohë sa avioni dhe motorët, helikat, pjesët dhe pajiset e painstaluara të tij mirëmbahen në përputhje me aktet zbatuese që lidhen me vlefshmërinë e vazhdueshme për fluturim të përmendur në nenin 17 dhe janë në gjendje të operojnë në mënyrë të sigurt dhe të pajtueshme me mjedisin.

Neni 15

Organizatat

1. Përveç kur përcaktohet ndryshe me aktet e deleguara të përmendura në nenin 19, organizatat përgjegjëse për projektimin dhe prodhimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të painstaluara i nënshtrohen certifikimit dhe shoqërohen me një miratim. Miratimi lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se përputhet me rregullat e përcaktuara nga aktet e deleguara të përmendura në nenin 19 për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 9. Ky miratim specifikon privilegjet që i janë dhënë organizatës dhe qëllimin e miratimit.

2. Gjithashtu, kërkohet një miratim në lidhje me:

a) organizatat përgjegjëse për mirëmbajtjen dhe menaxhimin e vlefshmërisë së vazhdueshme ajrore të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të painstaluara; dhe

b) organizatat e përfshira në trajnimin e personelit përgjegjës për lëshimin e një produkti, një pjesë ose pajisje të painstaluar pas mirëmbajtjes.

Megjithatë, nënparagrafi i parë nuk zbatohet për situatat në të cilat, si rezultat i miratimit të akteve zbatuese të përmendura në pikën (b) të nenit 17, paragrafi 1, duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4 dhe, në veçanti, natyrën dhe rrezikun e aktivitetit në fjalë, ky miratim nuk kërkohet.

Miratimet e përmendura në këtë paragraf lëshohen me kërkesë, kur aplikanti ka treguar se është në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 17 të miratuara për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 9.

3. Miratimet e përmendura në paragrafin 2 të këtij neni specifikojnë privilegjet që i jepen organizatës. Këto miratime mund të ndryshohen për të shtuar ose hequr privilegje, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (b) të nenit 17, paragrafi 1.

4. Miratimet e përmendura në paragrafin 2 të këtij neni mund të kufizohen, pezullohen ose revokohen kur mbajtësi nuk i përmbahet rregullave dhe procedurave për lëshimin dhe mbajtjen e këtij miratimi, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (b) të nenit 17, paragrafi 1.

5. Kur, si rezultat i miratimit të akteve zbatuese të përmendura në pikën (b) të nenit 17, paragrafi 1, duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4 dhe, në veçanti natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë, miratimi i përmendur në paragrafin 2 të këtij neni nuk është i nevojshëm, aktet zbatuese të përmendura në nenin 17 mund t'i kërkojnë organizatës në fjalë të deklarojë aftësitë e saj dhe disponueshmërinë e mjeteve për të përmbushur përgjegjësitë e saj lidhur me aktivitetet që kryen në përputhje me ato akte zbatuese.

Neni 16

Personeli

1. Personelit përgjegjës për nxjerrjen e një produkti, një pjese ose pajisjeje të painstaluar pas mirëmbajtjes, i kërkohet të ketë një licencë, me përjashtim të situatave në të cilat, si rezultat i miratimit të akteve zbatuese të përmendura në pikën (d) të nenit 17, paragrafi 1 duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4 dhe në veçanti natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, këto licenca nuk kërkohen.

Licenca lëshohet me kërkesë, kur aplikanti ka dëshmuar se është në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 17, të miratuara për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 9.

2. Licenca e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni specifikon privilegjet që i jepen personelit. Licenca mund të ndryshohet për të shtuar ose hequr privilegje, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (d) të nenit 17, paragrafi 1.

3. Licenca e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni mund të kufizohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i përmbahet rregullave dhe procedurave për lëshimin dhe mbajtjen e kësaj licence, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (d) të nenit 17, paragrafi 1.

Neni 17

Aktet nënligjore në lidhje me vlefshmërinë ajrore

1. Pa përfshirë avionët pa pilotë, në mënyrë që të sigurohet zbatimi i njëtrajtshëm dhe përputhshmëria me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 9, për avionët e përmendur në pikën (a) dhe (b) të nenit 2, paragrafi 1 dhe motorët, helikat, pjesët dhe pajisjet e painstaluara, Ministri, në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim arritjen e objektivave të

përcaktuar në nenin 1, në përputhje me nenin 38 të "ligjit", miraton aktet që parashikojnë dispozita të detajuara lidhur me:

a) rregullat dhe procedurat për mirëmbajtën e certifikatës të përmendur në nenin 14 dhe në pikën (a) të nënparagrafit të parë të nenit 18, paragrafi 2;

b) rregullat dhe procedurat për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e miratimeve të përmendura në nenin 15, paragrafi 2 dhe për situatat në të cilat këto aprovime nuk kërkohen;

c) rregullat dhe procedurat për deklaratat e përmendura në nenin 15, paragrafi 5, dhe për situatat në të cilat këto deklarata kërkohen;

d) rregullat dhe procedurat për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e licencave të përmendura në nenin 16 dhe për situatën në të cilën këto aprovime nuk kërkohen;

e) privilegjet dhe përgjegjësitë për mbajtësit e miratimeve ose licencave të lëshuara në përputhje me nenin 15, paragrafi 2 dhe nenin 16 dhe organizatat që japin deklaratat në përputhje me nenin 15, paragrafi 2;

f) rregullat dhe procedurat për ruajtjen e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të painstaluara;

g) rregullat dhe procedurat për menaxhimin e vlefshmërisë së vazhdueshme ajrore të avionit;

h) kërkesat shtesë për vlefshmërinë ajrore për produktet, pjesët dhe pajisjet e painstaluara, projektimi i të cilave është certifikuar më parë, i nevojshëm për të mbështetur përshtatshmërinë e vazhdueshme për fluturim dhe përmirësimin e sigurisë.

Këto akte miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

2. Gjatë miratimit të këtyre akteve zbatuese, Ministri siguron përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 9 dhe merr në konsideratë standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara, në veçanti, ato të përcaktuara në shtojcën 1,6 dhe 8 të Konventës së Çikagos dhe të akteve të Komunitetit.

Neni 18

Përjashtimet

1. Me përjashtim të neneve 9 deri në 13, sipas rastit:

a) pajtueshmëria me kërkesat thelbësore të zbatueshme të përmendura në nenin 9 të projektimit të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të painstaluara mund të vlerësohet pa lëshimin e një certifikate, kur parashikohet në aktet e deleguara të përmendura në pikën (d) (i) të nenit 19, paragrafi 1. Në ketë rast, aktet e deleguara të përmendura në pikën (j) të nenit 19, paragrafi 1 përkufizojnë kushtet dhe procedurat për këto vlerësime. Aktet e deleguara të përmendura në pikën (d) (i) të nenit 19, paragrafi 1 mund të parashikojnë që organizata përgjegjëse për projektimin dhe prodhimin e këtyre produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të painstaluara të lejohet të deklarojë pajtueshmërinë e projektimit të tyre me ato kërkesa thelbësore dhe me specifikimet e detajuara të përcaktuara në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në pikën (i) të nenit 19, paragrafi 1, të miratuara për të siguruar përputhshmërinë e këtyre projektimeve me ato kërkesa thelbësore;

b) kur projektimi i një avioni nuk përputhet me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 9, mund të lëshohet një certifikatë e kufizuar tip. Në ketë rast, certifikata lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se projektimi i avionit përputhet me bazën e certifikimit të përcaktuar në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në pikat (b)(i) dhe (ii) të nenit 19, paragrafi 1 dhe se projektimi i avionit është i përshtatshëm për sa i përket përshtatshmërisë për fluturim dhe asaj mjedisore, sipas përdorimit të synuar të avionit.

2. Me përjashtim të neneve 9, 10 dhe 14, sipas rastit:

a) Në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në nenin 19, lëshohet një certifikatë e kufizuar e përshtatshmërisë për fluturim ose një certifikatë kufizuese për zhurmat për avionët projektimi i të cilëve ka qenë objekt i një deklarate në përputhje me pikën (a) të paragrafit 1 ose

për të cilin është lëshuar një certifikatë e kufizuar tip në përputhje me pikën (b) të paragrafit të parë. Në ketë rast, këto certifikata lëshohen pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se avioni është në përputhje me atë projektim dhe se avioni është në gjendje të operojë në mënyrë të sigurt dhe të pajtueshme me mjedisin;

b) në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në nenin 19, mund të lëshohet një leje për fluturim për të lejuar operimin e një avioni i cili nuk ka një certifikatë të vlefshme për përshtatshmërinë për fluturim ose një certifikatë të kufizuar të vlefshme për përshtatshmërinë për fluturim. Në ketë rast, kjo lejë fluturimi lëshohet, pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se avioni është në gjendje të operojë një fluturim të thjeshtë të sigurt.

Leja për të fluturuar mund të lëshohet edhe pa këtë aplikim, nga një organizate e miratuar në përputhje me nenin 15, të cilës i është dhëne privilegji për lëshimin e lejeve për të fluturuar në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në pikën (k) të nenit 19, paragrafi 1 ose aktin zbatues të përmendur në pikën (e) të nenit 17, paragrafi 1, me kusht që organizata të konstatojë që avioni është në gjendje të operojë në mënyrë të sigurt, thjeshtë një fluturim.

Leja për të fluturuar i nënshtrohet kufizimeve të përshtatshme, të parashikuara në aktet e deleguara të përmendura në pikën (f) të nenit 19, paragrafi 1, dhe në veçanti, në kufizimet për të mbrojtur sigurinë e palëve të treta.

Neni 19

Kompetencat e deleguara

1. Pa përfshirë avionët pa pilotë, për avionët e përmendur në pikat (a) dhe (b) të nenit 2, paragrafi 1 dhe motorët, helikat, pjesët dhe pajisjet e painstaluara të tyre, ministri, duke konsideruar aktet e deleguara të nxjerra përkatësisht nga Komisioni, në përputhje me "ligjin" dhe aktet nënligjore në zbatim të tij, përcakton rregullat e detajuara në lidhje me:

a) kërkesat e detajuara të mbrojtjes së mjedisit për produktet, pjesët dhe pajisjet e painstaluara, në situatat e përmendura në nënparagrafin e dytë të nenit 9, paragrafi 2;

b) kushtet për vendosjen dhe njoftimin e një aplikanti nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose EASA, sipas rastit, në përputhje me nenin 77;

i. bazën e zbatueshme për certifikimin e tipit për një produkt për qëllimet e certifikimit tip të përmendura në nenin 11 dhe pikën (b) të nenit 18, paragrafi 1;

ii. bazën e certifikimit të zbatueshme për një produkt për qëllimet e miratimit të të dhënave të përshtatshmërisë operacionale të përmendura në nenin 11 duke përfshirë:

- programin minimal për klasifikimin e llojit të trajnimit të stafit të certifikuar për mirëmbajtje;
- programin minimal për klasifikimin e llojit të pilotit dhe të dhënave të referencës për kualifikimin objektiv të simuluesve të lidhur;
- masterlistën minimale të pajisjeve, sipas rastit;
- të dhënat e tipit të avionëve që lidhen me ekuipazhin e kabinës;
- specifikat shtesë për garantimin e përputhshmërisë me seksionin III;

iii. bazën e certifikimit të zbatueshme për një pjesë ose pajisje të painstaluar, duke përfshirë pajisjet dhe instrumentet në lidhje me sigurinë të përmendura në nenin 30, paragrafi 7, për qëllim të certifikimit të përmendur në nenet 12 dhe 13;

c) kushtet specifike për përputhshmërinë e avionëve të përmendur në pikën (b) (ii) të nenit 2, paragrafi 1 me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 9;

d) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të përmendura në nenet 11, 12, 13 dhe në pikën (b) të nenit 18, paragrafi 1, duke përfshirë:

i. kushtet për situatat në të cilat, me qëllim arritjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1 dhe duke pasur parasysh natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë së veçantë në fjalë, këto certifikata kërkohen ose nuk kërkohen, ose këto deklarata lejohen, sipas rastit;

ii. kushtet lidhur me kohëzgjatjen e këtyre certifikatave dhe me rinovimin e tyre kur kohëzgjatja e tyre është e kufizuar;

e) kushtet për lëshimin, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të vlefshmërisë për fluturim dhe certifikatave për kufizimin e zhurmave të përmendura në nenin 14, paragrafi 1, si dhe certifikatat e kufizuara të vlefshmërisë për fluturim dhe certifikatat për kufizimin e zhurmave të përmendura në pikën (a) të nënparagrafit të parë i nenit 18, paragrafi 2;

f) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin, revokimin dhe përdorimin e lejeve për fluturim të përmendura në pikën (b) të nënparagrafit të parë të nenit 18, paragrafi 2;

g) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e miratimeve të përmendura në nenin 15, paragrafi 1, dhe për situatat kur, me qëllim arritjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1 dhe duke pasur parasysh natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë së veçantë në fjalë, këto miratime kërkohen ose nuk kërkohen, ose këto deklarata lejohen, sipas rastit;

h) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave të lëshuara sipas neneve 11, 12, 13, neneve 14, paragrafi 1, 15, paragrafi 1, pika b) e nenit 18, paragrafi 1 dhe nenit 18, paragrafi 2 dhe të organizatave që kanë bërë deklarata në përputhje me pikën (a) të nenit 18, paragrafi 1 dhe pikën (g) të këtij paragrafi;

i) kushtet për vendosjen e specifikimeve të detajuara të zbatueshme për projektimin e produkteve, projektimin e pjesëve dhe projektimin e pajisjeve të painstaluara të cilat janë objekt i një deklarate në përputhje me pikën (a) të nenit 18, paragrafi 1;

j) kushtet dhe procedurat për të vlerësuar, në përputhje me pikën (a) të nenit 18, paragrafi 1, përshtatshmërisë për fluturim dhe atë mjedisore të projektimit të produkteve, projektimit të pjesëve dhe projektimit të pajisjeve të painstaluara pa qenë nevoja të lëshohet një certifikatë, duke përfshirë kushtet dhe kufizimet për operacionet;

k) kushtet për organizatat që kanë marrë një miratim në përputhje me nenin 15, paragrafi 1, do të kenë privilegjin të lëshojnë certifikatat e përmendura në nenet 11, 12, 13 dhe pikën (b) të nënparagrafit të parë të nenit 18, paragrafi 2.

2. Për sa i përket përshtatshmërisë për fluturim dhe asaj mjedisore të avionëve të përmendur në pikat (a) dhe (b) të nenit 2, paragrafi 1, përveç avionëve pa pilot, dhe motorëve, helikave, pjesëve dhe pajisjeve të painstaluara, ministri, në përputhje me aktet e deleguara të nxjerra përkatësisht nga Komisioni, mund të miratojë ndryshime në shtojcat II dhe III, kur është e nevojshme për arsye të zhvillimeve teknike, operacionale ose shkencore ose të provave në fushën e përshtatshmërisë për fluturim ose asaj mjedisore, në mënyrë që dhe deri në masën e nevojshme për arritjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1.

3. Për sa i përket përputhshmërisë mjedisore të avionëve të përmendur në pikat (a) dhe (b) të nenit 2, paragrafi 1, përveç avionëve pa pilot, dhe motorëve, helikave, pjesëve dhe pajisjeve të painstaluara, ministri në përputhje me aktet e deleguara të miratuara nga Komisioni, mund të miratojë ndryshime në referencat e dispozitave përkatëse të Konventës së Çikagos të përmendura në nënparagrafin e parë të paragrafit 2, të nenit 9, dhe të cilat bëhen të zbatueshme në Republikën e Shqipërisë, për aq sa këto përshtatje nuk dalin jashtë qëllimit të kësaj rregulloreje.

SEKSIONI II
EKUIPAZHI I AVIONIT

Neni 20
Kërkesat thelbësore

Duke përjashtuar avionët pa pilot, piloti dhe ekuipazhi i avionit të përfshirë në operimin e avionit të përmendur në pikën (b) të nenit 2, paragrafi 1, si edhe pajisjet e trajnimit për simulimin e fluturimeve, personat dhe organizatat e përfshira në trajnimin, testimin, kontrollin ose ndihmën

mjekësore të pilotëve dhe ekuipazhit të avionit, duhet të jenë në përputhje me kërkesat kryesore të përcaktuara në shtojcën IV.

Neni 21
Pilotët

1. Pilotëve iu kërkohet të kenë një licencë piloti dhe një certifikatë mjekësore piloti të përshtatshme për operimin që duhet të kryhet, me përjashtim të situatave në të cilat, si rezultat i miratimit të akteve zbatuese të përmendura në (c) (i) të nenit 23, paragrafi 1 duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4, dhe në veçanti natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, këto licenca ose certifikata mjekësore nuk kërkohen.

Licenca e pilotit e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se ai ose ajo përputhet me aktet zbatuese të përmendura në nenin 23 të miratuara për të siguruar përputhshmëri me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20.

2. Certifikata mjekësore e pilotit e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se ai ose ajo përputhet me aktet zbatuese të përmendura në nenin 23 të miratuara për të siguruar përputhshmëri me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20.

3. Licenca e pilotit dhe certifikata mjekësore e pilotit e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni specifikon privilegjet që i jepen pilotit.

4. Licenca e pilotit ose certifikata mjekësore e pilotit mund të ndryshohet për të shtuar ose hequr privilegje, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (c) të nenit 23, paragrafi 1.

5. Licenca e pilotit ose certifikata mjekësore e pilotit e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni mund të kufizohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i përmbahet rregullave dhe procedurave për lëshimin dhe mbajtjen e kësaj licence ose certifikate mjekësore, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (c) të nenit 23, paragrafi 1.

6. Trajnimi dhe përvoja në avionët që nuk i nënshtrohen kësaj rregulloreje mund të njihen për qëllim të marrjes së licencës së pilotit të përmendur në paragrafin 1 i këtij neni, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (c) (iv) të nenit 23(1).

Neni 22
Ekuipazhi i kabinës

1. Ekuipazhit të kabinës të përfshirë në operimet e transportit ajror tregtar i kërkohet të jetë i pajisur me një vërtetim/atestim/dëshmi.

2. Duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4 dhe në veçanti natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, ekuipazhit të kabinës të përfshirë në operime, përveç operimeve ajrore të transportit tregtar, mund t'iu kërkohet, gjithashtu, të mbajnë një vërtetim/atestim/dëshmi, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (a) të nenit 23, paragrafi 2:

3. Vërtetimi/atestimi/dëshmia i përmendur në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni lëshohen pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se ai ose ajo është në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 23, të miratuara për të siguruar përputhshmëri me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20.

4. Vërtetimi/atestimi/dëshmia i përmendur në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni, specifikon privilegjet që i jepen ekuipazhit të kabinës. Vërtetimi mund të ndryshohet për të shtuar ose hequr privilegje, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (a) të nenit 23, paragrafi 2.

5. Vërtetimi/atestimi/dëshmia i përmendur në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni mund të kufizohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i përmbahet rregullave dhe procedurave për

lëshimin ose mbajtjen e kësaj licence, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (a) të nenit 23, paragrafi 2.

6. Para ushtrimit të privilegjeve të tyre dhe në intervale të rregullta pas kësaj, ekuipazhi i kabinës i nënshtrohet një vlerësimi të përshtatshmërisë mjekësore për të siguruar pajtimin me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20 për përshtatshmërinë mjekësore, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (b) të nenit 23, paragrafi 2.

Neni 23

Aktet nënligjore për pilotët dhe ekuipazhin e kabinës

1. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm dhe përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20, në lidhje me pilotët e përfshirë në operimin e avionëve të përmendur në pikën (b) të nenit 2, paragrafi 1, përveç avionëve pa pilot, ministri, në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1, miraton sipas përcaktimeve të "ligjit", dispozita të hollësishme lidhur me:

a) kategoritë e ndryshme të licencave të pilotit dhe certifikatat mjekësore të pilotit të përmendura në nenin 21, si dhe kategorizimet e ndryshme për këto licenca për pilotë të përshtatshme për llojet e ndryshme të aktiviteteve të kryera;

b) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të licencës së pilotit, kategorizimeve dhe certifikatat mjekësore të pilotit;

c) rregullat dhe procedurat për lëshimin, mirëmbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin dhe revokimin e licencës së pilotit, kategorizimin dhe certifikatat mjekësore të pilotit, duke përfshirë:

i. rregullat dhe procedurat për situata në të cilat këto licenca, kategorizime dhe certifikata mjekësore nuk kërkohen;

ii. rregullat dhe procedurat për konvertimin e licencës kombëtare të pilotit dhe certifikatës mjekësore kombëtare të pilotit në licencë piloti dhe certifikatë mjekësore të pilotit përmendur në nenin 21, paragrafi 1;

iii. rregullat dhe procedurat për konvertimin e licencave të inxhinierit kombëtar të fluturimit në licenca për pilot të përmendura në nenin 21, paragrafi 1;

iv. rregullat dhe procedurat për njohjen e trajnimit dhe përvojës për avionët që nuk i nënshtrohen kësaj rregulloreje me qëllim marrjen e licencës së pilotit të përmendur në nenin 21, paragrafi 1.

Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

Gjatë miratimit të këtyre akteve nënligjore, ministri siguron përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20 të kësaj rregulloreje dhe merr në konsideratë standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara, në veçanti, ato të përcaktuara në shtojcën 1 të Konventës së Çikagos dhe ato të Komunitetit.

Këto akte zbatuese përfshijnë, kur është e përshtatshme, dispozita për lëshimin e të gjitha llojeve të licencave për pilotë dhe kategorizimeve të kërkuara sipas shtojcës 1 të Konventës së Çikagos. Këto akte zbatuese mund të përfshijnë, gjithashtu, dispozita për lëshimin e llojeve të tjera të licencave dhe kategorizimeve për pilotë.

2. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm dhe përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20, në lidhje me ekuipazhin e kabinës të përfshirë në operimin e avionëve të përmendur në pikën (b) të nenit 2, paragrafi 1, duke përjashtuar avionët pa pilot, ministri, në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1, miraton akte zbatuese që përcaktojnë dispozita të detajuara në lidhje me:

a) rregullat dhe procedurat për lëshimin, mirëmbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e vërtetimit të ekuipazhit të kabinës dhe për situatat kur këto vërtetime kërkohen për ekuipazhit e kabinës të përfshirë në operime të ndryshme nga transporti ajror tregtar;

b) rregullat dhe procedurat për vlerësimin e përshtatshmërisë mjekësore të ekuipazhit të kabinës të përmendur në nenin 22;

c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të vërtetimeve të ekuipazhit të kabinës të përmendur në nenin 22.

Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

Neni 24

Organizatat e trajnimit dhe qendrat aeromjekësore

1. Për qendrat aeromjekësore kërkohet një miratim.

2. Në lidhje me organizatat e trajnimit të pilotëve dhe organizatat e trajnimit të ekuipazhit të kabinës kërkohet një miratim, me përjashtim të situatave ku, si rezultat i miratimit të akteve zbatuese të përmendura në pikat (a) të nenit 27, paragrafi 1, duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4, dhe në veçanti natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, këto miratime nuk kërkohen.

3. Miratimet e përmendura në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni lëshohen pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se është në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 27 të miratuara për të siguruar përputhshmëri me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20.

4. Miratimet e përmendura në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni specifikojnë privilegjet që i jepen organizatës. Këto miratime mund të ndryshohen për të shtuar ose hequr privilegje, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (a) të nenit 27, paragrafi 1.

5. Miratimi i përmendur në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni mund të kufizohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i përmbahet rregullave dhe procedurave për lëshimin ose mbajtjen e këtij miratimi, në përputhje me aktet nënligjore të përmendura në pikën (a) të nenit 27, paragrafi 1.

6. Kur, si rezultat i miratimit të akteve nënligjore të përmendura në pikën (a) të nenit 27, paragrafi 1, duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4, dhe në veçanti natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, miratimi i përmendur në paragrafin 2 të këtij neni nuk është i nevojshëm në lidhje me një organizatë trajnimi për pilotët ose një organizatë për trajnimin e ekuipazhit të kabinës, aktet e përmendura në pikën (b) të nenit 27, paragrafi 1 mund t'i kërkojnë organizatës në fjalë të deklarojë aftësitë e saj dhe disponueshmërinë e mjeteve për të përmbushur përgjegjësitë e saj lidhur me aktivitetet që kryen në përputhje me ato akte zbatuese.

Neni 25

Pajisjet e trajnimit që simulojnë fluturimin

1. Në lidhje me çdo pajisje trajnimi që simulon fluturimin që përdoret për trajnimin e pilotëve, kërkohet një certifikatë, me përjashtim të situatave në të cilat, si rezultat i miratimit të akteve nënligjore të përmendura në pikat (a) të nenit 27, paragrafi 1 duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4, dhe në veçanti natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, këto certifikata nuk kërkohen.

2. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se është në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 27 të miratuara për të siguruar përputhshmëri me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20.

3. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni specifikon funksionalitetet e kësaj pajisjeje. Certifikata mund të ndryshohet për të reflektuar ndryshimet e këtyre funksionaliteteve, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (a) të nenit 27, paragrafi 1.

4. Certifikata e përmendur në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni mund të kufizohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i përmbahet rregullave dhe procedurave për lëshimin ose

mbajtjen e kësaj certifikate, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (a) të nenit 27, paragrafi 1.

5. Kur parashikohet tek aktet nënligjore të përmendura në nenin 27, organizata përgjegjëse për operimin e pajisjes së trajnimit që simulon fluturimin deklarojnë përputhjen e pajisjes me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20 dhe me specifikimet e detajuara të përcaktuara në përputhje me aktet e përmendura në pikën (b) të nenit 27, paragrafi 1.

Neni 26

Instruktorët dhe ekzaminuesi

1. Personat përgjegjës për ofrimin e trajnimeve të fluturimit, trajnimeve të simulimit të fluturimit, ose për vlerësimin e aftësive të pilotëve, si dhe ekzaminuesit aeromjekësor duhet të mbajnë një certifikatë, me përjashtim të situatave kur, si rezultat i miratimit të akteve zbatuese të përmendura në pikën (a) të nenit 27, paragrafi 1, duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4, dhe në veçanti natyrën dhe rrezikun e aktivitetit në fjalë, kjo certifikatë nuk kërkohet.

2. Duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4 dhe, në veçanti, natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, personave përgjegjës për trajnimin e stafit të kabinës ose për vlerësimin e aftësive të stafit të kabinës mund t'ju kërkohet të mbajnë një certifikatë, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (a) të nenit 27, paragrafi 1.

3. Certifikatat e përmendura në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni lëshohen pas aplikimit, kur aplikanti ka treguar që ai ose ajo është në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 27 të miratuara për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20.

4. Certifikatat e përmendura në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni specifikojnë privilegjet e dhëna.

Këto certifikata mund të ndryshohen për të shtuar ose hequr privilegjet, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (a) të nenit 27, paragrafi 1.

5. Certifikatat e përmendura në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni mund të jenë të kufizuara, të pezulluara ose të revokuara kur mbajtësi nuk i përmbahet rregullave dhe procedurave për lëshimin ose mbajtjen e kësaj certifikate, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (a) të nenit 27, paragrafi 1.

Neni 27

Aktet nënligjore në lidhje me trajnimin, testimin, kontrollin dhe vlerësimet mjekësore

1. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm dhe përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20, për pajisjet e trajnimit për simulimin e fluturimeve dhe për personat dhe organizatat e përfshira në trajnimin, testimin, kontrollin dhe vlerësimin mjekësor të pilotit dhe ekuipazhit të kabinës, ministri, në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1, miraton në përputhje me nenin 46 të "ligjit", rregullat e detajuara lidhur me:

a) rregullat dhe procedurat për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e miratimeve dhe certifikatave të përmendura në nenin 24, 25, 26, për situatat në të cilën këto aprovime apo certifikata kërkohen ose jo;

b) rregullat dhe procedurat për deklaratat nga organizatat e trajnimit të pilotëve dhe organizatat për trajnimin e stafit të kabinës të përmendura në nenin 24, paragrafi 6 dhe nga operatorë të pajisjeve të trajnimit që simulojnë fluturimin të përmendura në nenin 25, paragrafi 5, për situatat kur kërkohen këto deklarata;

c) privilegjet dhe përgjegjësitë për mbajtësit të miratimeve ose certifikatave të përmendura në nenin 24, 25, 26 dhe organizatat që bëjnë deklaratat në përputhje me nenet 24, paragrafi 6 dhe 25, paragrafi 5.

Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

2. Rregullat e detajuara sipas pikës 1 të këtij neni përcaktohen në përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 20 duke marrë në konsideratë standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara, në veçanti, ato të përcaktuara në shtojcën 1 dhe 6 të Konventës së Çikagos dhe aktet e Komunitetit.

Neni 28
Kompetenca propozuese

1. Duke përjashtuar avionët pa pilotë, për sa iu përket pilotëve dhe ekuipazhit të kabinës të përfshirë në operimin e avionit të përmendur në pikën (b) të nenit 2, paragrafi 1, si edhe pajisjeve e trajnimit për simulimin e fluturimeve, personat dhe organizatave të përfshira në trajnimin, testimin, kontrollin ose vlerësimin mjekësor të pilotëve dhe ekuipazhit të kabinës, ministri, duke konsideruar ndryshimet e kryera nga Komisioni, propozon në përputhje me nenin 46 të "ligjit", ndryshimin e shtojcës IV, aty ku është e nevojshme për arsye të zhvillimeve teknike, operacionale ose shkencore ose provave të sigurisë lidhur me ekuipazhin e avionit, në mënyrë dhe në masën e kërkuar për përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1.

2. Rregullat e përmendura në paragrafin 1 përfshijnë, kur është e përshtatshme, dispozita për lëshimin e të gjitha llojeve të licencave pilot dhe vlerësimeve të kërkuara sipas shtojcës 1 të Konventës së Çikagos. Këto rregulla mund të përfshijnë, gjithashtu, dispozita për lëshimin e llojeve të tjera të licencave dhe kategorizimeve.

SEKSIONI III
OPERIMET AJRORE

Neni 29
Kërkesat thelbësore

Operimi i avionëve të përmendur në pikat (b) të nenit 2, paragrafi 1, përveç avionëve pa pilot, duhet të përputhet me kërkesat thelbësore të përcaktuara në shtojcën V, dhe nëse është e zbatueshme në shtojcat VII dhe VIII.

Neni 30
Operatorët e avionëve

1. Për të garantuar përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 29, dhe duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4, dhe në veçanti natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, operatorëve të avionëve të themeluar, banues ose me vend kryesor të veprimtarisë në territorin e Republikës së Shqipërisë, në përputhje me aktet nënligjore të përmendura në pikat (b) dhe (c) të nënparagrafit të parë të nenit 31, paragrafi 1 mund t'iu kërkohet:

a) të deklarojnë aftësitë dhe disponueshmërinë e mjeteve, për të përmbushur përgjegjësitë që lidhen me operimin e avionit në përputhje me ato aktet zbatuese; ose

b) zotërimi i një certifikate.

2. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka treguar është në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 31, të miratuar për të siguruar përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 29.

3. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni specifikon privilegjet që i jepen operatorit të avionit. Certifikata mund të ndryshohet për të shtuar ose hequr privilegje, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (b) të nënparagrafit të parë të nenit 31, paragrafi 1.

4. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni mund të kufizohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i përmbush më rregullat dhe procedurat për lëshimin dhe mbajtjen e kësaj certifikate, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (b) të nënparagrafit të parë të nenit 31, paragrafi 1.

5. Duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4 dhe, në veçanti, natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, operatorëve të avionëve të përmendur në paragrafin 1 të këtij neni mund t'iu kërkohet, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 31:

a) të plotësojnë kërkesa specifike, kur arrijnë në marrëveshje të ndarjes së kodit ose marrëveshje të qirasë;

b) të plotësojnë kërkesa specifike kur operojnë një avion i cili është i regjistruar në një vend tjetër sipas rastit;

c) të përcaktojnë një Listë Minimale të Pajisjeve (MEL) ose një dokument të barasvlershëm për operimin e avionit, sipas kushteve të specifikuara, me disa instrumente, artikuj të pajisjeve ose funksione jooperative, në fillim të fluturimit.

6. Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që, operimi i avionëve në, brenda ose jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, nga një operator avioni i caktuar, banues ose me një seli të biznesit jashtë Republikës së Shqipërisë, por për të cilin Republika e Shqipërisë kryen funksionet dhe detyrat e shtetit të operatorit në bazë të Konventës së Çikagos, si edhe personeli dhe organizatat e përfshira në këto operime, përmbushin një nivel sigurie të barasvlershëm me atë të vendosur nga kjo rregullore.

7. Kur parashikohet në aktet zbatuese të përmendura në pikën (g) të nënparagrafit të parë të nenit 31, paragrafi 1, avioni pajiset me pajisjet dhe instrumentet e nevojshme të lidhura me sigurinë për operimin, të certifikuara kur kërkohet, në përputhje me aktin e deleguar të përmendur në pikën (b)(iii) të nenit 19, paragrafi 1, duke përfshirë disa ose të gjitha pikat më poshtë:

a) të dhënat e fluturimit;

b) mjete për të gjurmuar pozicionin e avionit;

c) mjete për të rikuperuar të dhënat e regjistruesit të fluturimit në kohën e duhur në rast të një avioni në rrezik duke u mbështetur në komunikimin elektronik në kohë reale ose zgjidhje të tjera teknike të përshtatshme.

Neni 31

Aktet nënligjore në lidhje me operimet ajrore

1. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm dhe përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 29, për operimin e avionëve të përmendur në pikën (b) të nenit 2, paragrafi 1, përveç avionëve pa pilot, ministri, në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1, përcakton dispozita të detajuara në lidhje me:

a) rregullat dhe procedurat specifike për operimin e avionëve në përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 29;

b) rregullat dhe procedurat për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të përmendura në pikën (b) neni 30, paragrafi 1 dhe për situatat në të cilën këto aprovime kërkohen;

c) rregullat dhe procedurat për deklaratat nga operatorët e avionëve të përmendur në pikën (a) të nenit 30, paragrafi 1 dhe për situatat në të cilat kërkohen këto deklarata;

d) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave të përmendura në pikat (b) të nenit 30, paragrafi 1 dhe të operatorëve që bëjnë deklarata të përmendura në pikën (a) të nenit 30, paragrafi 1;

e) kërkesat shtesë të nevojshme për të siguruar përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 29 të zbatueshme për operatorët e avionit të caktuar, banuese ose me seli biznesi në territorin e Republikës së Shqipërisë, kur këta operatorë arrijnë në marrëveshje për ndarjen e kodit ose qirasë ose kur operojnë një avion të regjistruar në një vend tjetër;

f) rregullat dhe procedurat për operatorët e avionëve të përmendur në nenin 30, paragrafi 1 për sa i përket vendosjes së një MEL-i ose një dokument të njëjtë, ose për situatat në të cilat kërkohet;

g) rregullave dhe procedurave në përputhje me të cilat një avion duhet të pajiset me pajisjet dhe instrumentet e nevojshme në lidhje me sigurinë, duke përfshirë regjistruesit dhe/ose mjetet e fluturimit të përmendura në nenin 30, paragrafi 7, dhe rregullat dhe procedurat për ruajtjen, mbrojtjen, përdorimin dhe, atje ku është e zbatueshme, transmetimin e sigurt të të dhënave në fjalë.

Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

2. Rregullat e detajuara sipas pikës 1 të këtij neni përcaktohen në përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 29 të kësaj rregulloreje, aktet e nxjerra nga Komisioni dhe marrin në konsideratë standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara, në veçanti, ato të përcaktuara në shtojcën 6 të Konventës së Çikagos dhe aktet e Komisionit.

Neni 32

Kompetencat e deleguara

1. Për operimet e avionit të përmendura në pikën (b) të nenit 2, paragrafi 1, përveç avionëve pa pilot, ministri, duke konsideruar aktet e deleguara të nxjerra përkatësisht nga Komisioni, në përputhje me në përputhje me kapitullin II të "ligjit", përcakton rregullat e detajuara në lidhje me:

a) kushtet që duhet të plotësohen nga operatorët e përmendur në nenin 30, paragrafi 1 dhe anëtarët e ekuipazhit të tyre në lidhje me kufizimet e orarit të fluturimit ose në detyrë, si dhe kërkesat e tjera për kohën e pushimit për anëtarët e ekuipazhit;

b) kushtet dhe procedurat e nevojshme për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 29 në lidhje me miratimin nga autoritetet kombëtare kompetente të skemave specifike të specifikimit të kohës së fluturimit dhe dhënien e mendimeve të EASA-s mbi ato skema në përputhje me nenin 76, paragrafi 7.

2. Për sa i përket operimit të avionëve të përmendur në pikën (b) të nenit 2, paragrafi 1, përveç avionëve pa pilot, ministri në përputhje me aktet e deleguara të nxjerra nga Komisioni, miraton ndryshime të shtojcës V dhe nëse është e zbatueshme, shtojcat VII dhe VIII, aty ku është e nevojshme për arsye të zhvillimeve teknike, operacionale ose shkencore, ose dëshmive të sigurisë lidhur me operimet ajrore, në mënyrë dhe në masën e kërkuar për arritjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1.

SEKSIONI IV
AERODROMET

Neni 33

Kërkesat thelbësore

Aerodromet, pajisjet e aerodromit, në lidhje me sigurinë në operim, operimi i aerodromeve dhe dispozitat për shërbimet në tokë dhe shërbimet e menaxhimit të vendqëndrimit të avionit,

AMS-të në aerodromet e përmendura në pikën (i) të nenit 2, paragrafi 1, do të përputhen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në shtojcën VII dhe, nëse është e zbatueshme në shtojcën VIII.

Neni 34
Certifikimi i aerodromeve

1. Aerodromet pajisen me certifikatë. Kjo certifikatë mbulon aerodromet dhe pajisjet e lidhura me sigurinë në operim, përveç rasteve kur pajisjet në lidhje me sigurinë në operim mbulohen nga një deklaratë ose certifikatë e përmendur përkatësisht në pikat (a) dhe (b) të nenit 35, paragrafi 1.

2. Certifikatat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni lëshohen pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se aerodromi:

a) përputhet me aktet zbatuese të përmendura në nenin 36 dhe me bazën e certifikimit të aerodromit të përcaktuar në paragrafin 5 të këtij neni; dhe

b) nuk ka asnjë veçori ose karakteristikë që e bën atë të pasigurt për operim.

3. Certifikatat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni mund të ndryshohet për të përfshirë ndryshimet e aerodromit ose pajisjeve në lidhje me sigurinë, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (c) të nenit 36, paragrafi 1.

4. Certifikatat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni mund të kufizohen, pezullohen ose revokohen kur aerodromi ose pajisjet në lidhje me sigurinë në operim nuk i përmbushin më rregullat dhe procedurat për lëshimin dhe mbajtjen e kësaj certifikate, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (c) të nenit 31, paragrafi 1.

5. Baza e certifikimit për një aerodrom përbëhet nga pikat më poshtë:

a) specifikimet e zbatueshme të certifikimit që lidhen me llojin e aerodromit;

b) dispozitat e specifikimeve të zbatueshme të certifikimit, për të cilat është pranuar një nivel i barasvlershëm sigurie;

c) specifikimet teknike të detajuara, të veçanta, të nevojshme, kur elementet e projektimit të një aerodromi të veçantë ose përvoja në operim e bëjnë ndonjë nga specifikimet e certifikimit të përmendura në pikën (a) të këtij paragrafi, të papërshtatshme ose jo të duhura për të siguruar përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 33.

Neni 35
Pajisjet e aerodromit në lidhje me sigurinë

1. Duke pasur parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4, dhe në veçanti natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, aktet zbatuese të përmendura në nenin 36 mund t'iu kërkojnë organizatave të përfshira në projektimin, prodhimin dhe ruajtjen e pajisjeve të aerodromit në lidhje me sigurinë të përdorura ose që synohen të përdoren në aerodromet objekt i kësaj rregulloreje të:

a) deklarojnë se kjo pajisje është në përputhje me specifikimet e detajuara të përcaktuara në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 36; ose

b) mbajnë një certifikatë në lidhje me pajisjet e aerodromit për sigurinë e operimeve.

2. Certifikatat e përmendura në pikën (b) të paragrafit 1 të këtij neni lëshohen pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se pajisjet janë në përputhje me specifikat e detajuara të përcaktuara në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 36, të miratuara për të siguruar përputhshmërinë me kërkesat thelbësore, të përmendura në nenin 33.

3. Certifikata e përmendur në pikën (b) të paragrafit 1 të këtij neni, specifikon funksionalitetet e pajisjeve. Kjo certifikatë mund të ndryshohet për të reflektuar ndryshimet në këto funksionalitete, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (d) të nenit 36, paragrafi 1.

4. Certifikatat e përmendura në pikën (b) të paragrafit 1 të këtij neni mund të kufizohet, pezullohet ose revokohet kur pajisjet nuk i përmbushin më rregullat dhe procedurat për lëshimin dhe mbajtjen e kësaj certifikate, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (d) të nenit 36, paragrafi 1.

Neni 36

Aktet nënligjore në lidhje me aerodromet dhe pajisjet e aerodromit në lidhje me sigurinë

1. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm dhe përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 33, për aerodromet dhe pajisjet e aerodromeve që lidhen me sigurinë, ministri, duke konsideruar aktet e deleguara të nxjerra përkatësisht nga Komisioni, në përputhje me "ligjin", në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1, miraton dispozita të detajuara në lidhje me:

a) rregullat dhe procedurat për përcaktimin dhe dërgimin e njoftimit tek aplikanti, në bazë të nenit 34, paragrafi 5, të bazës për certifikimin që vlen për një aerodrom për qëllime të certifikimit në përputhje me nenin 34, paragrafi 1;

b) rregullat dhe procedurat për përcaktimin dhe dërgimin e njoftimit tek aplikanti për specifikimet e detajuara që vlejnë për pajisjet e aerodromit që lidhen me sigurinë për qëllime të certifikimit, në përputhje me nenin 35, paragrafi 1;

c) rregullat dhe procedurat për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të aerodromeve të përmendura në nenin 34 duke përfshirë operime të kufizuara të projektimit të veçantë të aerodromit;

d) rregullat dhe procedurat për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave për pajisjet e aerodromeve që lidhet me sigurinë të përmendura në nenin 35, paragrafi 1 dhe për situatat ku kërkohen këto certifikata;

e) Rregullat dhe procedurat për përcaktimin e specifikimeve të detajuara që vlejnë për pajisjen e aerodromeve që lidhen me sigurinë që është objekt i deklaratës në përputhje me nenin 35, paragrafi 1;

f) rregullat dhe procedurat për deklaratat në përputhje me nenin 35, paragrafi 1, në lidhje me pajisjet e aerodromit në lidhje me sigurinë dhe për situatat në të cilat këto deklarata kërkohen;

g) privilegjet dhe përgjegjësitë për mbajtësit e certifikatave të përmendura në nenet 34 dhe 35, paragrafi 1 dhe organizatave që bëjnë deklaratat në përputhje me nenin 35, paragrafi 1;

h) rregullat dhe procedurat për pranimin dhe konvertimin e certifikatave kombëtare të aerodromit të lëshuara në bazë të ligjit kombëtar në certifikata aerodromi të përmendura në nenin 34 të kësaj rregulloreje, duke përfshirë masat të cilat janë autorizuar më parë nga AAC në bazë të njoftimit të ndryshimeve në shtojcën 14 të Konventës së Çikagos.

Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

2. Rregullat e detajuara sipas pikës 1 të këtij neni përcaktohen në përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 33 të kësaj rregulloreje dhe merren në konsideratë standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara, në veçanti, ato të përcaktuara në shtojcën 14 të Konventës së Çikagos dhe aktet e Komunitetit.

Neni 37

Organizatat

1. Organizatat përgjegjëse për operimin e aerodromeve janë objekt i certifikimit dhe pajisen me një certifikatë. Certifikata lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se është në përputhje me aktet nënligjore të përmendura në nenin 39, të miratuara për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 33.

Certifikata specifikon privilegjet që i janë dhënë organizatës dhe fushën e zbatimit të miratimit.

2. Organizatat përgjegjëse për dispozitat e shërbimeve në tokë dhe AMS-të në aerodrome objekt të kësaj rregulloreje deklarojnë aftësitë e tyre, dhe disponueshmërinë e mjeteve për të përmbushur përgjegjësitë lidhur me shërbimet e siguruara në përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 33.

Neni 38

Mbrojtja e mjediseve rrethuese të aerodromeve

1. Ministri dhe Autoriteti i Aviacionit Civil marrin masat e nevojshme për të siguruar që aerodromet që ndodhen në territorin e tyre të mbrohen kundër aktiviteteve dhe zhvillimeve në mjedisin e tyre rrethues, e cila mund të shkaktojë rreziqe të papranueshme për avionët që përdorin aerodromin.

2. Organizatat e përmendura në nenin 37, paragrafi 1 duhet të monitorojnë aktivitetet dhe zhvillimet që mund të shkaktojnë rreziqe të papranueshme të sigurisë së aviacionit në mjediset rrethuese të aerodromit për operimet që janë përgjegjës. Organizatat duhet të marrin masat e nevojshme për të zbutur këto rreziqe, deri në masën që kjo është nën kontrollin e tyre dhe kur kjo të mos jetë e mundur, t'i sjellin ato rreziqe në vëmendjen e ministrit dhe AAC-së.

3. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm të këtij neni, ministri, në përputhje me procedurat përkatëse të Komisionit, përcakton rregulla të detajuara, në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1.

Neni 39

Kompetencat e deleguara

1. Për të gjitha operimet e aerodromeve dhe dispozitat e shërbimeve në tokë dhe AMS-të në aerodrome, ministri, duke konsideruar aktet e deleguara të nxjerra përkatësisht nga Komisioni, në përputhje me "ligjin" dhe aktet nënligjore në zbatim të tij, përcakton rregullat e detajuara në lidhje me:

a) rregullat specifike për operimin e aerodromeve në përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 33;

b) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të përmendura në nenin 37, paragrafi 1;

c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave të përmendura në nenin 37, paragrafi 1;

d) kushtet dhe procedurat për deklaratat nga organizatat që sigurojnë shërbime në tokë dhe nga organizatat që sigurojnë AMS-të në përputhje me nenin 37, paragrafi 2, duke përfshirë njohjen e këtyre certifikatave nga operatorët, pa verifikime të mëtejshme;

e) privilegjet dhe përgjegjësitë e organizatave që sigurojnë shërbime në tokë dhe organizatave që sigurojnë AMS-të që kanë dhënë deklarata në përputhje me nenin 37, paragrafi 2.

2. Për sa iu përket aerodromeve, pajisjeve të aerodromeve në lidhje me sigurinë në operimin e aerodromeve dhe shërbimeve në tokë dhe AMS-të, ministri në përputhje me ndryshimet përkatëse të Komisionit, ndryshon shtojcën VII dhe nëse është e zbatueshme, shtojcën VIII, aty ku është e nevojshme për arsye të zhvillimeve teknike, operacionale ose shkencore, ose dëshmive të sigurisë lidhur me aerodromet, në mënyrë dhe në masën e kërkuar për arritjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1.

SEKSIONI V
MTA/SHLA

Neni 40
Kërkesat thelbësore

1. Ofrimi i MTA/SHLA-së të përmendur në pikën (g) të nenit 2, paragrafi 1, duhet të përputhet me kërkesat thelbësore të përcaktuara në shtojcën VIII, dhe nëse është e zbatueshme në shtojcën VII.

2. Avionët që operojnë në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë dhe në atë të Qiellit të Vetëm Evropian, me përjashtim të atyre që merren me aktivitetet e përmendura në pikën (a) të nenit 2, paragrafi 3, duhet të jenë në përputhje me kërkesat thelbësore të përcaktuara në pikën 1 të shtojcës VIII.

Neni 41
Ofruesit e MTA/SHLA-së

1. Ofruesit e MTA/SHLA-së duhet të pajisen me një certifikatë.

2. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka treguar se është në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 43 të miratuar për të siguruar përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 40.

3. Certifikatat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni specifikojnë privilegjet e dhëna. Kjo certifikatë mund të ndryshohet për të shtuar ose hequr privilegje, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (b) të nënparagrafit të parë të nenit 43, paragrafi 1.

4. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni mund të kufizohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i përmbush më rregullat dhe procedurat për lëshimin dhe mbajtjen e kësaj certifikate, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (b) të nënparagrafit të parë të nenit 43, paragrafi 1.

5. Me përjashtim të paragrafit 1 i këtij neni, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 43, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të vendosë që ofruesit e shërbimeve të informacionit për fluturimet, të lejohen të deklarojnë kapacitetet e tyre dhe mjetet që kanë në dispozicion për të përmbushur përgjegjësitë që lidhen me shërbimet e ofruara në përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 40. Në ketë rast, Autoriteti i Aviacionit Civil informon për vendimin e tij, ministrin dhe merr masa për të informuar Komitetin e Përbashkët të Marrëveshjes Shumëpalëshe sipas përcaktimeve të kësaj marrëveshjeje dhe EASA-n.

6. Me përjashtim të paragrafit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të bëjë përjashtime nga kërkesa për mbajtjen e një certifikate, për ofruesit e MTA/SHLA-së, kur plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) ofruesi ka selinë kryesore të biznesit jashtë territorit, për të cilin Republika e Shqipërisë është përgjegjëse sipas Konventës së Çikagos;

b) sigurimi i MTA/SHLA-së nga ky ofrues ka të bëjë me trafik ajror në vëllime të ulëta në një pjesë të kufizuar të hapësirës ajrore, për të cilën është përgjegjës Republika e Shqipërisë dhe kur ajo pjesë e hapësirës ajrore kufizohet me një hapësirë ajrore nën përgjegjësinë e një vendi tjetër;

c) kur ofruesit i kërkohet të dëshmojë përputhshmërinë me rregullat e përmendura në paragrafin 1 dhe kur kjo do të përbënte një përpjekje të padrejtë nga ai ofrues duke marrë parasysh natyrën dhe rrezikut të aktivitetit së veçantë që kryen brenda asaj hapësire ajrore;

d) Në Republikën e Shqipërisë janë vendosur rregulla dhe procedura të zbatueshme për ofrimin e MTA/SHLA-së nga ofruesi, për të garantuar, në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara dhe duke marrë parasysh rrethanat specifike të rastit në fjalë, një nivel të pranueshëm të sigurisë dhe respektimin e kërkesave thelbësore të

përmendura në nenin 40 dhe kur ky ofrues ka përcaktuar mjete dhe rregullime të përshtatshme dhe efektive për mbikëqyrjen dhe zbatimin e tyre, për të qenë në përputhje me këto rregulla dhe procedura;

e) Kur fusha e përjashtimit është e përcaktuar qartë dhe përjashtimi mbetet i kufizuar në atë që është rigorozit e nevojshme; kur kohëzgjatja tejkalon pesë vjet, përjashtimi është objekt rishikimi të rregullt në intervale të përshtatshme; dhe përjashtimi zbatohet në mënyrë jodiskriminuese.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil synon të japë këtë përjashtim, njofton ministrin, dhe merr masa për të njoftuar Komitetin e Përbashkët të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe EASA-n për qëllimin e tij, duke përcaktuar të gjithë informacionin përkatës.

Kur ministri vlerëson, që kushtet e specifikuara në nënparagrafin e parë janë përmbushur, ai merr vendimin e tij për këtë qëllim. Pas njoftimit, AAC merr një vendim pa vonesë për të ndryshuar ose revokuar vendimin e mëparshëm të përmendur në nënparagrafin e parë të këtij paragrafi dhe njofton ministrin e më pas Komisionin dhe EASA-n për ketë.

Në zbatim të një Marrëveshjeje Pune me EASA-n dhe sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, EASA mund të gjykojë dhe rekomandojë në lidhje me vendimmarrjen e AAC-së.

Në rastin kur Shqipëria nuk është më një vend i tretë sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, dhe kur Komisioni pas konsultimit me EASA-n, vlerëson se një përjashtim i tillë nuk i plotëson kushtet e përcaktuara në nënparagrafin e parë, Komisioni do të miratojë aktet zbatuese që përcaktojnë vendimin e tij, për këtë qëllim dhe i përfshin këto akte zbatuese në bazën e të dhënave të përmendur në nenin 74.

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet ta japë këtë përjashtim vetëm nëse aktet zbatuese të përmendura në nënparagrafin e tretë, katërt e të pestë, përmbajnë një vendim pozitiv. Ai duhet ta tërheqë përjashtimin kur vihet në dijeni, veçanërisht përmes rishikimit të rregullt të përmendur në pikën (e) të nënparagrafit të parë, se kushtet e përcaktuara në nënparagrafin e parë nuk përmbushen më. Ai duhet të informojë menjëherë ministrin, Komitetin e Përbashkët, Komisionin dhe EASA-n, sipas rastit, për dhënien e çdo përjashtimi dhe, sipas rastit, rezultatin e këtyre rishikimeve dhe çdo tërheqje.

Neni 42

Organizatat e përfshira në projektimin, prodhimin ose mirëmbajtjen e sistemeve MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së

1. Duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4 dhe, në veçanti, natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, organizatat e përfshira në projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve MTA/SHLA-së dhe përbërësve MTA/SHLA-së, mund t'iu kërkohet në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 43 të:

a) të deklarojnë aftësitë dhe disponueshmërinë e mjeteve, për të përmbushur përgjegjësitë që lidhen aktivitetet e kryera në përputhje me këto aktet zbatuese; ose

b) zotërojnë një certifikatë.

2. Certifikatat e përmendura në pikën (b) të paragrafit 1 të këtij neni lëshohen pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se është në përputhje me rregullat e vendosura nga aktet zbatuese të përmendura në nenin 43 të miratuara për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 40.

3. Certifikatat e përmendura në pikën (b) të paragrafit 1 të këtij neni specifikojnë privilegjet e dhëna. Certifikata mund të ndryshohet për të shtuar ose hequr privilegje, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (d) të nënparagrafit të parë të nenit 43, paragrafi 1.

4. Certifikata e përmendur në pikën (b) në paragrafin 1 të këtij neni mund të kufizohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i respekton më rregullat dhe procedurat për lëshimin dhe mbajtjen e kësaj certifikate, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (d) të nënparagrafit të parë të nenit 43, paragrafi 1.

Neni 43

Aktet nënligjore në lidhje me ofruesit e MTA/SHLA-së dhe organizatat e përfshira në projektimin, prodhimin ose mirëmbajtjen e sistemeve MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së

1. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm dhe përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 40, për ofrimin e MTA/SHLA-së të përmendur në pikën (g) të nenit 2, paragrafi 1, ministri, në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1, miraton aktet nënligjore që përcaktojnë dispozita të detajuara, në lidhje me:

a) rregullat specifike dhe procedurat për ofrimin e MTA/SHLA-së në përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 40, duke përfshirë hartimin dhe zbatimin e planit të emergjencave në përputhje me pikën 5.1(f) të shtojcës VIII;

b) rregullat dhe për procedurat për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të përmendura në nenin 41, paragrafi 1;

c) rregullat dhe procedurat për deklarimin nga ana e ofruesve të shërbimeve të informacionit për fluturimet të përmendura në pikën (a) të nenit 41, paragrafi 5 dhe për situatat kur lejohen këto deklarata;

d) rregullat dhe procedurat për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të përmendura në pikën (b) neni 42, paragrafi 1 dhe për situatat kur kërkohen këto certifikata;

e) rregullat dhe procedurat për deklarimin nga ana e organizatave të përmendura në pikën (a) të nenit 42, paragrafi 1 dhe për situatat kur kërkohen këto deklarata;

f) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave të përmendura në nenin 41, paragrafi 1 dhe në pikën (b) të nenit 42, paragrafi 1 dhe organizatave që bëjnë deklarata në përputhje me nenin 41, paragrafi 5 dhe pikën (a) të nenit 42, paragrafi 1.

Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

2. Rregullat e përmendura në paragrafin 1 duhet të marrin parasysh masterplanin e MTA-së.

3. Gjatë miratimit të këtyre akteve zbatuese, ministri siguron përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 40 të kësaj rregulloreje dhe merr në konsideratë standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara, në veçanti, ato të përcaktuara në shtojcën 2 deri në 4, 10, 11 dhe 15 të Konventës së Çikagos dhe aktet e Komunitetit.

Neni 44

Aktet nënligjore në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore dhe projektimin e strukturave të hapësirës ajrore

1. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm dhe përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 40, për ofrimin e MTA/SHLA-së të përmendur në pikën (g) të nenit 2, paragrafi 1, si për projektimin e strukturave të hapësirës ajrore, ministri në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe, me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1, miraton përcakton rregulla të detajuara, në lidhje me:

a) rregullat operuese në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore, pajisjet e avionit dhe sistemet MTA/SHLA dhe përbërësit e MTA/SHLA-së të kërkuar për përdorimin e hapësirës ajrore;

b) rregullat dhe procedurat për projektimin e strukturave të hapësirave ajrore në mënyrë që të garantohet përputhshmëria me nenin 46.

Këto akte miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

2. Rregullat e përmendura në paragrafin 1 duhet të marrin parasysh masterplanin e MTA-së.

3. Rregullat e detajuara sipas këtij neni përcaktohen në përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 40 të kësaj rregulloreje, duke marrë në konsideratë standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara, në veçanti, ato të përcaktuara në shtojcat 2, 3, 10, 11 dhe 15 të Konventës së Çikagos.

Neni 45
Sistemet MTA/SHLA dhe përbërësit e MTA/SHLA-së

1. Kur parashikohet në aktet nënligjore të përmendura në nenin 47, ofruesve të MTA/SHLA-së të përmendur në nenin 41, iu kërkohet të deklarojnë se sistemet MTA/SHLA dhe përbërësit e MTA/SHLA-së që do të operohen nga ofruesit e shërbimeve të jenë në përputhje me specifikat e detajuara të përcaktuara në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 47 të miratuara për të garantuar përputhshmëri me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 40.

2. Kur parashikohet tek aktet nënligjore të përmendura në nenin 47, sistemet MTA/SHLA dhe përbërësit e MTA/SHLA-së bëhen objekt i certifikimit dhe iu lëshohet një certifikatë.

Kjo certifikatë lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se këto sisteme dhe përbërës janë në përputhje me specifikat e hollësishme të vendosura në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 47 të miratuara për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 40.

Me përjashtim të nënparagrafit i parë, kur aktet e deleguara të përmendura në nenin 47 e parashikojnë një gjë të tillë, organizata e përfshirë në projektimin, prodhimin ose mirëmbajtjen e sistemeve MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së duhet të lejohet të deklarojë se ato sisteme dhe përbërësit e tyre janë në përputhje me specifikimet e detajuara të përcaktuara në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në nenin 47 të miratuara për të garantuar respektimin e kërkesave thelbësore të përmendura në nenin 40 dhe që ato sisteme dhe përbërësit e tyre janë të përshtatshëm për përdorim.

Neni 46
Projektimi i strukturave të hapësirës ajrore

Ministri dhe Autoriteti i Aviacionit Civil sigurojnë që strukturat e hapësirës ajrore të jenë të projektuara, të mbikëqyrura dhe të vlerësuara, siç duhet përpara se ato të vendosen dhe të përdoren nga avionët, në përputhje me rregullat e detajuara të miratuara nga ministri, në përputhje me pikën (b) të nenit 44, paragrafi 1.

Neni 47
Kompetencat e deleguara

1. Për sistemet MTA/SHLA dhe përbërësit e MTA/SHLA-së, ministri, duke konsideruar aktet e deleguara të nxjerra përkatësisht nga Komisioni, në përputhje me "ligjin" dhe aktet nënligjore në zbatim të tij, përcakton rregullat e detajuara në lidhje me:

a) kushtet për përcaktimin dhe njoftimin e aplikantit për specifikimet e detajuara të zbatueshme për sistemet MTA/SHLA dhe përbërësit MTA/SHLA për qëllime të certifikimit në përputhje me nenin 45, paragrafi 2;

b) kushtet për lëshimin, ruajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të përmendura në nenin 45, paragrafi 2, dhe për situatat kur, me qëllim arritjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1 dhe, duke pasur parasysh natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë së veçantë në fjalë, këto certifikata kërkohen ose këto deklarata lejohen, sipas rastit;

c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave të përmendura në nenin 45, paragrafi 2;

d) privilegjet dhe përgjegjësitë e organizatave që lëshojnë deklarata në përputhje me nenet 45, paragrafi 1 dhe, paragrafi 2;

e) kushtet dhe procedurat për deklaratat nga ofruesit e MTA/SHLA-së, në përputhje me nenin 45, paragrafi 1, dhe për situatat në të cilat, me qëllim arritjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1 duke pasur parasysh natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë të veçantë në fjalë këto deklarata kërkohen;

f) kushtet për vendosjen e specifikave të detajuara të zbatueshme të sistemeve MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së që janë objekt i deklaratave në përputhje me nenet 45, paragrafi 1 dhe 2.

2. Sa i përket ofrimit të MTA/SHLA-së, ministri në përputhje me ndryshimet përkatëse të Komisionit, miraton ndryshime të shtojcës VIII dhe, nëse është e zbatueshme, edhe të shtojcës VII, aty ku është e nevojshme për arsye të zhvillimeve teknike, operacionale ose shkencore ose provave të sigurisë lidhur me MTA/SHLA-së, në mënyrën dhe në masën e nevojshme për të përmbushur objektivat e përcaktuar në nenin 1.

SEKSIONI VI
KONTROLLUESIT E TRAFIKUT AJROR

Neni 48
Kërkesat thelbësore

Kontrolluesit e trafikut ajror të përfshirë në sigurimin e MTA/SHLA-së të përmendur në pikën g të nenit 2, paragrafi 1, si dhe personat, organizatat dhe pajisjet e trajnimit sintetik të përfshirë në trajnimin, testimin, kontrollin ose vlerësimin mjekësor të atyre kontrolluesve të trafikut ajror duhet të përmbushin kërkesat thelbësore të përcaktuara në shtojcën VIII.

Neni 49
Kontrolluesit e trafikut ajror

1. Kontrolluesve të trafikut ajror iu kërkohet të mbajnë një licencë të kontrolluesit të trafikut ajror dhe një certifikatë mjekësore të kontrolluesit të trafikut ajror të përshtatshme për shërbimin e siguruar.

2. Licenca e kontrolluesit të trafikut ajror e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se ai ose ajo përputhet me aktet zbatuese të përmendura në nenin 50 të miratuara për të siguruar përputhshmëri me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 48.

3. Licenca mjekësore e kontrolluesit të trafikut ajror e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni lëshohet pas aplikimit, kur kontrolluesi i trafikut ajror ka dëshmuar se ai ose ajo përputhet me aktet zbatuese të përmendura në nenin 50 të miratuara për të siguruar përputhshmëri me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 48.

4. Licenca e kontrolluesit të trafikut ajror dhe certifikata mjekësore e kontrolluesit të trafikut ajror e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni specifikon privilegjet që i jepen kontrolluesit të trafikut ajror. Licenca e kontrolluesit të trafikut ajror ose certifikata mjekësore e kontrolluesit të trafikut ajror mund të ndryshohet për të shtuar ose hequr privilegje, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (c) të nënparagrafit të parë të nenit 50, paragrafi 1.

5. Licenca e kontrolluesit të trafikut ajror ose certifikata mjekësore e kontrolluesit të trafikut ajror e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni mund të kufizohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i përmbahet rregullave dhe procedurave për lëshimin dhe mbajtjen e kësaj licence ose certifikate mjekësore, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (c) të nënparagrafit të parë të nenit 50, paragrafi 1.

Neni 50

Aktet nënligjore në lidhje me kontrolluesit e trafikut ajror

1. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm dhe përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 48, për kontrolluesit të trafikut ajror, ministri në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1, miraton rregulla të detajuara në lidhje me:

a) kategoritë, vlerësimet dhe vërtetimet e ndryshme për licencën e kontrollorëve të trafikut ajror të përmendur në nenin 49;

b) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të licencave të kontrollorit të trafikut ajror, vlerësimet dhe vërtetimet për licencat dhe certifikatat mjekësore të përmendura në nenin 49;

c) rregullat dhe procedurat për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e licencave, vlerësimeve dhe vërtetimeve për licencat e kontrollorit të trafikut ajror dhe licencat mjekësore të kontrollorit të trafikut ajror të përmendura në nenin 49, duke përfshirë rregullat dhe procedurat për konvertimin e licencës së kontrollorit të trafikut ajror kombëtar dhe certifikatës mjekësore kombëtare të kontrollorit të trafikut ajror në licencën e kontrollorit të trafikut ajror dhe certifikatën mjekësore të përmendur në nenin 49;

d) rregullat dhe procedurat për kontrollorët e trafikut ajror në lidhje me kufizimet kohore të punës dhe kërkesat e pushimit; këto rregulla dhe procedura duhet të gjenerojnë një nivel të lartë të sigurisë duke garantuar mbrojtje nga efektet e lodhjes, dhe në të njëjtën kohë duke lejuar fleksibilitet të mjaftueshëm në programim.

Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

2. Rregullat e detajuara sipas pikës 1 të këtij neni përcaktohen në përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 48 të kësaj rregulloreje dhe merr në konsideratë standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara, në veçanti, ato të përcaktuara në shtojcën 1 të Konventës së Çikagos dhe aktet e Komunitetit.

Neni 51

Organizatat e trajnimit të kontrolluesve të trafikut ajror dhe qendrat aeromjekësore

1. Një miratim do të kërkohet për organizatat e trajnimit të kontrolluesve të trafikut ajror dhe qendrat aeromjekësore.

2. Ky miratim i përmendur në paragrafin 1 të këtij neni lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka treguar se është në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 53 të miratuar për të siguruar përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 48.

3. Miratimi i përmendura në paragrafin 1 të këtij neni specifikon privilegjet që i jepen organizatës. Miratimi mund të ndryshohet për të shtuar ose hequr privilegje, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (b) të nënparagrafit të parë të nenit 53, paragrafi 1.

4. Miratimi i përmendur në paragrafin 1 të këtij neni mund të kufizohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i përmbush më rregullat dhe procedurat për lëshimin dhe mbajtjen e këtij miratimi, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (b) të nënparagrafit të parë të nenit 53, paragrafi 1.

Neni 52

Instruktorët, vlerësuesit dhe mjekët aeromjekësorë

1. Personave përgjegjës për sigurimin e trajnimit praktik, vlerësimin e aftësive praktike të kontrolluesve të trafikut ajror, si edhe ekzaminuesit aeromjekësorë, iu kërkohet të mbajnë një certifikatë.

2. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se ai ose ajo përputhet me aktet zbatuese të përmendura në nenin 53 të miratuara për të siguruar përputhshmëri me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 48.

3. Certifikatat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni specifikojnë privilegjet e dhëna. Kjo certifikatë mund të ndryshohet për të shtuar ose hequr privilegje, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën (a) të nënparagrafit të parë të nenit 53, paragrafi 1.

4. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni mund të limitohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i përmbush më rregullat dhe procedurat për lëshimin dhe mbajtjen e kësaj certifikate, në përputhje me aktet e përmendura në pikën (a) të nënparagrafit të parë të nenit 53, paragrafi 1.

Neni 53

Aktet nënligjore në lidhje me trajnimin, testimin, kontrollin dhe vlerësimet mjekësore

1. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm dhe përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 48, për personat dhe organizatat e përfshira për trajnimin, testimin, kontrollin dhe vlerësimin mjekësor të kontrolluesve të trafikut ajror, ministri, në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1, miraton rregulla të detajuara në lidhje me:

a) rregullat dhe procedurat për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të përmendura në nenet 51 dhe 52;

b) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave të përmendura në nenin 51 dhe 52.

Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

2. Rregullat e detajuara sipas pikës 1 të këtij neni përcaktohen në përputhje me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 48 të kësaj rregulloreje dhe merr në konsideratë standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara, në veçanti, ato të përcaktuara në shtojcën 1 të Konventës së Çikagos dhe aktet e Komunitetit.

Neni 54

Kompetencat e deleguara

Për sa iu përket kontrolluesve të trafikut ajror, personave dhe organizatave të përfshira në trajnimin, testimin, kontrollin ose vlerësimin mjekësor si edhe pajisjet e trajnimit sintetik, ministri në përputhje me ndryshimet përkatëse të Komisionit, miraton ndryshime të shtojcës VIII, aty ku është e nevojshme për arsye të zhvillimeve teknike, operacionale ose shkencore ose dëshmive të sigurisë lidhur me organizatat e trajnimit dhe kontrolluesit të trafikut ajror, në mënyrë dhe në masën e nevojshme për arritjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1.

SEKSIONI VII
AVIONËT PA PILOT

Neni 55

Kërkesat thelbësore për avionët pa pilot

Projektimi, prodhimi, mirëmbajtja dhe operimi i avionëve të përmendur në pikat (a) dhe (b) të nenit 2, paragrafi 1, në rastin e avionëve pa pilot dhe motorëve, helikave, pjesëve, pajisjeve të painstaluara dhe pajisjet për kontrollin e avionit në distancë, si edhe personelin, duke përfshirë pilotët në distancë dhe organizata e përfshira në këto veprimtari, duhet të përputhen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në shtojcën IX, dhe atje ku parashikohet nga aktet e deleguara të

përmendura në nenin 58 dhe aktet nënligjore të përmendura në nenin 57, me kërkesat thelbësore të përcaktuara në shtojcën II, IV dhe V.

Neni 56
Përputhshmëria e avionëve pa pilot

1. Duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4 dhe në veçanti natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, karakteristikat operacionale të avionëve pa pilot në fjalë dhe karakteristikat e zonës së operimit, në lidhje me këta avionë mund të kërkohet një certifikatë për projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe operimin e avionëve pa pilot dhe motorët, helikat, pjesët, pajisjet e painstaluara dhe pajisjet për kontrollin e avionit në distancë, si edhe personelin, duke përfshirë pilotët në distancë dhe organizata e përfshira në këto veprimtari, në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në nenin 58 dhe aktet nënligjore të përmendura në nenin 57.

2. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar se është në përputhje me akte të deleguara të përmendura në nenin 58 dhe aktet nënligjore të përmendura në nenin 57.

3. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni specifikon kufizimet në lidhje me sigurinë, kushtet e operimit dhe privilegjet. Certifikata mund të ndryshohet për të shtuar ose hequr kufizimet, kushtet dhe privilegjet, në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në nenin 58 dhe aktet nënligjore të përmendura në nenin 57.

4. Certifikata e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni mund të limitohet, pezullohet ose revokohet kur mbajtësi nuk i përmbush më kushtet, rregullat dhe procedurat për lëshimin dhe ruajtjen e kësaj certifikate, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në pikën neni 58 dhe aktet nënligjore të përmendura në nenit 57.

5. Duke marrë parasysh objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenet 1 dhe 4 dhe në veçanti natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë në fjalë, karakteristikat operacionale të avionëve pa pilot në fjalë dhe karakteristikat e zonës së operimit, aktet e deleguara të përmendura në nenin 58 dhe aktet nënligjore të përmendura në nenin 57 mund të kërkojnë, në lidhje me projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe operimin e avionëve pa pilot dhe motorët, helikat, pjesët, pajisjet e painstaluara dhe pajisjet për kontrollin e avionit në distancë, si edhe personelin, duke përfshirë pilotët në distancë dhe organizata e përfshira në këto veprimtari, një deklaratë e cila siguron përputhshmërinë me aktet zbatuese dhe të deleguara.

6. Në rastet kur përmbushen objektivat dhe parimet e përcaktuar në nenin 1 dhe 4 pa zbatimin e kapitullit IV dhe V të kësaj rregulloreje, aktet e deleguara të përmendura në pikën (c) të nenit 58, paragrafi 1, mund të parashikojnë se këta kapituj nuk zbatohen as për kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 55, as për rregullat përkatëse të detajuara të përcaktuara në përputhje me nenin 58. Në këto raste, këto kërkesa thelbësore dhe këto rregulla të detajuara përbëjnë "Legjislacion e për Harmonizimin" brenda kuptimit të legjislacionit për akreditimin dhe mbikëqyrjen e tregut lidhur me tregtimin e produkteve).

7. Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që informacionet në lidhje me regjistrimin e avionëve pa pilot dhe të operatorëve të avionëve pa pilot, të cilët janë objekt i një kërkese për regjistrim në përputhje me aktet nënligjore të përmendura në nenin 57 dhe në pikën 4 të shtojcës IX, ruhen në sisteme kombëtare regjistrimi digjital, të harmonizuara dhe ndërvepruese. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marrë masa për të pasur mundësi të aksesojë dhe shkëmbejë informacionin përmes bazës së të dhënave të përmendur në nenin 74.

8. Ky seksion nuk cenon mundësinë e parashikimit të rregullave të tjera kombëtare që vendosin operimet e avionëve pa pilot si subjekt i zbatimit të kushteve të caktuara, për arsye që bien jashtë fushës së zbatimit të kësaj rregulloreje, duke përfshirë sigurinë publike ose mbrojtjen e privatësisë dhe të dhënave personale në përputhje me ligjin në fuqi.

Neni 57

Aktet nënligjore në lidhje me avionët pa pilot

Në mënyrë që të sigurohet zbatimi i njëtrajtshëm dhe përputhshmëria me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 55, për operimin e avionëve të përmendur në pikat (a) dhe (b) të nenit 2, paragrafi 2, në rastin e avionëve pa pilot, si edhe për personelin, duke përfshirë pilotët në distancë dhe organizata e përfshira në këto veprimtari, në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim arritjen e objektivave të përcaktuara në nenin 1, ministri në përputhje me "ligjin" dhe aktet zbatuese të miratuara përkatësisht nga Komisioni, miraton rregulla të detajuara lidhur me:

a) rregullat dhe procedurat specifike për operimin e avionëve pa pilot si edhe për personelin, duke përfshirë pilotët në distancë dhe organizata e përfshira në këto veprimtari;

b) rregullat dhe procedurat për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave ose për dhënien e deklaratave, për operimin e avionëve pa pilot si edhe për personelin, duke përfshirë pilotët në distancë dhe organizata e përfshira në këto veprimtari, dhe për situatat në të cilat këto certifikata dhe deklarata kërkohen; rregullat dhe procedurat për lëshimin e këtyre certifikatave dhe dhënien e këtyre deklaratave mund të bazohet ose të përbëhet nga kërkesa të detajuara të përmendura në seksionin I, II dhe III;

c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave dhe të personave fizikë dhe juridikë që japin deklarata;

d) rregullat dhe procedurat për regjistrimin dhe shënimin e avionëve pa pilot dhe për regjistrimin e operatorëve të avionëve pa pilot, të përmendur në seksionin 4 të shtojcës IX;

e) rregullat dhe procedurat për vendosjen e sistemeve kombëtare regjistrimi digjital, të harmonizuara, ndërvepruese të përmendura në nenin 56, paragrafi 7;

f) rregullat dhe procedurat për konvertimin e certifikatave kombëtare në certifikatat e kërkuara sipas nenit 56, paragrafi 1.

Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

Neni 58

Kompetencat e deleguara

1. Për projektimin, prodhimin, mbajtjen dhe operimin e avionëve të përmendur në pikat (a) dhe (b) të nenit 2, paragrafi 1, në rastin e avionëve pa pilot dhe motorëve, helikave, pjesëve, pajisjeve të painstaluara dhe pajisjeve për kontrollin e avionit në distancë, si edhe personelin, duke përfshirë pilotët në distancë dhe organizatat e përfshira në këto veprimtari, ministri në përputhje me "ligjin" dhe aktet e deleguara të Komisionit, përcakton rregullat e detajuara në lidhje me:

a) Kushtet specifike për projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe operimin e avionëve të përmendur në pikat (a) dhe (b) të nenit 2, paragrafi 1, në rastin e avionëve pa pilot dhe motorëve, helikave, pjesëve, pajisjeve të painstaluara dhe pajisjeve për kontrollin e avionit në distancë, si edhe personelin, duke përfshirë pilotët në distancë dhe organizatat e përfshira në këto veprimtari, të nevojshme për të siguruar përputhshmërinë me kërkesat thelbësore të përmendura në nenin 55, që mund të përfshijnë kushtet në të cilat avionët pa pilotë duhet të pajisen me karakteristika dhe funksione të domosdoshme, të lidhura në mënyrë të veçantë me distancat maksimale operative dhe kufizimet në lartësi, komunikimin e pozicionit, zonave gjeografike me kufizim hyrjeje, shmangien e përplasjeve, stabilizimin e fluturimit dhe uljen automatike;

b) kushtet dhe procedurat për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave ose dhënies së deklaratave, për projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen e avionëve pa pilot, dhe motorëve, helikave, pjesëve, pajisjeve të painstaluara dhe pajisjeve për kontrollin e avionit në distancë, si edhe për personelin, duke përfshirë pilotët në distancë dhe organizatat e përfshira në këto veprimtari, të përmendura në nenin 56, paragrafi 1

dhe 5 dhe për situatat kur kërkohen këto certifikata ose deklarata; kushtet dhe procedurat për lëshimin e këtyre certifikatave dhe dhënia e këtyre deklaratave mund të bazohet ose përbëhet nga kërkesat e detajuara të përmendura në seksionin I, II dhe III;

c) kushtet sipas të cilave kërkesat për projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen e avionëve pa pilot dhe motorëve e tyre, helikave, pjesëve, pajisjeve të painstaluara dhe pajisjeve për kontrollin e avionit në distancë, nuk janë objekt i kapitujve IV dhe V për qëllimin e nenit 56, paragrafi 6;

d) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave dhe të personave fizikë dhe juridikë që japin deklarata;

e) kushtet për konvertimin e certifikatave kombëtare në certifikatat e kërkuara sipas nenit 56, paragrafi 1.

2. Për sa u përket projektimit, prodhimit, mirëmbajtjes dhe operimit të avionit të përmendur në pikat (a) dhe (b) të nenit 2, paragrafi 1, në rastin e avionëve pa pilot dhe motorëve, helikave, pjesëve, pajisjeve të painstaluara dhe pajisjeve për kontrollin e avionëve në distancë, si edhe personelin, duke përfshirë pilotët në distancë dhe organizatat e përfshira në këto veprimtari, ministri në përputhje me ndryshimet përkatëse të Komisionit, miraton ndryshime të shtojcës IX, dhe nëse është e zbatueshme, shtojcën VIII, aty ku është e nevojshme për arsye të zhvillimeve teknike, operacionale ose shkencore ose provave të sigurisë lidhur me operacionet e avionit, me qëllim dhe në masën e nevojshme për përmbushjen e objektivave të përcaktuara në nenin 1.

SEKSIONI VIII
AVION I PËRDORUR NGA NJË OPERATOR I VENDIT TJETËR NË, BRENDA OSE JASHTË RSH-së DHE/OSE BASHKIMIT EVROPIAN, KUR ËSHTË E ZBATUESHME SIPAS PËRCAKTIMEVE TË MARRËVESHJES SHUMËPALËSHE

Neni 59
Rregullat e zbatueshme

Pa cenuar pikën 1 të shtojcës VIII dhe rregullat e miratuara në bazë të pikës (a) të nenit 44, paragrafi 1, avionët e përmendur në pikën (c) të nenit 2, paragrafi 1, si dhe stafin e avionit dhe operacionet e tyre, janë në përputhje me standardet e zbatueshme të ICAO-s.

Në masën që nuk ka standarde të tilla, ata avionë, ekuipazhi i tyre dhe veprimet e tyre duhet të jenë, në përputhje me:

a) kërkesat thelbësore të përcaktuara në shtojcat II, IV dhe V, për sa u përket avionëve, përveç avionëve pa pilot;

b) kërkesat thelbësore të përcaktuara në shtojcën IX dhe, kur parashikohet nga aktet e deleguara të përmendura në nenin 61, kërkesat thelbësore të përcaktuara në shtojcat II, IV dhe V, për sa u përket avionëve pa pilot,

megjithatë, nënparagrafi i dytë nuk zbatohet kur këto kërkesa thelbësore janë në kundërshtim me të drejtat e vendeve të treta sipas konventave ndërkombëtare.

Neni 60
Përputhshmëria

1. Operimi i avionit të përmendur në pikën (c) të nenit 2, paragrafi 1 për transportin ajror tregtar është objekt i certifikimit dhe shoqërohet me lëshimin e një autorizimi.

Ky autorizim lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar aftësitë e tij dhe disponueshmërinë e mjeteve, për të përmbushur përgjegjësitë që lidhen me funksionimin e atij avioni në përputhje me kërkesat e përcaktuara në nenin 59. Autorizimi specifikon privilegjet e dhëna operatorit dhe fushën e zbatimit të operacionit.

2. Kur parashikohet nga aktet e deleguara të përmendura në nenin 61, operimi i avionit të përmendur në pikën (c) të nenit 2, paragrafi 1 përveç transportit ajror tregtar është objekt i certifikimit dhe shoqërohet me lëshimin e një autorizimi.

Ky autorizim lëshohet pas aplikimit, kur aplikanti ka dëshmuar aftësitë e tij dhe disponueshmërinë e mjeteve, për të përmbushur përgjegjësitë që lidhen me funksionimin e atij avioni në përputhje me kërkesat e përcaktuara në nenin 59.

Autorizimi specifikon privilegjet e dhëna operatorit dhe fushën e zbatimit të operacionit.

Me përjashtim të nënparagrafit të parë të këtij paragrafi, kur aktet e deleguara të përmendura në nenin 61 e parashikojnë një gjë të tillë, operatorët e avionit të përmendur në pikën (c) të nenit 2, paragrafi 1 të angazhuar në operacione të ndryshme përveç transportit ajror tregtar, do të lejohen të deklarojnë aftësinë e tyre dhe disponueshmërinë e mjeteve për të përmbushur përgjegjësitë që lidhen me funksionimin e atij avioni në përputhje me kërkesat e përcaktuara në nenin 59.

3. Me përjashtim të operimit të avionëve pa pilot, autorizimet dhe deklaratat e përmendura në paragrafët 1 dhe 2 nuk do të kërkohen në lidhje me operimin e avionëve që fluturojnë vetëm në territorin e Republikës së Shqipërisë, për sa kohë Republika e Shqipërisë nuk është anëtar i BE-së, ose ku aplikohen Traktatet, kur Shqipëria të jetë vend anëtar.

Neni 61

Kompetencat e deleguara

1. Për avionët e përmendur në pikën (c) të nenit 2, paragrafi 1, si edhe për ekuipazhin e avionit dhe operatorët e tij, ministri në përputhje me "ligjin" dhe aktet e deleguara të Komisionit, përcakton rregullat e detajuara në lidhje me:

a) autorizimi i avionit, për të cilin nuk ka një certifikatë standarde të përshtatshmërisë për fluturim të ICAO-s ose autorizim të pilotëve që nuk kanë një licencë standarde të ICAO-s, për të operuar në, brenda, ose jashtë territorit në të cilin zbatohen traktatet;

b) kushtet specifike për të operuar një avion në përputhje me nenin 59;

c) kushte alternative për rastet kur pajtueshmëria me standardet dhe kërkesat e përmendura në nenin 59 nuk është e mundur ose nuk përfshin një përpjekje disproporcionale nga operatori, duke siguruar që objektivat e standardeve dhe kërkesave në fjalë janë plotësuar;

d) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e autorizimeve të përmendura në nenin 60, dhe për situatat kur, me qëllim arritjen e objektivave të përcaktuara në nenin 1 dhe duke pasur parasysh natyrën dhe rrezikun e veprimtarisë së veçantë në fjalë, këto autorizime kërkohen ose këto deklarata lejohen, sipas rastit; këto kushte duhet të marrin parasysh certifikatat e lëshuara nga shteti i regjistrit, shteti i operatorit dhe, në rastin e avionëve pa pilot, nga Shteti ku ndodhet pajisja për të kontrolluar avionin pa pilot në distancë dhe të mos cenojnë "ligjin" dhe aktet nënligjore në zbatim të tij;

e) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të autorizimeve të përmendura në nenin 60, paragrafi 1 dhe 2 dhe sipas rastit, operatorët e avionëve që kanë bërë deklarata në përputhje me nenin 60, paragrafi 2.

2. Kur miratohen rregullat e përmendura në paragrafin 1, ministri siguron, në veçanti se:

a) janë përdorur praktikat e rekomanduara dhe dokumentet udhëzuese të ICAO-s sipas rastit;

b) asnjë kërkesë nuk e tejkalon atë që kërkohet sipas kësaj rregulloreje nga avionët e përmendur në pikën (b) (i) të nenit 2, paragrafi 1 dhe nga ekuipazhi i avionit dhe operatorët e këtyre avionëve;

c) procesi përmes të cilit merren autorizimet e përmendura në nenin 60, paragrafi 1 dhe 2 është i thjeshtë, proporcional, efektiv dhe me kosto efikase dhe lejon dëshmi të pajtueshmërisë të cilat janë proporcionale me kompleksitetin e operacionit dhe rrezikun e përfshirë në atë operacion. Në veçanti, ministri siguron që të merren parasysh:

i. rezultatet e Programit të Auditit të ICAO-s për Mbikëqyrjen Universale të Sigurisë së Operimeve;

ii. informacionet e mbledhura gjatë programeve të inspektimit në terren të përcaktuara në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në nenin 62, paragrafi 13 dhe aktet zbatuese të përmendura në nenin 62, paragrafi 14;

iii. informacione të tjera të njohura për aspektet e sigurisë në lidhje me operatorin në fjalë;

iv. certifikatat e lëshuara në përputhje me ligjet e vendeve të tjera;

d) aspektet që lidhen me MTA/SHLA-në.

KAPITULLI IV
CERTIFIKIMI I PËRBASHKËT, MBIKËQYRJA DHE SISTEMI I ZBATIMIT

Neni 62
Certifikimi, mbikëqyrja dhe zbatimi

1. Ministri dhe Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marrin masa të bashkëpunojnë me Komisionin, EASA-n dhe Shtetet Anëtare të Marrëveshjes Shumëpalëshe, sipas përcaktimeve të kësaj marrëveshjeje, brenda një sistemi të vetëm sigurie të operimeve të aviacionit Evropian, për të garantuar përkatësisht përputhshmërinë me këtë rregullore, rregulloren e BE-së për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara.

2. Për të garantuar përputhshmërinë me këtë rregullore, rregulloren e BE-së për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil, "ligjin" dhe aktet nënligjore në zbatim, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të:

a) marrë dhe vlerësojë aplikimet e kryera dhe, sipas rastit, lëshojë dhe rinovojë certifikatat dhe marrë deklaratat e mbajtësve të tyre, në përputhje me kapitullin III;

b) kryejë mbikëqyrjen e mbajtësve të certifikatave, të personave fizikë dhe juridikë të cilët kanë kryer deklaratat, dhe të produkteve, pjesëve, pajisjeve, sistemeve MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së, pajisjeve të trajnimit për simulimin e fluturimeve dhe aerodromet që janë objekt i kësaj rregulloreje.

c) të kryejë hetimet e nevojshme, inspektimet, përfshirë inspektimet në terren, auditimet dhe aktivitete të tjera monitoruese për të identifikuar shkelje të mundshme nga persona fizikë dhe juridikë që janë objekt i kësaj rregulloreje sipas kërkesave të specifikuara në këtë rregullore dhe në aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të kësaj rregulloreje.

d) të marrë të gjitha masat e nevojshme zbatuese, përfshirë ndryshimin, kufizimin, pezullimin dhe revokimin e certifikatave të lëshuara nga ai, uljen në tokë të avionit dhe vendosjen e gjobave, në mënyrë që të eliminohen shkeljet e identifikuara.

e) të ndalojë, kufizojë ose të vendosë si objekt të disa kushteve të caktuara veprimtaritë e përmendura në kapitullin III të kësaj rregulloreje në interes të sigurisë së operimeve;

f) të sigurojë një nivel të përshtatshëm të kualifikimit të stafit të tij të përfshirë në detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit, duke përfshirë trajnimin e duhur.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil është i pavarur në marrjen e vendimeve teknike mbi certifikimet, mbikëqyrjen, zbatimin dhe ushtrimin e paanshëm dhe në mënyrë transparente të detyrave të tij dhe është organizuar, pajisur me personel dhe administruar siç duhet. Ministri, gjithashtu, do të sigurojë që Autoriteti i Aviacionit Civil të ketë burimet e nevojshme dhe aftësitë për të zbatuar detyrat e deleguara sipas kësaj rregulloreje në një mënyrë eficiente dhe në kohë reale.

4. Përgjegjësitë për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin e parashikuar në paragrafin 2 do të përcaktohen në përputhje me këtë paragraf.

Kur Republika e Shqipërisë të jetë vend anëtar i Bashkimit Evropian dhe/ose EASA, EASA do të jetë përgjegjëse, kur këto detyra i janë atribuuar asaj në përputhje me nenet 77 deri në 82 dhe kur këto detyra i janë caktuar asaj në përputhje me nenet 64 dhe 65.

Megjithatë, kur Autoriteti i Aviacionit Civil jep një përjashtim në përputhje me nenin 41, paragrafi 6, pika (a) e nenit 80, paragrafi 1 nuk do të aplikohet më dhe Autoriteti i Aviacionit Civil do të jetë përgjegjës për mbikëqyrjen dhe zbatimin në lidhje me ofruesit e MTA/SHLA-së në fjalë siç parashikohet në këtë përjashtim.

Autoriteti i Aviacionit Civil, si autoriteti kombëtar kompetent i shtetit ku ndodhet aerodromi është përgjegjës për ato detyra që lidhen me certifikatën e aerodromit të përmendur në nenin 34, paragrafi 1 dhe certifikatën për një operator aerodromi të përmendur në nenin 37, paragrafi 1.

Autoriteti i Aviacionit Civil është, gjithashtu, përgjegjës për detyrat e mbikëqyrjes dhe zbatimit lidhur me organizatat përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve në tokë ose të shërbimeve AMS në atë aerodrom.

Në raste të tjera, Autoriteti i Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent i vendit ku personat fizikë dhe juridikë që aplikojnë për këtë certifikatë apo që kryejnë këtë deklaratë kanë selinë kryesore të biznesit, ose nëse ky person nuk ka seli kryesore të biznesit, Shqipëria është vendi ku ka rezidencën apo vendin e themelimit, do të jetë përgjegjës për ato detyra, me përjashtim të rastit kur kryerja efektive e detyrave lidhur me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin kërkon alokimin e tyre në një autoritet kompetent kombëtar të një Shteti tjetër Anëtar të Bashkimit Evropian apo ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, në përputhje me rregullat e detajuara të përmendura në pikën (d) të paragrafit 14.

Megjithatë, kur aktet të përmendura në paragrafin 15, e parashikojnë këtë gjë:

a) ekzaminuesit aeromjekësorë, qendrat aeromjekësore dhe mjekët e përgjithshëm janë përgjegjës për lëshimin e certifikatave mjekësore për pilotët të përmendura në nenin 21, paragrafi 1 dhe certifikatat mjekësore për kontrolluesit e trafikut ajror të përmendura në nenin 49, paragrafi 1;

b) organizatat për trajnimin e ekuipazhit të kabinës që kanë marrë një miratim në përputhje me nenin 24 dhe operatorët e avionëve që kanë marrë një certifikatë në përputhje me nenin 30, janë përgjegjës për lëshimin e vërtetimeve për ekuipazhin e kabinës të përmendura në nenin 22.

5. Autoriteti i Aviacionit Civil dhe autoritetet e vendeve anëtare të Bashkimit Evropian apo ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, mund të vendosin që, me përjashtim të paragrafit 4, autoritetet e tyre kombëtare kompetente të jenë bashkërisht përgjegjëse për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në lidhje me një operator avioni të përfshirë në transportin ajror tregtar nëse përmbushen të dyja kushtet e mëposhtme:

a) kur kjo përgjegjësi e përbashkët është parashikuar në një marrëveshje të nënshkruar ndërmjet shteteve para datës 1 janar 1992.

b) Kur garantohet që autoritetet kompetente kombëtare të kenë kryer në mënyrë efektive këto detyra, në përputhje me kërkesat e kësaj rregulloreje dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të kërkesave të kësaj rregulloreje.

Deri në një vit pas hyrjes në fuqi të këtij vendimi, si afat përfundimtar, AAC duhet të njoftojë ministrin, Komitetin e Përbashkët/Komisionin dhe EASA-n për këtë vendim të përgjegjësive të përbashkëta dhe t'u vendosë në dispozicion të gjithë informacionin përkatës, në veçanti marrëveshjen e përmendur në pikën (a) dhe masat e ndërmarra për të garantuar që këto detyra do të zbatohen në mënyrë efektive në përputhje me pikën (b).

Kur ministri konsideron, që kushtet e specifikuara në nënparagrafin e parë janë përmbushur, ai miraton aktet zbatuese që përcaktojnë vendimin e tij për këtë qëllim. Pas njoftimit të këtyre akteve zbatuese në lidhje me AAC-në, AAC-ja merr një vendim pa vonesë për të ndryshuar ose revokuar vendimin e mëparshëm të përmendur në nënparagrafin e parë të këtij paragrafi dhe njofton ministrin e më pas Komisionin dhe EASA-n për këtë.

Në zbatim të një Marrëveshjeje Pune me EASA-n dhe sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, EASA mund të gjykojë dhe rekomandojë në lidhje me vendimmarrjen e AAC-së.

Kur Shqipëria të jetë një vend anëtar i BE-së, Komisioni, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, pas konsultimit me EASA-n, gjykon se kushtet e specifikuara në nënparagrafin e

parë nuk janë përmbushur, miraton aktet që përcaktojnë vendimin e tij për këtë qëllim. Sapo Komisioni t'u ketë dërguar Shteteve Anëtare njoftimin për këto akte zbatuese, Shtetet Anëtare duhet të modifikojnë pa asnjë vonesë ose të revokojnë vendimin e tyre të përgjegjësisë së përbashkët dhe duhet të informojnë Komisionin dhe EASA-n për këto veprime.

EASA përfshin në bazën e të dhënave të përmendur në nenin 74, të gjitha vendimet e Komisionit dhe të Shteteve Anëtare që janë njoftuar në përputhje me këtë paragraf.

6. Mbikëqyrja e kryer nga EASA, në rastin kur Shqipëria është e lidhur me EASA-n në bazë të një marrëveshjeje asociimit, dhe nga autoritetet kombëtare kompetente duhet të jetë e vazhdueshme dhe e bazuar në prioritetet e përcaktuara sipas rreziqeve për aviacionin civil.

7. Kur është e zbatueshme, gjatë kryerjes së inspektimeve në terren të përmendura në pikën (c) të paragrafit 2, EASA bashkëpunon me Autoritetin e Aviacionit Civil, si autoriteti kompetent në territorin e të cilit kryhet inspektimi i devijimit.

8. EASA menaxhon dhe operon mjetet dhe procedurat e nevojshme për grumbullimin, shkëmbimin dhe analizën e informacionit që lidhet me sigurinë të përftuar nga inspektimet në terren të përmendura në pikën (c) të paragrafit 2.

9. Për të lehtësuar ushtrimin efektiv të detyrave të tyre në lidhje me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin, Komisioni, EASA dhe autoritetet kombëtare kompetente shkëmbejnë informacionin përkatës, duke përfshirë shkeljet e mundshme ose të identifikuara.

10. EASA promovon një kuptueshmëri të përbashkët dhe zbatimin e kërkesave që përmban kjo rregullore dhe aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj, ndër të tjera, duke hartuar materialet udhëzuese të përmendura në nenin 76, paragrafi 3, në konsultim me autoritetet kombëtare kompetente.

11. Kur është e zbatueshme, çdo person juridik ose fizik që është objekt i kësaj rregulloreje mund të sjellë në vëmendje të EASA-s çdo ndryshim të supozuar në zbatimin e rregullave midis Shteteve Anëtare dhe shteteve të lidhura me EASA-n me anë të një Marrëveshjeje Pune. Kur këto ndryshime pengojnë seriozisht aktivitetet e këtyre personave, ose sjellin vështirësi thelbësore, EASA dhe autoritetet kombëtare kompetente të shteteve në fjalë bashkëpunojnë për të trajtuar dhe eliminuar menjëherë këto ndryshime, kur kjo është e nevojshme. Kur këto ndryshime nuk mund të eliminohen, EASA e paraqet çështjen përpara Komisionit.

EASA dhe autoritetet kombëtare kompetente ndërmarrin masat e nevojshme dhe efektive për të promovuar dhe rritur ndërgjegjësimin për sigurinë e aviacionit civil dhe për të shpërndarë informacione për sigurinë që lidhen me parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve.

Për sa u përket detyrave të EASA-s në lidhje me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin sipas kësaj rregulloreje, Komisioni miraton akte të deleguara, në përputhje me legjislacionin në fuqi në Bashkimin Evropian, që përcaktojnë rregullat e detajuara në lidhje me:

a) kushtet për kryerjen e certifikimit dhe kryerjen e hetimeve, inspektimeve, auditimeve dhe aktiviteteve të tjera monitoruese të nevojshme për të garantuar mbikëqyrjen efektive nga ana e EASA-s të personave fizikë dhe juridikë, produkteve, pjesëve, pajisjeve, sistemeve MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së, pajisjeve të trajnimit për simulimin e fluturimeve dhe aerodromet;

b) kushtet për kryerjen e inspektimeve në terren nga ana e EASA-s dhe për uljen e avionit kur avioni, operatori i tij ose ekuipazhi nuk respektojnë kërkesat e kësaj rregulloreje ose aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara.

c) kushtet në përputhje me të cilat aktivitetet e rregulluara edhe në kapitullin III mund të ndalohen, kufizohen ose të bëhen objekt i disa kushteve të caktuara në interes të sigurisë;

d) kushtet për dhënien dhe shpërndarjen e informacionit të detyrueshëm dhe rekomandimeve nga ana e EASA-s, siç përshkruhet në nenin 76, paragrafi 6, me qëllim garantimin e sigurisë së aktiviteteve të rregulluara në kapitullin III;

e) kushtet për lëshimin dhe shpërndarjen e informacionit të detyrueshëm nga ana e EASA-s, siç përshkruhet në nenin 77, për të garantuar përshtatshmëri të vazhdueshme për fluturim dhe përputhshmëri mjedisore të produkteve, pjesëve, pajisjeve të painstaluara dhe pajisjeve për

kontrollin e avionit në distancë, si dhe kushtet për miratimin e mjeteve alternative të përputhshmërisë me atë informacion të detyrueshëm;

f) kushtet dhe procedurat për akreditimin nga ana e EASA-s të një subjekti të kualifikuar për qëllimin e nenit 69.

14. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm dhe përputhshmërinë me paragrafët 2 deri në 9 të këtij neni, në lidhje me detyrat e AAC-së lidhur me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin sipas kësaj rregulloreje, ministri, në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuara në nenin 1, miraton akte zbatuese që përcaktojnë dispozita të detajuara në lidhje me:

a) rregullat dhe procedurat për kryerjen e certifikimit dhe kryerjen e hetimeve, inspektimeve, auditimeve dhe aktiviteteve të tjera monitoruese të nevojshme për të garantuar mbikëqyrjen efektive nga ana e autoritetit kombëtar kompetent të personave fizikë dhe juridikë, produkteve, pjesëve, pajisjeve, sistemeve MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së, pajisjeve të trajnimit për simulimin e fluturimeve dhe aerodromeve që janë objekt i kësaj rregulloreje;

b) rregullat dhe procedurat për kryerjen e inspektimeve në terren nga ana e autoriteti kombëtar kompetent dhe për uljen e avionit kur avioni, operatori i tij ose ekuipazhi nuk respektojnë kërkesat e kësaj rregulloreje ose aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të kësaj rregulloreje.

c) rregullat dhe procedurat në përputhje me të cilat aktivitetet e rregulluara në kapitullin III mund të ndalohen, kufizohen ose të bëhen objekt i disa kushteve të caktuara në interes të sigurisë;

d) në lidhje me paragrafin 4, rregullat dhe procedurat për alokimin e përgjegjësive midis autoriteteve kompetente kombëtare, me synim garantimin e performancës efektive të detyrave lidhur me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin;

e) rregullat dhe procedurat për akreditimin nga ana e autoritetit kombëtar kompetent të një subjekti të kualifikuar për qëllimin e nenit 69.

Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

15. Për të garantuar zbatimin e njëtrajtshëm dhe përputhshmërinë me paragrafët 2 deri në 9 të këtij neni, në lidhje me detyrat e EASA-s dhe autoriteteve kompetente kombëtare lidhur me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin sipas kësaj rregulloreje, ashtu si Komisioni për EASA-n, edhe ministri për Autoritetin e Aviacionit Civil, në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4 dhe me qëllim përmbushjen e objektivave të përcaktuara në nenin 1, miratojnë përkatësisht akte nënligjore që përcaktojnë dispozita të detajuara në lidhje me:

a) rregullat dhe procedurat për mbledhjen, shkëmbimin dhe shpërndarjen e informacionit përkatës midis Komisionit, EASA-s dhe Autoritetit të Aviacionit Civil për kryerjen në mënyrë efektive të detyrave të tyre lidhur me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin, përfshirë informacionin në lidhje me shkelje të mundshme ose të identifikuara;

b) rregullat dhe procedurat për kualifikimet e stafit të autoriteteve kombëtare kompetente të përfshirë në detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit dhe të organizatave të përfshira në trajnimin e tyre;

c) rregullat dhe procedurat për sistemet e administrimit dhe menaxhimit të EASA-s dhe/ose Autoritetit të Aviacionit Civil lidhur me ushtrimin e detyrave të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit;

d) në lidhje me paragrafin 4 të këtij neni, rregullat dhe procedurat për alokimin e përgjegjësive ndaj ekzaminuesve aeromjekësorë dhe qendrave aeromjekësore me qëllim lëshimin e certifikatave mjekësore të pilotëve dhe të kontrollorëve të trafikut ajror, si dhe të kushteve sipas të cilave mjekët e përgjithshëm janë objekt i këtyre përgjegjësive, me synim sigurimin e një performance efektive të detyrave lidhur me certifikimin mjekësor të pilotëve dhe të kontrollorëve të trafikut ajror.

e) në lidhje me paragrafin 4 të këtij neni, rregullat dhe procedurat për alokimin e përgjegjësive ndaj organizatave trajnuese të ekuipazhit të kabinës dhe të operatorëve të aviacionit, me qellim lëshimin e dëshmive për ekuipazhin e kabinës, me synim garantimin e performancës efektive të detyrave lidhur me certifikimin e këtij ekuipazhi.

Aktet nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

Neni 63

Grupimi i Inspektoreve Evropiane të Aviacionit

(ky nen do të zbatohet kur Shqipëria të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

1. EASA krijon, në bashkëpunim me autoritetet kombëtare kompetente, një mekanizëm për grupimin dhe shpërndarjen vullnetare të inspektorëve dhe personelit tjetër me ekspertizë të konsiderueshme për ushtrimin e detyrave të certifikimit dhe mbikëqyrjes siç përshkruhen edhe në këtë rregullore.

Për këtë qëllim, EASA, në bashkëpunim me autoritetet kombëtare kompetente, përcakton kualifikimet e nevojshme dhe profilet e eksperiencës në bazë të cilave këto autoritete dhe EASA emërojnë, sipas disponueshmërisë, kandidatët që do të marrin pjesë në këtë mekanizmin të grupimit dhe shpërndarjes, në rolin e inspektorëve të aviacionit Evropian.

2. EASA dhe çdo autoritet kombëtar kompetent mund të kërkojë asistencë nga ky grupim i inspektorëve të aviacionit Evropian, për kryerjen e aktiviteteve të mbikëqyrjes dhe certifikimit. EASA duhet të koordinojë të gjitha përgjigjet për këto kërkesa dhe të zhvillojë procedurat e përshtatshme për këtë qëllim, në konsultim me autoritetet kombëtare kompetente.

3. Inspektorët e aviacionit Evropian kryejnë aktivitetet e tyre mbikëqyrëse dhe të certifikimit nën kontrollin, udhëzimin dhe përgjegjësinë e EASA-s ose të autoritetit kombëtar kompetent që ka kërkuar asistencën e tyre.

4. Kur Autoriteti i Aviacionit Civil kërkon asistencë nga grupimi i inspektorëve Evropianë të Aviacionit, kostot e asistencës së ofruar nga inspektorët e aviacionit Evropian mbulohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil si autoriteti që ka kërkuar asistencën.

Ky autoritet mund të vendosë të financojë këtë asistencë nëpërmjet tarifave të faturuara dhe të mbledhura në bazë të rregullave të përcaktuara në përputhje me pikën (c) të paragrafit 6, nga personi fizik apo juridik që është objekt i aktiviteteve të mbikëqyrjes dhe certifikimit të kryer nga inspektorët Evropian të aviacionit.

Në këtë rast, ky autoritet duhet të transferojë shumën e mbledhur tek autoriteti që ka ofruar asistencën.

5. Çdo deklaratë, regjistrim dhe raportim nga inspektorët e aviacionit evropian, që kanë kryer aktivitetet e tyre në përputhje me këtë nen, do të trajtohet në të gjitha aspektet si e barasvlershme me ato të inspektorëve kombëtarë dhe do të përbëjë provë të pranueshme në çdo proces administrativ dhe gjyqësor.

6. Për sa i përket mekanizmit të grupimit dhe shpërndarjes së përmendur në paragrafin 1 të këtij neni, Komisioni mund të miratojë aktet zbatuese të cilat përcaktojnë rregulla të detajuara në lidhje me:

a) rregullat dhe procedurat në përputhje me të cilat EASA dhe autoritetet kompetente kombëtare kërkojnë, marrin apo sigurojnë asistencë nëpërmjet atij mekanizmi.

b) rregullat dhe procedurat për autorizim dhe rregullat e detajuara që aplikohen nga inspektorët e aviacionit Evropian kur ofrojnë këtë asistencë.

c) rregullat dhe procedurat për vendosjen dhe mbledhjen e tarifave të përmendura në paragrafin 4 të këtij neni.

Këto akte zbatuese të Komisionit miratohen në përputhje me procedurat përkatëse.

Neni 64

Rialokimi i përgjegjësisë me kërkesë të Autoritetit të Aviacionit Civil
(ky nen do të zbatohet kur Shqipëria të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, kur Shqipëria të jetë asociuar në EASA, mund të kërkojë që EASA të kryejë detyrat në lidhje me certifikimin, mbikëqyrjen, zbatimin e përmendur në nenin 62, paragrafi 2 në lidhje me çdo apo të gjithë personat fizikë ose juridikë, avionët, pajisjet e aerodromeve që lidhen me sigurinë, sistemet MTA/SHLA dhe përbërësit e MTA/SHLA-së, pajisjet e trajnimit për simulimin e fluturimeve dhe aerodromet për të cilët Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës sipas kësaj rregulloreje dhe akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të kësaj rregulloreje.

Kur EASA miraton një kërkesë të tillë, ajo bëhet autoriteti kompetent përgjegjës për detyrat që mbulon kjo kërkesë dhe Autoriteti i Aviacionit Civil si autoriteti kërkues do të lirohet nga përgjegjësia për këto detyra.

Në lidhje me ushtrimin e përgjegjësisë për ato detyra nga ana e EASA-s, do të zbatohen Kapitujt IV dhe V.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil, në zbatim të parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, mund të kërkojë që një tjetër Shtet Anëtar i ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, të kryejë detyrat në lidhje me certifikimin, mbikëqyrjen, zbatimin e përmendur në nenin 62, paragrafi 2 në lidhje me çdo apo të gjithë personat fizikë ose juridikë, avionët, pajisjet e aerodromeve që lidhen me sigurinë, sistemet MTA/SHLA dhe përbërësit e MTA/SHLA-së, pajisjet e trajnimit për simulimin e fluturimeve dhe aerodromet për të cilët Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës sipas kësaj rregulloreje dhe akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të kësaj rregulloreje.

Kur Shteti Anëtar miraton një kërkesë të tillë, ky Shtet Anëtar do të jetë përgjegjës për detyrat që mbulon kjo kërkesë dhe Autoriteti i Aviacionit Civil, si autoriteti kërkues do të lirohet nga përgjegjësia për këto detyra.

Në lidhje me ushtrimin e përgjegjësisë për detyrat e rialokuara në përputhje me këtë paragraf, do të zbatohen kapitujt II dhe IV dhe nenet 131 dhe 132, si dhe dispozitat e zbatueshme të ligjit kombëtar të Shtetit Anëtar pranues.

3. Për sa i përket zbatimit, Shtetet Anëtare që kanë pranuar kërkesën ose EASA, janë përgjegjëse vetëm për çështjet që lidhen me procedurat që sjellin marrjen e vendimeve nga autoriteti kombëtar kompetent i atij Shteti Anëtar ose të EASA-s, dhe që lidhen me detyrat e certifikimit dhe mbikëqyrjes që u janë rialokuar atyre në përputhje me këtë nen, si dhe me zbatimin e atyre vendimeve. Për të gjitha çështjet e tjera që kanë të bëjnë me zbatimin, alokimi i përgjegjësive të parashikuara në këtë rregullore dhe në aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj do të mbeten të paprekura.

4. EASA ose një Shtet Anëtar, sipas rastit, do të pranojë kërkesën e përmendur në paragrafin 1 ose 2, kur EASA ose autoriteti kombëtar kompetent i Shtetit Anëtar në fjalë gjykon se disponon burimet e nevojshme dhe mund të ushtrojë në mënyrë efektive përgjegjësinë për detyrat në fjalë.

5. Kur Autoriteti i Aviacionit Civil dëshiron të zbatojë paragrafët 1 dhe 2, ai duhet të bjerë dakord me EASA-n ose me një tjetër Shtet Anëtar, sipas rastit, për rregullime të detajuara lidhur me rialokimin e përgjegjësive për detyrat në fjalë. Personat fizikë dhe juridikë që lidhen me këtë rialokim dhe EASA, në rastin e rialokimit të përmendur në paragrafin 2, duhet të konsultohen me njëri-tjetrin për këto rregullime të detajuara përpara se ato të finalizohen. Këto rregullime të detajuara duhet të paktën të identifikojnë qartë detyrat e rialokuara dhe duhet të përfshijnë rregullimet ligjore, praktike dhe administrative të nevojshme për të siguruar një transfertë të rregullt dhe vazhdimin efektiv dhe të pandërprerë të kryerjes së detyrave në fjalë në përputhje me këtë rregullore dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj, si dhe një vazhdimësi të pandërprerë të aktiviteteve të ndërmarra nga personi fizik dhe juridik në fjalë.

Rregullimet e detajuara, gjithashtu, duhet të përfshijnë dispozita mbi transfertat e të dhënave dhe dokumentacionit teknik përkatës.

6. EASA dhe Shteti Anëtar ose Shtetet Anëtare në fjalë, sipas rastit, duhet të sigurohen që rialokimi i përgjegjësisë për këto detyra të kryhet në përputhje me rregullimet e detajuara.

7. EASA vendos në dispozicion, përmes bazës së të dhënave të përcaktuar në nenin 74, një listë të Shteteve të lidhura me EASA-n, të cilat kanë vendosur në zbatim paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni. Kjo listë duhet të identifikojë qartë detyrat e rialokuara dhe autoritetin kompetent përgjegjës për detyrat pas rialokimit të tyre.

EASA do të marrë në konsideratë rialokimin e përgjegjësisë për detyrat gjatë kryerjes së inspektimeve dhe gjatë veprimtarive të tjera monitoruese në përputhje me nenin 85.

Rialokimi i përgjegjësive sipas këtij neni nuk duhet të cenojë të drejtat dhe detyrat e shteteve sipas Konventës së Çikagos.

Kur Autoriteti i Aviacionit Civil rialokon, në përputhje me këtë nen, përgjegjësinë për detyrat që i janë caktuar sipas Konventës së Çikagos, ai njofton ICAO-n për faktin që EASA ose një tjetër Shtet Anëtar kryen në emër të tij funksionet dhe detyrat që i janë caktuar Shqipërisë sipas Konventës së Çikagos.

8. Autoriteti i Aviacionit Civil që i ka rialokuar përgjegjësinë për këto detyra EASA-s ose një tjetër Shteti Anëtar sipas paragrafit 1 dhe 2, në çdo kohë mund të vendosë të revokojë këtë rialokim.

Në këtë rast, paragrafët 4, 5, 6 dhe nënparagrafi i dytë i paragrafit 7 do të zbatohen *mutatis mutandis*.

Neni 65

Rialokimi i përgjegjësisë me kërkesë të organizatave që operojnë në më shumë se një Shtet Anëtar

(ky nen do të zbatohet kur Shqipëria të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

1. Një organizatë mund të kërkojë që EASA të veprojë si autoriteti kompetent përgjegjës për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin për atë organizatë, me përjashtim të nenit 62, paragrafi 4, kur kjo organizatë disponon një certifikatë ose kualifikohet për të aplikuar për një certifikatë, në përputhje me kapitullin III, tek Autoriteti i Aviacionit Civil, por disponon ose synon të disponojë një raport thelbësor të ambienteve dhe të personelit që mbulohet nga ajo certifikatë me vendndodhje në një ose më shumë Shtete Anëtare të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

Gjithashtu, kjo kërkesë mund të bëhet nga një ose më shumë organizata që janë pjesë e një grupi të vetëm biznesi, kur secila prej tyre ka selinë kryesore të biznesit në një Shtet Anëtar të ndryshëm, të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe kur secila prej tyre disponon një certifikatë ose kualifikohet të aplikojë për certifikatë në përputhje me kapitullin III për të njëjtën natyrë aktiviteti të aviacionit.

2. Organizatat në fjalë duhet t'u dërgojnë EASA-s, AAC-së ose autoriteteve kombëtare kompetente të Shteteve Anëtare, të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, ku kanë selinë kryesore të biznesit, kërkesën e përmendur në paragrafin 1.

Me marrjen e kërkesës, EASA dhe autoritetet kombëtare kompetente në fjalë duhet të konsultohen pa vonesë me njëri-tjetrin dhe nëse është e nevojshme, të kërkojnë pikëpamje plotësuese nga organizatat të cilat kanë bërë kërkesën. Gjatë këtyre konsultimeve, EASA dhe autoritetet kombëtare kompetente duhet të marrin në konsideratë shfrytëzimin e inspektoreve dhe të personelit të disponueshëm për autoritetin kombëtar kompetent në fjalë në rast se do të bëhet një marrëveshje për këtë rialokim.

Nëse, pas këtyre konsultimeve, EASA ose autoriteti kombëtar kompetent në fjalë gjykon se kjo kërkesë do të kishte një efekt negativ në kapacitetet e tyre për të ushtruar në mënyrë efektive

detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit sipas kësaj rregulloreje dhe akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj, ose do të ndikonte negativisht funksionimin efektiv të autoritetit, brenda një periudhë maksimale prej 180 ditësh nga data e marrjes së kërkesës, EASA ose autoriteti kombëtar kompetent në fjalë duhet të informojnë organizatat në fjalë se gjykojnë se kjo kërkesë do të kishte këtë efekt negativ, duke bashkëlidhur justifikimin përkatës. Gjithashtu, shkresa me këtë informacion duhet t'i komunikohet palës tjetër. Në këtë rast, kërkesa do të konsiderohet e përfunduar.

3. Me përjashtim të rastit kur kërkesa ka përfunduar në përputhje me paragrafin 2, EASA dhe autoriteti kombëtar kompetent në fjalë duhet të bien dakord për rregullimet e detajuara lidhur me rialokimin e përgjegjësive për detyrat në fjalë. Organizatat që i kanë kërkuar EASA-s të veprojë sipas autoritetit të tyre kompetent duhet të konsultohen për këto rregullime të detajuara përpara se ato të finalizohen. Këto rregullime të detajuara duhet të paktën të identifikojë qartë detyrat që do të rialokohen dhe duhet të përfshijnë rregullimet ligjore, praktike dhe administrative të nevojshme për të garantuar një transfertë të rregullt dhe një vijimësi efektive dhe të pandërprerë të kryerjes së detyrave në fjalë, në përputhje me këtë rregullore dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të kësaj rregulloreje, sikurse edhe vijimësinë e aktiviteteve të ndërmarra nga organizatat në fjalë. Rregullimet e detajuara, gjithashtu, duhet të përfshijnë dispozita mbi transfertat e të dhënave dhe dokumentacionit teknik përkatës.

EASA dhe AAC dhe/ose Shteti Anëtar ose Shtetet Anëtare të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe në fjalë, sipas rastit, duhet të sigurohen që rialokimi i përgjegjësisë për këto detyra të kryhet në përputhje me rregullimet e detajuara. Gjatë zbatimit të këtyre rregullimeve, EASA duhet të shfrytëzojë për aq sa është e mundur inspektorët dhe personelin e disponueshëm në Shtetet Anëtare të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

4. Me kryerjen e rregullimeve të detajuara sipas paragrafit 3, EASA do të bëhet autoriteti kompetent përgjegjës për detyrat që përfshihen në kërkesë dhe AAC ose Shteti Anëtar ose Shtetet Anëtare të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, në fjalë do të lirohen nga përgjegjësia për këto detyra. Në lidhje me ushtrimin e përgjegjësive për këto detyra të rialokuara nga EASA, do të zbatohen Kapitujt IV dhe V.

5. Neni 64, paragrafi 3, 6 dhe 7 do të aplikohen *mutatis mutandis* për çdo rialokim të detyrave sipas këtij neni.

Organizatat në lidhje me të cilat EASA vepron si autoritet kompetent në përputhje me këtë nen mund të kërkojnë që AAC ose Shtetet Anëtare të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe ku këto organizata kanë selitë e tyre kryesore të biznesit të marrin përgjegjësitë për detyrat lidhur me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në lidhje me ato organizata. Në këtë rast, nenet 64, paragrafët 4 deri në 7 do të zbatohen *mutatis mutandis*.

Neni 66

Mekanizmi i mbështetjes së mbikëqyrjes

(ky nen do të zbatohet kur Shqipëria të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

1. Atje ku janë përmbushur të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) Rezultatet e të gjitha inspektimeve dhe aktiviteteve të tjera monitoruese të udhëhequra nga EASA në përputhje me Nenin 85 tregojnë një paaftësi serioze dhe vijuese të një Shteti Anëtar apo shteti të lidhur me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje, për të zbatuar me efektivitet disa ose të gjitha detyrat e tyre të certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit sipas kësaj rregulloreje;

b) Komisioni ka kërkuar që Shtetet Anëtare në fjalë, apo shteti i lidhur me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje, të rregullojnë të gjitha mungesat e identifikuara në përputhje me pikën (a);

c) Shteti Anëtar, apo shteti i lidhur me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje, nuk ka rregulluar mungesat në një mënyrë të kënaqshme dhe situata rezultuese rrezikon sigurinë e aviacionit civil,

Shteti Anëtar në fjalë dhe EASA sipas kërkesës së Komisionit, mund të themelojnë bashkërisht një program asistence teknike provizore me synim rregullimin e mungesave të identifikuara dhe do të asistojnë Shtetet Anëtare në fjalë, ose shtetin e lidhur me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje, për të rifituar aftësinë e tyre për kryerjen e detyrave të certifikimit mbikëqyrjes dhe zbatimit, të mbuluar nga kjo rregullore, në fund të fazës mbështetëse. Programi i asistencës teknike do të përfshijë në veçanti kohëzgjatjen e programit, planifikimin, ushtrimin e detyrave të certifikimit, mbikëqyrjen dhe zbatimin në rastet kur janë identifikuar mungesat, trajnimet dhe kualifikimet e inspektorëve përkatës dhe personelit, si dhe organizata e punës e autoritetit kompetent kombëtar dhe Shtetit Anëtar në fjalë, apo shtetit të lidhur me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje.

2. Shteti Anëtar në fjalë do të jetë përgjegjës për zbatimin e programit të asistencës teknike për të rregulluar mungesat e identifikuara. Për këtë qëllim, Shteti Anëtar, apo shteti i lidhur me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje, do të bashkëpunojë me EASA-n gjatë zbatimit të programit të asistencës teknike duke përfshirë dhënien e të gjitha udhëzimeve të nevojshme për autoritetin kompetent kombëtar dhe sigurimin e të gjitha materialeve të nevojshme për një udhëheqje të suksesshme të programit të asistencës.

Gjatë zbatimit të programit të asistencës teknike Shteti Anëtar në fjalë, apo shteti i lidhur me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje, do të mbetet përgjegjës për detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit në përputhje me Nenin 62, paragrafi 2. EASA duhet të mbulojë kostot e veta gjatë dhënies së asistencës ndaj Shtetit Anëtar në fjalë, apo shtetit të lidhur me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje.

Gjatë zbatimit të programit të asistencës teknike, Shteti Anëtar në fjalë, apo shteti i lidhur me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje, nëse është e përshtatshme dhe sipas natyrës së mangësive, duhet të shfrytëzojë këtë grupim të inspektorëve të aviacionit Evropian, të krijuar sipas nenit 63, subjektet e kualifikuara sipas nenit 69, dhe mundësitë për trajnim të parashikuara në nenin 92.

3. EASA duhet t'u sigurojë Komisionit dhe Shteteve të tjera Anëtare përditësime për progresin e bërë në zbatimin e programit të asistencës teknike.

4. Shtetet Anëtare në fjalë, apo shteti i lidhur me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje, duhet të bëjnë të gjitha përpjekjet e mundshme për të rifituar aftësitë tyre, për të kryer detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit sipas kësaj rregulloreje. Nëse Shteti Anëtar në fjalë, apo shteti i lidhur me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje, pranon se programi i asistencës teknike nuk mund të zbatohet sipas planit, ky shtet duhet të informojë Komisionin për këtë fakt dhe duhet t'ia rialokojë përgjegjësitë e tij për detyrat e certifikimit, mbikëqyrjes dhe zbatimit, EASA-s ose një tjetër Shteti Anëtar, në përputhje me nenin 64 ose të marrë masa të tjera për të zgjidhur këto mungesa. Objekti i rialokimit kufizohet brenda asaj çka është rigorozisht e nevojshme për të trajtuar mungesat e identifikuara. EASA përfshin në bazën e të dhënave të përmendur në nenin 74, informacionin rreth detyrave që janë rialokuar dhe e vendos këtë informacion në dispozicion të publikut.

5. Ky nen nuk cenon zbatimin e masave të tjera, duke përfshirë nenin 67 të kësaj rregulloreje dhe të rregullores (KE) nr. 2111/2005.

Neni 67

Vlefshmëria dhe njohja e certifikatave dhe deklaratave

(Hequr referenca e zbatueshmërisë së nenit, ndryshuar pika 1dhe shtuar pika 3/1 me vendimin nr. 699, datë 13.11.2024)

1. Certifikatat e lëshuara nga EASA-ja apo autoriteti kompetent i ndonjë shteti anëtar dhe deklaratat e bëra nga persona fizikë dhe juridikë, në përputhje me rregulloren e BE-së nr. 2018/1139, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", dhe me aktet zbatuese dhe të deleguara, të cilat janë miratuar në bazë të saj, do të jenë të vlefshme dhe të njohura nga Autoriteti i Aviacionit Civil shqiptar pa kërkesa apo vlerësime të mëtejshme.

2. Nëse Komisioni gjykon se një person juridik ose fizik që ka marrë një certifikatë ose që ka bërë një deklaratë nuk përmbush më kërkesat e zbatueshme të rregullores së BE-së "Për kërkesat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil" ose aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj, Komisioni, bazuar në rekomandimin e EASA-s, i kërkon Shtetit Anëtar të ZPEA-së, përgjegjës për mbikëqyrjen e atij personi, që të ndërmarrë masa korrigjuese të përshtatshme dhe masa mbrojtëse, duke përfshirë kufizimin ose pezullimin e certifikatës. Komisioni miraton akte zbatuese që përmbajnë këtë vendim. Këto akte zbatuese do të miratohen në përputhje me procedurën këshilluese. Në rrethana të domosdoshme urgjence të justifikuara siç duhet lidhur me sigurinë e aviacionit, Komisioni miraton menjëherë aktet zbatuese në fuqi në përputhje me këtë procedurë.

Nga data kur akti i zbatuar hyn në fuqi, certifikata ose deklarata në fjalë, me përjashtim të paragrafit 1, nuk do të vijojë të jetë e vlefshme apo e njohur nga Shtete Anëtare të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe.

3. Kur Komisioni merr në konsideratë se Shtetet Anëtare të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, me referencë në paragrafin 2, kanë marrë veprimet e duhura korrektuese dhe masat e sigurisë, ajo do të vendosë në bazë të rekomandimit nga EASA se certifikata ose deklarata në fjalë do të jetë sërish e vlefshme dhe e njohur në të gjitha Shtetet Anëtare, të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe në përputhje me paragrafin 1.

Komisioni miraton akte zbatuese që përmbajnë këtë vendim. Në rrethana të domosdoshme urgjence të justifikuara siç duhet lidhur me sigurinë e aviacionit, Komisioni miraton menjëherë aktet zbatuese në fuqi.

3/1. Për njohjet e bëra nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në bazë të këtij neni, për rastet e përmendura në pikat 2 dhe 3, Autoriteti i Aviacionit Civil ndërmerr masa për të vendosur procedura komunikimi të vazhdueshme me autoritetin kompetent mbikëqyrës të personit fizik ose juridik, në mënyrë që të përditësohet për statusin e certifikimit apo deklarimit.

4. Ky nen nuk cenon rregulloren (KE) nr. 2111/2005.

Neni 68

Pranimi i certifikatave të vendeve të tjera

1. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lëshojë certifikatat e parashikuara sipas kësaj rregulloreje, dhe në aktet e miratuara në bazë të saj, mbështetur në certifikatat e lëshuara në përputhje me legjislacionin e një vendi tjetër, ose të pranojë certifikata dhe dokumente të tjera përkatëse që dëshmojnë përputhshmërinë me rregullat e aviacionit civil, të cilat janë lëshuar në përputhje me legjislacionin e atij vendi, dhe kur këto mundësi parashikohen në:

a) marrëveshjet ndërkombëtare ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe një vendi tjetër lidhur me njohjen e certifikatave;

b) aktet e miratuara në bazë të paragrafit 3; ose

c) në mungesë të një marrëveshjeje ndërkombëtare dhe të një akti përkatës, siç përmendet në pikat (a) dhe (b) të këtij paragrafi, dhe pa cenuar nenin 140, paragrafi 6, të kësaj rregulloreje, një marrëveshje të lidhur midis Republikës së Shqipërisë dhe një vendi tjetër në lidhje me njohjen e certifikatave të dhëna para vitit 2002 dhe për të cilat është njoftuar Komisioni.

2. Për vendet e asociuara në EASA, për të arritur dhe ruajtur besimin në sistemin rregullator të vendeve të treta, EASA është e autorizuar të kryejë vlerësimin e duhur teknik dhe vlerësimin e ligjeve të vendeve të treta dhe të autoriteteve të huaja të aviacionit. Për qëllimin e kryerjes së këtyre vlerësimeve dhe parashikimeve, EASA mund të nënshkruajë marrëveshje pune në përputhje me nenin 90, paragrafi 2.

3. Ministri miraton aktet nënligjore në përputhje me aktet përkatëse të Komisionit, ku përcakton rregullat e detajuara lidhur me pranimin e certifikatave dhe dokumenteve të tjera që

vërtetojnë përputhshmërinë me rregullat e aviacionit civil, të publikuara në përputhje me ligjet e vendeve të tjera dhe që garantojnë një nivel të barabartë sigurie me atë të parashikuar në këtë rregullore, duke përfshirë kushtet dhe procedurat për arritjen dhe ruajtjen e besimit të nevojshëm në sistemet rregullatore të vendeve të tjera.

Neni 69
Subjektet e kualifikuara

1. EASA për sa është e zbatueshme sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe Autoriteti i Aviacionit Civil mund të alokojnë detyrat lidhur me certifikimin dhe mbikëqyrjen sipas kësaj rregulloreje, në subjektet e kualifikuara të cilat janë akredituar në përputhje me aktet e deleguara të përmendura në pikën (f) të nenit 62, paragrafi 13 ose aktet zbatuese të përmendura në pikën (e) të paragrafit të parë të nenit 62, paragrafi 14, në përputhje me kriteret e paraqitura në shtojcën VI.

Pa cenuar paragrafin 4, Autoriteti i Aviacionit Civil që përdor këto subjekte të kualifikuara do të ndërtojë një sistem për këtë akreditim dhe për vlerësimin e përputhshmërisë së subjekteve të kualifikuara me këto kritere, si në momentin e akreditimit dhe më pas në vijim.

Një subjekt i kualifikuar mund të akreditohet si individualisht nga EASA, ose nga autoriteti kompetent kombëtar, ose bashkërisht nga dy ose me shumë autoritete kompetente kombëtare ose nga EASA dhe nga një ose me shumë autoritete kompetente kombëtare.

2. EASA ose autoriteti kombëtar kompetent ose autoritetet, sipas rastit, ndryshojnë, kufizojnë, pezullojnë apo revokojnë akreditimin e dhënë për një subjekt të kualifikuar, kur subjekti nuk është më në përputhje me kriteret e përcaktuara në shtojcën VI.

3. EASA ose autoriteti kompetent kombëtar ose autoritetet akredituese të një subjekti të kualifikuar mund të japin një privilegj për të lëshuar, rinovuar, ndryshuar, kufizuar, pezulluar dhe revokuar certifikatat ose për të marrë deklarata, përmes EASA-s ose autoritetit kompetent kombëtar. Privilegji do të përfshihet në gamën e akreditimit.

4. EASA dhe autoriteti kompetent kombëtar duhet të njohin, pa kërkesa teknike apo vlerësime të tjera, akreditimet e subjekteve të kualifikuara të dhëna nga EASA dhe nga autoritetet e tjera kombëtare kompetente në përputhje me paragrafin 1.

Megjithatë, EASA dhe autoritetet kompetente kombëtare nuk do jenë të detyruara të përdorin gamën e plotë të akreditimit nga një tjetër autoritet kompetent kombëtar ose EASA, as të përdorin gamën e plotë të privilegjeve dhënë atij subjekti të kualifikuar nga një tjetër autoritet kompetent kombëtar ose EASA në përputhje me paragrafin 3.

5. EASA dhe autoritetet kompetente kombëtare shkëmbejnë informacionin rreth akreditimeve të dhëna, kufizuara, pezulluara, dhe revokuara, përfshirë informacionin rreth gamës së akreditimit dhe privilegjeve të dhëna. EASA duhet të vendosë këtë informacion në dispozicion përmes bazës së të dhënave të përmendur në nenin 74.

Neni 70
Dispozita mbrojtëse
(Hequr referenca e zbatueshmërisë së nenit, shtuar pikat 5 dhe 6 me vendimin nr. 699, datë 13.11.2024)

1. Kjo rregullore dhe aktet e deleguara dhe zbatuese të cilat miratohen në bazë të saj, nuk do të ndalojnë Autoritetin e Aviacionit Civil, nga reagimi i menjëhershëm ndaj një problemi lidhur me sigurinë në operime, kur të gjitha kriteret në vijim përmbushen:

a) Problemi përfshin një rrezik serioz për sigurinë e aviacionit dhe kërkohet t'i adresohet veprimi i menjëhershëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

b) Nuk është e mundur nga Autoriteti i Aviacionit Civil të adresojë problemin në mënyrë të përshtatshme, në përputhje me këtë rregullore dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të cilat janë miratuar në bazën e saj;

c) Veprimi ndërmerret në raport me rëndësinë e problemit.

Në këtë rast, Autoriteti i Aviacionit Civil njofton menjëherë ministrin, dhe merr masa për njoftimin e Komisionit, EASA-s dhe Shteteve e tjera Anëtare, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, përmes bazës së të dhënave të përcaktuar në nenin 74, për masat e ndërmarra, kohëzgjatjen e tyre dhe arsyet e marrjes së këtyre masave.

2. Kur RSH-ja të jetë asociuar në EASA, sapo EASA merr njoftimin, sipas referencës në paragrafin 1 të nenit, pa vonesë do të vlerësojë nëse kushtet e përcaktuara në paragrafin 1 të këtij neni janë përmbushur. Rezultatet e këtij vlerësimi duhet të përfshihen nga EASA në bazën e të dhënave të përcaktuar në nenin 74.

Kur Republika e Shqipërisë të jetë asociuar në EASA, nëse EASA vlerëson se kushtet janë përmbushur, vlerëson, pa vonesë, nëse do të mund të adresojë problemin e identifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, nëpërmjet vendimeve siç referohet në nënparagrafin e parë të nenit 76, paragrafi 4, pra duke evidentuar nevojën për masat e ndërmarra nga Autoriteti. Kur EASA gjykon se mund të trajtojë problemin në atë mënyrë, ajo merr vendimin e duhur sipas këtij gjykimi dhe informon Shtetet Anëtare për këtë vendim përmes bazës së të dhënave të përcaktuar në nenin 74. Kur konsiderohet se problemi nuk mund të adresohet në atë mënyre, do të rekomandojë Komisionin që ndryshon çdo akt të deleguar ose të zbatuar i cili është miratuar në bazë të kësaj rregulloreje në mënyrë që të konsiderohet e nevojshme sipas aplikimit në paragrafin 1 të nenit.

Në rastet kur EASA konstaton se këto kritere nuk janë të përmbushura, do t'i lëshojë pa vonesë një rekomandim Komisionit lidhur me rezultatin e vlerësimit. EASA përfshin këto rekomandime në bazën e të dhënave të përcaktuar në nenin 74.

3. Komisioni vlerëson duke marrë në konsideratë rekomandime të EASA-s sipas referencës në nënparagrafin e tretë të paragrafit 2 nëse kriteret e vendosura në paragrafin 1 janë plotësuar.

4. Nëse sipas konsideratës këto kritere nuk janë zbatuar ose nëse nisur nga rezultati i kësaj analize të bërë nga EASA, Komisioni përshtat pa vonesa zbatimin e akteve, të cilat përmbajnë këtë vendim dhe paraqitjen e gjetjeve. Këto akte zbatuese publikohen në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Evropian dhe regjistrohen nga EASA në bazën e të dhënave të përcaktuar në nenin 74.

Me njoftimin e një akti zbatues i cili konfirmon se këto kritere nuk janë përmbushur, Autoriteti i Aviacionit Civil menjëherë do të revokojnë masën e marrë në përputhje me paragrafin 1.

Për sa kohë Republika e Shqipëria nuk është asociuar në EASA, AAC-ja, gjithsesi, do të njoftojë EASA-n dhe nëse EASA zgjedh të kryejë veprimet e nevojshme sipas këtij neni duke pasuar me një rekomandim, AAC-ja do të konsiderojë rekomandimin në fjalë.

5. Autoriteti i Aviacionit Civil reagon, pa vonesa të panevojshme, për një problem urgjent të sigurisë, brenda fushës së zbatimit të këtyre kërkesave thelbësore, duke përcaktuar masat korrigjuese, që duhet të ndërmerren nga personat fizikë dhe juridikë, në lidhje me të cilët vepron si autoriteti kompetent dhe duke i shpërndarë informacionet përkatëse këtyre personave, përfshirë direktivat ose rekomandimet, kur kjo është e nevojshme për të mbrojtur objektivat e përcaktuar në nenin 1, të këtyre kërkesave thelbësore. Autoriteti i Aviacionit Civil, gjithashtu, mund të nxjerrë buletinin e sigurisë, që përmban informacione jo të detyrueshme ose rekomandime të adresuara personave të tjerë fizikë dhe juridikë, të përfshirë në aktivitetet e aviacionit.

6. Për raste, të cilat nuk rregullohen nga aktet e dala, në zbatim të këtij vendimi apo për rastet kur mund të cenohet siguria në operim (*safety*), Autoriteti i Aviacionit Civil mund të nxjerrë masa të detyrueshme për zbatim. Për rastet, të cilat nuk rregullohen nga aktet e dala, në zbatim të këtij vendimi, masat përkatëse do të jenë në fuqi deri në plotësimin e legjislacionit përkatës, por jo më shumë se 1 (një) vit.

Neni 71

Dispozitat e fleksibilitetit

1. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të japë përjashtime nga kërkesat e zbatueshme për çdo person juridik apo fizikë që është objekt i kësaj rregulloreje, sipas kapitullit III, përveç kërkesave thelbësore të parashtruara në këtë kapitull, ose të akteve të deleguara ose zbatuese të miratuara në bazë të këtij kapitulli në rastin e rrethanave urgjente të paparashikuara të cilat ndikojnë ata persona ose nevojat urgjente operacionale të këtyre personave, ku të gjitha kriteret e mëposhtme janë përmbushur:

a) Nuk është e mundur të adresosh në mënyrë të përshtatshme rrethanat dhe nevojat në përputhje me kërkesat e aplikuara;

b) Siguria, mbrojtja mjedisore dhe përputhja me kërkesat thelbësore të aplikueshme janë siguruar, ku është e nevojshme përmes aplikimit të masave zbutëse;

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

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

Në këtë rast, Autoriteti i Aviacionit Civil njofton menjëherë ministrin dhe kur është e aplikueshme merr masa për të njoftuar Komisionin, EASA-n dhe Shtetet e tjera Anëtare, përmes bazës së të dhënave të përcaktuar në nenin 74, për përjashtimin e dhënë, arsyen e dhënies së këtij përjashtimi dhe, sipas rastit, masat e nevojshme zbutëse të zbatuara.

2. Ku përjashtimi sipas referencës në paragrafin 1 të këtij Neni është dhënë për një kohëzgjatje që tejkalon tetë muaj të njëpasnjëshëm ose kur Autoriteti i Aviacionit Civil ka dhënë të njëjtin përjashtim në mënyrë të përsëritur dhe kohëzgjatja totale tejkalon tetë muaj, kur RSH-ja të jetë shtet i asociuar në EUASA, EASA do të vlerësojë nëse kushtet e vendosura në paragrafin 1 të këtij Neni janë përmbushur dhe një rekomandim i Komisionit lidhur me rezultatin e analizës do të lëshohet brenda 3 muajve nga data e marrjes së njoftimit të fundit sipas referencës në paragrafin 1 të këtij neni, EASA duhet të përfshijë këtë rekomandim në bazën e të dhënave të përcaktuar në nenin 74.

Në këtë rast, duke marrë parasysh rekomandimin, Komisioni do të vlerësojë ato kritere të cilat janë plotësuar. Nëse sipas konsideratës këto kritere nuk janë zbatuar ose nëse nisur nga rezultati i kësaj analize të bërë nga EASA, Komisioni do të përshtatë pa vonesa zbatimin e akteve, të cilat përmbajnë këtë vendim dhe paraqitjen e gjetjeve për efekt. Këto akte zbatuese publikohen në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Evropian dhe regjistrohen nga EASA në bazën e të dhënave të përcaktuar në nenin 74.

Me njoftimin e një akti zbatues i cili konfirmon se këto kritere nuk janë përmbushur, Shtetet Anëtare në fjalë menjëherë do të revokojnë përjashtimin e dhënë sipas paragrafit 1 të këtij Neni.

3. Në kushtet kur Republika e Shqipëria të jetë asociuar në EASA, kur Autoriteti i Aviacionit Civil gjykon se përmbushja e kërkesave thelbësore të zbatueshme të përcaktuara në shtojcat mund të dëshmohet në mënyra të tjera, ndryshe nga ato të përcaktuara në aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të kësaj rregulloreje, dhe kur këto mënyra paraqesin avantazhe të konsiderueshme në lidhje me sigurinë e aviacionit civil ose të eficiencës për personat që janë objekt i kësaj rregulloreje ose për autoritetet në fjalë, Autoriteti i Aviacionit Civil mund t'i dërgojë Komisionit ose EASA-s, përmes bazës së të dhënave të përcaktuar në nenin 74, një kërkesë të arsyetuar për ndryshimin e akteve të deleguara ose zbatuese në fjalë në mënyrë që të lejohet përdorimi i këtyre mjeteve të tjera.

Në këto raste, EASA pa vonesa, lëshon një rekomandim për Komisionin, mbi faktin nëse kërkesa përmbush kriteret e përcaktuara në paragrafin e parë. Nëse është e nevojshme, si rezultat i zbatimit të këtij paragrafi, Komisioni do të konsiderojë ndryshimin e akteve të deleguara dhe të zbatuara në fjalë, pa vonesa dhe duke marre parasysh rekomandimet.

Për sa kohë RSH-ja nuk është asociuar në EUASA, ajo përsëri mund të marrë masa për të kryer propozimet përkatëse siç parashikohen në paragrafin 3, pavarësisht se kjo nuk detyron EASA-n të veprojë.

Neni 72

Mbledhja e informacionit, shkëmbimi dhe analiza

1. Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa të shkëmbejë me Komisionin, EASA-n dhe autoritetet e tjera kompetente të vendeve të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, çdo informacion të disponueshëm në kontekstin e aplikimit të kësaj rregulloreje dhe të akteve të deleguara dhe zbatuese në bazë të saj, që ndërlidhet me palët e tjera për kryerjen e detyrave nën këtë rregullore. Autoritetet kompetente të cilave u është besuar hetimi i incidenteve dhe aksidenteve të aviacionit civil ose analiza e ngjarjeve, do të jenë, gjithashtu, subjekt i aksesit mbi informacionin, për kryerjen e detyrave të tyre. Informacioni, gjithashtu, do të shpërndahet për palët e interesuara, në përputhje me aktet e deleguara dhe të zbatuara sipas referencës në paragrafin 5.

2. Pa cenuar rregullat mbi investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil dhe rregullat mbi raportimin, analizimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil, EASA koordinon në nivel të Bashkimit Evropian mbledhjen, shkëmbimin dhe analizën e informacionit mbi çështjet që përfshihen në fushën e veprimit të kësaj rregulloreje, duke përfshirë të dhënat mbi fluturimet operacionale. Për këtë qëllim, EASA mund të hyjë në marrëveshje për mbledhjen e informacionit, shkëmbimin dhe analizën e personave fizikë dhe juridikë, që janë objekt i kësaj rregulloreje ose me shoqata të këtyre personave. Gjatë mbledhjes, shkëmbimit, analizës së informacionit, hyrjes dhe dhënies efekt këtyre marrëveshjeve, EASA kufizon barrën administrative mbi personat në fjalë, aq sa është e mundur dhe siguron mbrojtjen e duhur të informacionit duke përfshirë çdo të dhënë personale të përmbajtur në përputhje me paragrafin 6 të Nenit dhe me nenet 73(1), 123 dhe 132 të kësaj rregulloreje.

3. EASA, me marrjen e një kërkese të tillë, asiston Komisionin në menaxhimin e Bazës së të Dhënave Qendrore Evropiane të përmendur në nenin 8 të rregullores (BE) nr. 376/2014 mbi raportimin, analizimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil.

4. Me kërkesë të Komisionit, EASA analizon çështje të rëndësishme dhe urgjente të cilat përfshihen në gamën e rregullores. Aty ku është e nevojshme dhe e aplikueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil do të koordinohet me EASA-n për kryerjen e këtyre analizave.

5. Ministri, në përputhje me aktet e nxjerra nga Komisioni do të miratojë aktet nënligjore që përcaktojnë rregulla të detajuara për shkëmbimin e informacionit siç përmendet në paragrafin 1 të këtij neni, midis Komisionit, EASA-s dhe Autoritetit të Aviacionit Civil, si dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara. Këto akte nënligjore miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

Rregullat e detajuara të përmendura në nënparagrafin e parë të këtij paragrafi duhet të marrin parasysh nevojën për:

a) t'u siguruar personave fizikë dhe juridikë që janë objekt i kësaj rregulloreje, informacionin që u duhet për të garantuar përputhshmërinë me objektivat e mëtejshëm të përcaktuar në nenin 1.

b) të kufizuar shpërndarjen dhe përdorimin e informacionit për atë çka është rigorozisht e nevojshme për përmbushjen e objektivave të përcaktuar në nenin 1.

c) të parandalojë vendosjen në dispozicion të informacionit ose të parandalojë përdorimin e informacionit në mënyrë për të përcaktuar fajin ose detyrimin, pa cenuar ligjet kombëtare të zbatueshme penale.

6. Autoriteti i Aviacionit Civil, si dhe personat fizikë dhe juridikë dhe shoqatat e këtyre personave, siç përmendet në paragrafin 2 të këtij neni, në përputhje me ligjin kombëtar, duhet të marrin masat e nevojshme për të siguruar konfidencialitetin e duhur të informacionit të marrë

prej tyre sipas këtij neni. Ky paragraf nuk cenon kërkesat rigoroze të konfidencialitetit të parashikuara në rregullat mbi investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil dhe rregullat mbi raportimin, analizimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil, ose në ndonjë tjetër legjislacion kombëtar.

7. Për të informuar publikun e gjerë për nivelin e përgjithshëm të sigurisë së aviacionit civil në Bashkimin Evropian, EASA publikon një rishikim vjetor të sigurisë, kur aplikohen rrethana të veçanta. Ky rishikim përmban një analizë me shkrim të situatës së përgjithshme të sigurisë e cila do të jetë e thjeshtë dhe e lehtë për t'u kuptuar dhe do të tregojë nëse ka rreziqe të tjera të sigurisë.

Neni 73

Mbrojtja e burimit të informacionit

1. Kur informacioni i përmendur në nenin 72, paragrafi 1 dhe 2 i është përcjellë Autoritetit të Aviacionit Civil, burimi i këtij informacioni duhet të mbrohet në përputhje me ligjin e zbatueshëm kombëtar mbi mbrojtjen e burimit të informacionit lidhur me sigurinë e aviacionit civil. Kur këto informacione i jepen Komisionit ose EASA-s nga një person fizik, burimi i këtij informacioni nuk publikohet dhe detajet personale të atij burimi nuk regjistrohen bashkë me informacionin e dhënë.

2. Pa cenuar ligjin kombëtar penal të zbatueshëm, duhet evituar përcjellja për ndjekje penale, në lidhje me shkeljet e paparamenduara dhe të paqëllimshme të ligjit, për të cilat autoritetet që veprojnë në aviacionin civil marrin informacioni për shkak të kësaj rregulloreje dhe akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të kësaj rregulloreje.

Nen paragrafi i parë nuk do të zbatohet në raste të sjelljes së pahijshme vullnetare ose në rastet kur është manifestuar një rrezik evident serioz dhe i rëndësishëm dhe ku ka mungesë të thellë të përgjegjshmërisë profesionale për të treguar kujdesin e duhur, siç mund të kërkohet dukshëm nga këto rrethana, duke shkaktuar një dëm të parashikuar ndaj personit ose pronës ose që komprometon seriozisht nivelin e sigurisë së aviacionit civil.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të mbajë ose të miratojë masa për të përforcuar mbrojtjen e burimeve të informacionit siç përmendet në paragrafin 1.

4. Punonjësit dhe personeli i kontraktuar që siguron informacionin për zbatimin e kësaj rregulloreje dhe të akteve të deleguara dhe zbatuese në bazë të saj, nuk do të jenë objekt cenimi nga punonjësit e tyre ose nga organizata të cilës i ofrojnë shërbime në bazë të informacionit të siguruar.

5. Nënparagrafi i parë nuk do të zbatohet në raste të sjelljes së pahijshme vullnetare ose në rastet kur është manifestuar një rrezik evident serioz dhe i rëndësishëm dhe ku ka mungesë të thellë të përgjegjshmërisë profesionale për të treguar kujdesin e duhur siç mund të kërkohet dukshëm nga këto rrethana, duke shkaktuar një dëm të parashikuar ndaj personit ose pronës ose që komprometon seriozisht aviacionin civil.

6. Ky nen nuk e ndalon Autoritetin e Aviacionit Civil të ndërmarrë masa të nevojshme për mbajtjen ose përmirësimin e sigurisë së aviacionit civil.

7. Ky nen nuk cenon rregullat për mbrojtjen e burimit të informacionit të përcaktuara në rregullat mbi investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil dhe rregullat mbi raportimin, analizimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil.

Neni 74

Baza e informacionit

(ky nen do të zbatohet kur Republika e Shqipëria të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

1. EASA, në bashkëpunim me Komisionin dhe autoritetet kombëtare kompetente, përcakton dhe menaxhon një bazë të dhënash për informacionet e nevojshme për të garantuar një bashkëpunim efektiv midis EASA-s dhe autoritetit kombëtar kompetent lidhur me ushtrimin e detyrave në lidhje me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin sipas kësaj rregulloreje.

Kjo bazë të dhënash duhet të përfshijë informacionin lidhur me:

a) certifikatat e lëshuara dhe deklaratat e marra nga EASA dhe autoriteti kombëtar kompetent në përputhje me kapitullin III dhe nenet 64 dhe 65 dhe nenet 77 dhe 82, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

b) certifikatat e lëshuara dhe deklaratat e marra nga subjekte të kualifikuara në emër të EASA-s dhe autoriteteve kombëtare kompetente në përputhje me nenin 69, paragrafi 3, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

c) akreditimet e dhëna nga EASA dhe nga autoritetet kombëtare kompetente për subjektet e kualifikuara në përputhje me nenin 69, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil", duke përfshirë informacionin mbi objektin e akreditimit dhe privilegjet e dhëna;

d) masat e ndërmarra nga Shtetet Anëtare sipas nenit 2, paragrafët 6 dhe 7, si dhe sipas vendimeve përkatëse të Komisionit, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

e) vendimet e Shteteve Anëtare sipas nenit 2, paragrafi 8, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

f) vendimet e Shteteve Anëtare sipas nenit 41, paragrafi 5, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

g) rialokimin nga ana e Shteteve Anëtare të përgjegjësisë për detyrat ndaj EASA-s ose ndonjë tjetër Shteti Anëtar në përputhje me nenet 64 dhe 65, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil", dhe duke përfshire detajet rreth rialokimit të këtyre detyrave;

h) vendimet e Komisionit të marra në përputhje me nenin 67, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

i) njoftimet nga autoritetet kombëtare kompetente lidhur me skemat për specifikimin individual të kohës së fluturimit që i janë dorëzuar EASA-s në bazë të akteve të deleguara të miratuara në përputhje me pikat (b) të nenit 32, paragrafi 1 të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil" dhe opinioneve përkatëse të EASA-s të dhëna në përputhje me nenin 76, paragrafi 7 të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

j) njoftimet nga Shtetet Anëtare lidhur me masat e ndërmarra për të reaguar menjëherë ndaj një problemi të lidhur me sigurinë e aviacionit civil, dhënien e përjashtimeve dhe rekomandimeve përkatëse të EASA-s, si dhe vendimet e Komisionit sipas nenit 70, paragrafi 1 dhe 71, paragrafi 1 të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

k) kërkesat nga Shtetet Anëtare lidhur me mjetet e tjera të përputhshmërisë me kërkesat thelbësore, dhe rekomandimet përkatëse të EASA-s sipas nenit 71, paragrafi 3, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

l) njoftimet e EASA-s dhe vendimet përkatëse të Komisionit sipas nenit 76, paragrafi 4, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

m) informacionin e disponueshëm për autoritetet kombëtare kompetente dhe që lidhet me aktivitetet e avionëve të përfshirë në operacionet e tjera përveç transportit ajror tregtar;

n) informacioni që ka të bëjë me zbatimin e standardeve ndërkombëtare dhe praktikave të rekomanduara, të përmendura në nenin 90, paragrafi 4, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

o) vendimet e Shteteve Anëtare dhe të Komisionit që janë komunikuar sipas nenit 62, paragrafi 5, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil", duke përfshire informacion rreth detyrave që janë ushtruar bashkërisht;

p) përjashtimet e dhëna nga Shtetet Anëtare sipas nenit 41, paragrafi 6, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil", dhe vendimet përkatëse të Komisionit;

q) masat e EASA-s që kanë të bëjnë me fluturimet mbi zonat e konfliktit të aplikuara në përputhje me nenin 88, paragrafi 3, të rregullores së BE-së "Për rregullat e përbashkëta të aviacionit civil";

r) informacionet e tjera që mund të jenë të nevojshme për sigurimin e bashkëpunimit efektiv midis EASA-s dhe autoriteteve kombëtare kompetente lidhur me ushtrimin e detyrave të tyre që kanë të bëjnë me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin sipas kësaj rregulloreje.

2. Autoritetet kombëtare kompetente, ekzaminuesit aeromjekësorë dhe qendrat aeromjekësore shkëmbejnë informacion përmes informacionit të vendosur në dispozicion nga kjo bazë të dhënash lidhur me përshtatshmërinë fizike të pilotëve. Çdo informacion i tillë që përbën të dhëna personale, duke përfshirë të dhënat shëndetësore, duhet të kufizohet për çka është rënë dakord rigorozisht për sigurimin e certifikimit efektiv dhe mbikëqyrjen e pilotëve në përputhje me nenin 21.

3. Çdo e dhënë personale, duke përfshirë të dhënat shëndetësore të përfshira në bazën e të dhënave, duhet të ruhet për jo më gjatë se sa është e nevojshme për qëllimet pse janë mbledhur fillimisht këto të dhëna dhe pse janë përpunuar më tej.

4. Shtetet Anëtare dhe EASA garantojnë që subjektet e të dhënave, të dhënat personale të cilëve janë përpunuar në bazën e të dhënave, të njoftohen paraprakisht për këtë veprim.

5. Shtetet Anëtare dhe EASA mund të kufizojnë objektin e të drejtës së subjektit të të dhënave për të aksesuar, ratifikuar dhe fshirë të dhënat e përfshira në bazën e të dhënave në masën që është rigorozisht e nevojshme për ruajtjen e sigurisë së aviacionit civil në përputhje me nenin 23 të rregullores (BE) 2016/679 dhe nenin 20 të rregullores (BE) nr. 45/2001.

6. Pa cenuar paragrafin 7, Komisioni, EASA, autoriteti kombëtar kompetent dhe çdo autoritet tjetër kompetent i Shteteve Anëtare të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, të cilëve u është besuar hetimi i aksidenteve dhe incidenteve të aviacionit civil, për ushtrimin e detyrave të tyre, duhet të gëzojnë akses *online* dhe të sigurt të gjithë informacionit të përfshirë në bazën e të dhënave.

Kur është e përshtatshme, Komisioni dhe EASA mund të shpërndajnë disa informacione të caktuara të përfshira në bazën e të dhënave, përveç informacionit të përmendur në paragrafin 2, te palët e interesuara ose ta vendosin këtë informacion në dispozicion të publikut.

EASA në çdo rast do të bëjë publike informacionin në lidhje me:

a) çdo certifikatë të lëshuar dhe çdo deklaratë të marrë në përputhje me Nenin 2, paragrafi 4;

b) çdo vendim të Komisionit ose të një Shteti Anëtar që i është njoftuar sipas nenit 2, paragrafi 6 dhe 7;

c) çdo vendim të një Shteti Anëtar që i është njoftuar sipas nënparagrafit të dytë të nenit 2, paragrafi 11.

7. Informacioni i përfshirë në bazën e të dhënave duhet të mbrohet nga aksesi i paautorizuar me mjetet dhe protokollet e duhura. Aksesimi dhe zbulimi i informacionit të përmendur në paragrafin 2 do të kufizohet te personat që janë përgjegjës për certifikimin dhe mbikëqyrjen e përshtatshmërisë mjekësore të pilotëve, me qëllim përmbushjen e detyrave të tyre sipas kësaj rregulloreje. Aksesi i kufizuar në informacion mund t'u jepet edhe personave të tjerë të autorizuar me qëllim sigurimin e funksionimit të duhur të bazës së të dhënave, në veçanti për mirëmbajtjen teknike të saj. Personat e autorizuar për të pasur akses në informacione që përmbajnë të dhëna personale do të marrin trajnim paraprak për legjislacionin e mbrojtjes së të dhënave personale dhe mbrojtjen e lidhur me të.

8. Komisioni miraton akte zbatuese që përcaktojnë rregullat e nevojshme për funksionimin dhe menaxhimin e bazës së të dhënave dhe kërkesat e detajuara në lidhje me:

a) aspektet teknike të krijimit dhe mirëmbajtjes së bazës së të dhënave;

b) klasifikimin e informacionit që do të transmetohet nga Komisioni, EASA dhe autoritetet kombëtare kompetente për t'u përfshirë në bazën e të dhënave, duke përfshirë formën dhe mënyrën e përcjelljes së këtij informacionit;

c) përditësimet e rregullta dhe të standardizuara të informacionit të përfshirë në bazën e të dhënave;

d) rregullimet e detajuara për shpërndarjen dhe publikimin e informacionit të caktuar të përfshirë në bazën e të dhënave, në përputhje me paragrafin 6 të këtij neni;

e) klasifikimin e informacionit lidhur me përshtatshmërinë mjekësore të pilotëve që do të transmetohet nga autoritetet kombëtare kompetente, ekzaminuesit aeromjekësorë dhe qendrat aeromjekësore për t'u përfshirë në bazën e të dhënave, duke përfshirë formën dhe mënyrën e transmetimit të këtij informacioni;

f) rregullimet e detajuara për mbrojtjen e informacionit të përfshirë në bazën e të dhënave nga aksesi i paautorizuar, kufizimin e aksesit në informacion dhe mbrojtjen e të dhënave personale të përfshira në bazën e të dhënave në përputhje me ligjin e zbatueshëm të Bashkimit Evropian për mbrojtjen e të dhënave personale, veçanërisht kundër shkatërrimit aksidental ose të paligjshëm, humbjes, ndryshimit ose publikimit;

g) periudhën maksimale të ruajtjes së lejuar në lidhje me të dhënat personale të përfshira në bazën e të dhënave, duke përfshirë informacionin në lidhje me përshtatshmërinë mjekësore të pilotëve çka përbën të dhëna personale;

h) kushtet e detajuara sipas të cilave Shtetet Anëtare dhe EASA mund të kufizojnë të drejtat e subjektit të të dhënave për të aksesuar, korrigjuar dhe fshirë të dhënat personale të përfshira në bazën e të dhënave, për qëllimin e paragrafit 5 të këtij neni.

Këto akte miratohen në përputhje me procedurat përkatëse të nxjerra nga Komisioni.

KAPITULLI V
AGJENCIA E SIGURISË SË AVIACIONIT TË BASHKIMIT EVROPIAN
(Ky kapitull, nenet 75–126, është i zbatueshëm kur Republika e Shqipëria të jetë asociuar në EASA, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe)

SEKSIONI I
Detyrat

Neni 75
Funksionet e EASA-s

1. Agjencia e Bashkimit Evropian për Sigurinë e Aviacionit është agjencia e krijuar me rregulloren Evropiane (BE) nr. 1139/2018.

2. Për qëllimet e sigurimit të funksionimit dhe zhvillimit të duhur të aviacionit civil në Bashkimin Evropian në përputhje me objektivat e përcaktuar në nenin 1, EASA:

a) ndërmerr çdo detyrë dhe formulon opinione për të gjitha çështjet që mbulohen nga rregullorja (BE) nr. 2018/1139;

b) asiston Komisionin duke përgatitur masat që duhen ndërmarrë sipas rregullores (BE) nr. 2018/1139. Kur ato masa përmbajnë rregullat teknike, Komisioni nuk modifikon përmbajtjen e tyre pa u koordinuar paraprakisht me EASA-n;

c) t'i sigurojë Komisionit mbështetjen e nevojshme teknike, shkencore dhe administrative për të kryer detyrat e tij;

d) merr masat e nevojshme brenda kompetencave që i janë dhënë nga rregullorja (BE) nr. 2018/1139 ose legjislacion tjetër i Bashkimit Evropian;

e) kryen inspektime, aktivitete të tjera monitoruese dhe hetime të nevojshme për të përmbushur detyrat e saj sipas rregullores (BE) nr. 2018/1139 ose sipas kërkesës së Komisionit;

f) brenda fushës së kompetencës, kryen, në emër të Shteteve Anëtare, funksionet dhe detyrat që u janë dhënë atyre nga konventat ndërkombëtare të zbatueshme, në veçanti në Konventën e Çikagos;

g) asiston autoritetet kombëtare kompetente në kryerjen e detyrave të tyre, në veçanti duke siguruar një forum për shkëmbimin e informacionit dhe ekspertizës;

h) kontribuon, për çështjet që mbulon Rregullorja Evropiane (BE) 2018/1139, me kërkesë të Komisionit, për hartimin, matjen, raportimin dhe analizën e treguesve të performancës, ku ligji i Bashkimit Evropian përcakton skemat e performancës në lidhje me aviacionin civil;

i) promovon standardet dhe rregullat e aviacionit të Bashkimit Evropian në nivel ndërkombëtar duke krijuar bashkëpunim të duhur me autoritetet kompetente të vendeve të tjera dhe organizatave ndërkombëtare;

j) bashkëpunon me institucionet, organet, zyrat dhe Agjencitë e tjera të Bashkimit Evropian në fushat ku aktivitetet e tyre lidhen me aspektet teknike të aviacionit civil.

Neni 76

Masat e EASA-s

1. EASA, sipas kërkesës, asiston Komisionin në përgatitjen e propozimeve për modifikime në Rregulloren Evropiane (BE) 2018/1139 dhe të akteve të deleguara dhe zbatuese që do të miratohen në bazë të Rregullores Evropiane (BE) 2018/1139, në përputhje me parimet e përcaktuara në nenin 4. Dokumentet që EASA ia dorëzon Komisionit për këto qëllime duhet të marrin formën e opinioneve.

2. EASA do të japë rekomandime drejtuar Komisionit për zbatimin e neneve 70 dhe 71 të Rregullores Evropiane (BE) 2018/1139.

3. EASA, në përputhje me nenin 115 dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të Rregullorja Evropiane (BE) 2018/1139, lëshon specifikimet e certifikimit dhe specifikimet e tjera të detajuara, mjetet e pranueshme të përputhshmërisë dhe materialet udhëzuese për zbatimin e Rregullores Evropiane (BE) 2018/1139 dhe të akteve zbatuese dhe të deleguara të miratuara në bazë të saj.

4. EASA merr vendimet e duhura për zbatimin e paragrafit 6 të këtij neni, nenet 77 deri në 83, 85 dhe 126 dhe kur detyrat i janë caktuar asaj sipas neneve 64 dhe 65, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

5. EASA mund të japë përjashtime për çdo person juridik ose fizik, të cilit i ka lëshuar një certifikatë në situata dhe sipas kushteve të përcaktuara në nenin 71, paragrafi 1, të Rregullores Evropiane (BE) 2018/1139.

6. Në këtë rast, EASA njofton menjëherë Komisionin dhe Shtetet Anëtare të BE-së, nëpërmjet bazës së të dhënave të krijuar sipas nenit 74, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, për përjashtimet e dhëna, arsyet për dhënien e tyre dhe, sipas rastit, masat e nevojshme zbutëse të aplikuara.

Kur një përjashtim është dhënë për një kohëzgjatje që tejkalon tetë muaj të njëpasnjëshëm ose kur EASA ka dhënë të njëjtin përjashtim përsëritës dhe kohëzgjatja e përgjithshme e tij tejkalon tetë muaj, Komisioni vlerëson nëse janë plotësuar kushtet e përcaktuara në nenin 71, paragrafi 1, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

Nëse gjykohet se nuk kemi të bëjmë me një rast të tillë, Komisioni miraton akte zbatuese që përmbajnë vendimin e tij për këtë qëllim. Këto akte zbatuese publikohen në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Evropian dhe regjistrohen nga EASA në bazën e të dhënave të përcaktuar në nenin 74, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

EASA revokon menjëherë përjashtimin me njoftimin e atij akti zbatues.

7. EASA lëshon raporte mbi inspektimet dhe aktivitetet e tjera të monitorimit të kryera në përputhje me nenin 85, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

8. EASA reagon pa vonesa të panevojshme për një problem urgjent të sigurisë brenda fushës së Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 duke:

a) përcaktuar masat korrigjuese që duhet të ndërmerren nga personat fizikë dhe juridikë në lidhje me të cilët vepron si autoriteti kompetent dhe duke i shpërndarë informacionet përkatëse

këtyre personave, përfshirë direktivat ose rekomandimet, kur kjo është e nevojshme për të mbrojtur objektivat e përcaktuar në nenin 1; EASA, gjithashtu, mund të lëshojë buletinin e sigurisë që përmban informacione jo të detyrueshme ose rekomandime të adresuara personave të tjerë fizikë dhe juridikë të përfshirë në aktivitetet e aviacionit;

b) përcaktuar objektivat sigurisë që duhet të arrihen dhe rekomandimin e veprimeve korrigjuese që duhet të ndërmerren nga autoritetet kombëtare kompetente dhe shpërndarjen e informacionit të lidhur me autoritetet kombëtare kompetente kur kjo është e nevojshme për të mbrojtur objektivat e përcaktuar në nenin 1.

Në lidhje me pikën (b), autoritetet kombëtare kompetente duhet të informojnë EASA-n pa vonesa të panevojshme për masat e marra për të arritur objektivat e sigurisë të përcaktuar nga EASA. Përpos kësaj, aty ku problemi prek më shumë se një Shtet Anëtar, autoritetet kombëtare kompetente bashkëpunojnë me EASA-n për të siguruar që masat e nevojshme për arritjen e këtyre objektivave të sigurisë të merren në mënyrë të koordinuar.

9. EASA jep opinione për skemat individuale të specifikimit individual të kohës së fluturimit të propozuara nga Shtetet Anëtare në përputhje me aktet e deleguara të miratuara në përputhje me pikën (b) të nenit 32, paragrafi 1, të cilat devijojnë nga specifikimet e certifikimeve të miratuara nga EASA.

10. Autoriteti i Aviacionit Civil merr masa për të bërë publike masat e EASA-s dhe kur është e nevojshme dhe e zbatueshme për kryerjen e veprimeve që drejtohen nga këto masa.

Neni 77

Vlefshmëria ajrore dhe mbrojtja e mjedisit

1. Në lidhje me produktet, pjesët, pajisjet e painstaluara dhe pajisjet për kontrollin e avionëve të pilotimit në distancë, të përmendura në pikat (a) dhe (b)(i) të nenit 2, paragrafi 1, EASA, aty ku është e zbatueshme dhe siç specifikohet në Konventën e Çikagos ose në shtojcat e saj, kur Shqipëria të jetë asociuar në EASA sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, kryen në emër të Shteteve Anëtare të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, funksionet dhe detyrat e Shtetit të projektimit, prodhimit ose regjistrimit, kur këto funksione dhe detyra lidhen me certifikimin e projektimit dhe informacionin e detyrueshëm të përshtatshmërisë për fluturim.

Për sa kohë Shqipëria nuk është asociuar në EASA, në lidhje me produktet, pjesët, pajisjet e painstaluara dhe pajisjet për kontrollin e avionëve të pilotimit në distancë, të përmendura në pikat (a) dhe (b)(i) të nenit 2, paragrafi 1, AAC, kryen funksionet dhe detyrat e shtetit të projektimit, prodhimit ose regjistrimit, kur këto funksione dhe detyra lidhen me certifikimin e projektimit dhe informacionin e detyrueshëm të përshtatshmërisë për fluturim.

Për këtë qëllim, përkatësisht EASA apo AAC-ja, sipas rastit, në veçanti:

a) për secilin projektim të produktit dhe pajisjes për kontrollin e avionëve të pilotimit në distancë për të cilin është aplikuar në përputhje me nenin 11 ose nenin 56, paragrafi 1 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje, për një certifikatë tip, një certifikatë e tipit të kufizuar, një modifikim në certifikatën e tipit ose në një certifikatës së tipit të kufizuar, duke përfshirë një certifikatë shtesë të tipit, një miratim i projektimit të riparimit ose aprovimi i të dhënave të përshtatshmërisë operacionale, do të përcaktojë dhe do të njoftojë aplikantin për bazën e certifikimit;

b) për çdo projektim të një pjese ose të pajisjeve të painstaluara për të cilat është aplikuar për një certifikatë në përputhje me nenin 12, nenin 13 ose nenin 56, paragrafi 1, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje, përkatësisht do të përcaktojnë dhe njoftojnë aplikantin për bazën e certifikimit;

c) për avionët për të cilët është kërkuar leja për të fluturuar në përputhje me pikën (b) të nënparagrafit të parë të nenit 18, paragrafi 2 ose nenit 56, paragrafi 1, të Rregullores Evropiane

(BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje, lëshojnë miratimin për kushtet e fluturimit të lidhur me projektimin;

d) do të vendosë dhe vërë në dispozicion specifikimet e vlefshmërisë ajrore dhe të përputhshmërisë mjedisore të zbatueshme për projektimin e produkteve, pjesëve, dhe pajisjeve të painstaluara për kontrollin e avionëve pa pilot në distancë, të cilat janë objekt i një deklarate në përputhje me pikën (a) të nenit 18, paragrafi 1 ose nenit 56, paragrafi 5, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje;

e) do të jetë përgjegjës për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2 në lidhje me certifikatat tip, certifikatat e tip të kufizuar, certifikatat e modifikimeve, duke përfshirë certifikatat e tipit plotësues dhe miratimet e projekteve të riparimit dhe miratimet e përshtatshmërisë operacionale të dhënat për hartimin e produkteve në përputhje me nenin 11, pika (b) të nenit 18, paragrafi 1 ose nenit 56, paragrafi 1, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje;

f) do të jetë përgjegjës për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2 lidhur me certifikatat për projektimin e pjesëve, pajisjeve të painstaluara dhe pajisjeve për kontrollin e avionëve pa pilot në distancë në përputhje me nenet 12, 13 dhe 56, paragrafi 1, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje,

g) lëshon fletët e të dhënave të duhura të mjedisit për hartimin e produkteve të cilat certifikohen në përputhje me nenet 11 dhe 56, paragrafi 1, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje;

h) do të sigurojnë funksionet e vlefshmërisë së vazhdueshme për fluturim që lidhet me projektimin e produkteve, projektimin e pjesëve, pajisjet e painstaluara dhe pajisjet për kontrollin e avionëve pa pilot në distancë që ka certifikuar dhe në lidhje me të cilat kryen mbikëqyrje, duke përfshirë reagimin pa vonesa të panevojshme për një problem sigurie dhe lëshimin dhe shpërndarjen e informacionit të detyrueshëm të zbatueshëm.

2. EASA ose AAC është përgjegjëse për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje, lidhur me:

a) miratimet dhe deklaratat e bëra nga organizatat përgjegjëse për projektimin e produkteve, pjesëve, pajisjeve të painstaluara për kontrollin e avionëve pa pilot në distancë, në përputhje me nenin 15, paragrafi 1, pikën (g) të nenit 19, paragrafi 1 dhe nenin 56, paragrafët 1 dhe 5, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje;

b) miratimet dhe deklaratat e organizatave përgjegjëse për prodhimin, mirëmbajtjen dhe menaxhimin përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim të produkteve, pjesëve, pajisjeve të painstaluara për kontrollin e avionëve pa pilot në distancë dhe nga organizatat e përfshira në trajnimin e personelit përgjegjës për prezantimin e një produkti, pjese, pajisje të painstaluar ose pajisje për kontrollin e avionëve pa pilot në distancë pas mirëmbajtjes në përputhje me nenin 15, pikën (g) të nenit 19, paragrafi 1 dhe nenin 56, paragrafi 1 dhe 5, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje, kur ato organizata kanë selinë e tyre të biznesit përkatësisht jashtë territoreve për të cilat Shtetet Anëtare, ose RSH janë përgjegjëse sipas Konventës së Çikagos.

3. EASA është përgjegjëse për detyrat që lidhen me mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje, në lidhje me deklaratat e organizatave, në përputhje me pikën (a) të nenit 18, paragrafi 1 dhe nenin 56, pika 5, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje, dhe në lidhje me përputhshmërinë e projektimit të një produkti, pjesë, pajisje të painstaluar ose pajisje për kontrollin e avionëve pa pilot në distancë me specifikime teknike të detajuara.

Neni 78

Certifikimi i ekuipazhi të avionit

1. EASA është përgjegjëse për detyrat që kanë të bëjnë me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, në lidhje me miratimet dhe deklaratat e organizatave të trajnimit për pilotë dhe organizatat e trajnimit të ekuipazhit të kabinës dhe qendrat aeromjekësore të përmendura në nenet 24 dhe 56, paragrafët 1 dhe 5, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, kur ato organizata dhe qendra kanë selinë kryesore të biznesit jashtë territoreve për të cilat Shtetet Anëtare janë përgjegjëse sipas Konventës së Çikagos. Ky parashikim nuk kufizon kompetencat e Autoritetit të Aviacionit Civil për të njohur një organizatë të huaj të certifikuar jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë.

Për sa kohë Shqipëria nuk është asociuar në EUASA, AAC është përgjegjëse për detyrat që kanë të bëjnë me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2, të kësaj rregulloreje, në lidhje me miratimet dhe deklaratat e organizatave të trajnimit për pilotë dhe organizatat e trajnimit të ekuipazhit të kabinës dhe qendrat aeromjekësore të përmendura në nenet 24 dhe 56, paragrafët 1 dhe 5, të kësaj rregulloreje, kur ato organizata dhe qendra kanë selinë kryesore të biznesit jashtë territorit për të cilat RSH-ja është përgjegjëse sipas Konventës së Çikagos.

2. EASA ose AAC-ja është përgjegjëse për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje, në lidhje me certifikatat dhe deklaratat për pajisjet e trajnimit të simulimit të fluturimit në përputhje me nenin 25 dhe nenin 56, paragrafi 1 dhe 5, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ose të kësaj rregulloreje, në secilin rast të mëposhtëm:

a) Pajisja është përdorur nga një organizatë me seli biznesi të vendosur përkatësisht jashtë territoreve në përgjegjësi të Shteteve Anëtare, ose territorit në përgjegjësi të RSH-së, sipas Konventës së Çikagos;

b) Pajisja ndodhet jashtë i selinë e biznesit të vendosur përkatësisht jashtë territoreve në përgjegjësi të Shteteve Anëtare, ose territorit në përgjegjësi të RSH-së, sipas Konventës së Çikagos;

Ky parashikim nuk kufizon kompetencat e Autoritetit të Aviacionit Civil për të njohur pajisjet e trajnimit të simulimit të fluturimit të certifikuara jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë.

Neni 79

Certifikimi i pajisjeve të sigurisë në operim të aerodromit

Për sa u përket pajisjeve të sigurisë në operim të aerodromit përmendur në nenin 35, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, EASA:

a) do të përcaktojë dhe njofton aplikantin për specifikimet e detajuara për pajisjen e aerodromit që lidhet me sigurinë që është objekt certifikimi në përputhje me nenin 35, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139;

b) do të përcaktojë dhe do të vendosë në dispozicion specifikimet e detajuara për pajisjen e aerodromit që lidhet me sigurinë që është objekt i deklaratës në përputhje me nenin 35, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139;

c) do të jetë përgjegjëse për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2 lidhur me certifikatat dhe deklarimet e bëra në lidhje me pajisjet e aerodromit që lidhen me sigurinë në operim në përputhje me nenin 35, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

Për sa kohë Shqipëria nuk është asociuar në EUASA, funksionet e përcaktuara në këtë nen do të kryhen nga AAC, në përputhje me nenin 35 të kësaj rregulloreje.

Neni 80

MTA/SHLA

1. EASA do të jetë përgjegjëse për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, lidhur me:

a) certifikatat për ofruesit e MTA/SHLA-së të përmendura në nenin 41, ku ofruesit e tyre kanë selinë ë biznesit të vendosur jashtë territoreve në përgjegjësinë e Shteteve Anëtare sipas Konventës së Çikagos dhe ata janë përgjegjës për sigurimin e MTA/SHLA-së në hapësirën ajrore mbi territorin ku zbatohen Traktatet;

b) certifikatat për ofruesit e MTA/SHLA-së të përmendura në nenin 41, ku ofruesit ofrojnë MTA/SHLA panevropiane;

c) certifikatat dhe deklaratat e organizatave të përmendura në nenin 42, kur këto organizata janë të përfshira në projektimin, prodhimin ose mirëmbajtjen e sistemeve MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së, duke përfshirë, kur ato kontribuojnë në kërkimin e MTA-së të Qiellit të Vetëm Evropian (SESAR), e përdorur në ofrimin e shërbimeve të përmendura në pikën (b) të këtij paragrafi;

d) deklaratat e ofruesve të MTA/SHLA-së për të cilat EASA ka lëshuar një certifikatë në përputhje me pikat (a) dhe (b) të këtij paragrafi, në lidhje me sistemet MTA/SHLA dhe përbërësit MTA/SHLA të cilat janë vënë në përdorim nga ofruesit në përputhje me nenin 45, paragrafi 1. Ky parashikim nuk cenon përgjegjësinë e Autoritetit të Aviacionit Civil për certifikimet e mësipërme, mbikëqyrjen dhe zbatimin.

2. Lidhur me sistemet e MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së të përmendura në nenin 45, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, duke përfshirë ato ku ato kontribuojnë në zbatimin e SESAR-it, kur aktet e deleguara të përmendura në nenin 47, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, parashikojnë, EASA,:

a) Vendos dhe njofton aplikuesit, për specifikat e hollësishme të sistemeve MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së, të cilat janë objekt i certifikimit në përputhje me nenet 45, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139;

b) Vendos dhe vë në dispozicion specifika të hollësishme të sistemeve MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së, të cilat janë objekt i deklarimit në përputhje me nenet 45, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139; është përgjegjëse për detyrat lidhur me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me Nenin 62, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, në lidhje me certifikatat dhe deklarimet e bëra në lidhje me sistemet e MTA/SHLA-së dhe përbërësve të MTA/SHLA-së në përputhje me nenin 45 (2), të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

Për sa kohë RSH nuk është asociuar në EASA, funksionet e parashikuara në këtë nen do të kryhen nga AAC-ja, në përputhje me nenet 41, 42, 45 dhe 62 të kësaj rregulloreje.

Neni 81

Certifikimi i organizatave trajnuese të kontrollorëve të trafikut ajror

EASA do të jetë përgjegjëse për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, në lidhje me certifikatat për organizatat e trajnimit të kontrolluesve të trafikut ajror të përmendura në nenin 51, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, ku ato organizata e kanë selinë e biznesit jashtë territoreve në përgjegjësinë e Shteteve Anëtare sipas Konventës së Çikagos dhe, ku është relevante, stafin e tyre.

Për sa kohë RSH nuk është asociuar në EASA, këto funksione do të kryhen nga AAC-ja, sipas parashikimeve përkatëse të kësaj rregulloreje.

Neni 82

Operatorët e avionëve të vendeve të tjera dhe mbikëqyrja ndërkombëtare e sigurisë

1. EASA do të jetë përgjegjëse për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, lidhur me autorizimet dhe deklaratat për veprimtarinë e avionëve dhe për operatorët e mjeteve fluturuese të përmendura në nenin 60, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, përveç rastit kur një Shtet Anëtar kryen funksionet dhe detyrat e shtetit të operatorit në lidhje me operatorët e mjeteve fluturuese në fjalë.

2. EASA do të jetë përgjegjëse për detyrat që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, në lidhje me autorizimet për mjetet fluturuese dhe pilotët e përmendur në pikën (a) të nenit 61, paragrafi 1, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

3. EASA, sipas kërkesës, asiston Komisionin në zbatimin e Rregullores (KE) nr. 2111/2005 duke kryer të gjitha vlerësimet e nevojshme të sigurisë, duke përfshirë vizitat në terren, të operatorëve të vendeve të tjera dhe autoriteteve përgjegjëse për mbikëqyrjen e tyre. Ai do të sigurojë rezultatet e këtyre vlerësimeve, me rekomandimet e duhura, në Komision.

Për sa kohë RSH-ja nuk është asociar në EUASA, funksionet e përcaktuara në pikat 1 dhe 2 të këtij neni do të kryhen nga AAC-ja, në përputhje me nenin 62 të kësaj rregulloreje.

Neni 83

Investigimet nga EASA

1. EASA do të kryejë vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare kompetente ose subjekteve të kualifikuara, hetimet e nevojshme për kryerjen e detyrave të saj në lidhje me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin në përputhje me nenin 62, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

2. Me qëllim kryerjen e hetimeve të përmendura në paragrafin 1, EASA ka fuqinë:

a) të kërkojë nga personat fizikë apo juridikë, të cilët janë pajisur me certifikatë ose kanë bërë deklaratë, t'i sigurojnë EASA-s të gjithë informacionin e nevojshëm;

b) të kërkojë shpjegime verbale nga këta persona për çdo fakt, dokument, objekt, procedurë ose çështje të tjera relevante për të përcaktuar nëse personi është në përputhje me këtë Rregullore dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të tyre;

c) të hyjnë në mjediset përkatëse, tokat dhe mjetet e transportit të atyre personave;

d) të shqyrtojë, të kopjojë ose të formulojë ekstrakte nga çdo dokument relevant, regjistrim apo të dhëna përkatëse që mbahen ose janë të aksesueshëm nga personat, pavarësisht mënyrës së ruajtjes së informacionit në fjalë.

Gjithashtu, EASA, kur kërkohet për të përcaktuar nëse personi i pajisur me certifikatë ose që ka dhënë një deklaratë, është në përputhje me këtë rregullore dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj, autorizohet të ushtrojë kompetencat e përcaktuara në nënparagrafin e parë, në lidhje me cilindo person tjetër juridik ose fizik i cili pritet të gëzojë ose të ketë akses në informacionin përkatës për ato qëllime. Kompetencat e këtij paragrafi do të ushtrohen në përputhje me ligjin kombëtar të Shtetit Anëtar ose të vendit jashtë EU-së ku zhvillohet hetimi, duke marrë parasysh të drejtat dhe interesat legjitimë të personave të interesuar dhe në përputhje me parimin e proporcionalitetit.

Kur në përputhje me legjislacionin e zbatueshëm kombëtar kërkohet autorizimi paraprak i autoritetit gjyqësor ose administrativ të Shtetit Anëtar ose vendit jashtë EU-së përkatës për të hyrë në mjediset, tokën dhe mjetet e transportit të përmendura në pikën (c) të nënparagrafit të parë, ato kompetenca ushtrohen vetëm pas marrjes së autorizimit të tillë paraprak.

3. EASA do të sigurojë që anëtarët e stafit të saj dhe, ku është relevante, çdo ekspert tjetër pjesëmarrës në hetim, të jenë mjaft të kualifikuar, të udhëzuar në mënyrë të përshtatshme dhe të autorizuar në mënyrën e duhur. Këta persona do të ushtrojnë kompetencat e tyre pas marrjes së autorizimit me shkrim.

4. Zyrtarët e autoriteteve kompetente, në territorin e të cilit do të zhvillohen hetimet me kërkesën e EASA-s, asistojnë atë në kryerjen e hetimeve. Me kërkesën e kësaj asistence, EASA, në kohën e duhur përpara hetimit, njofton Shtetin në territorin e të cilit do të zhvillohet hetimi lidhur me hetimin dhe asistencën e kërkuar.

Neni 84

Gjobat dhe pagesat periodike të penaliteteve

1. Komisioni mund të vendosë me kërkesë të EASA-s për një person juridik ose fizik të cilit EASA i ka lëshuar një certifikatë ose që i ka dhënë një deklaratë në përputhje me Rregulloren Evropiane (BE) nr. 2018/1139, një ose dy nga të mëposhtmet:

a) gjobë, kur ai person ka shkelur me dashje ose me neglizhencë një nga dispozitat e kësaj Rregulloreje ose të akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj;

b) një pagesë gjobe periodike, kur personi vazhdon të shkelë një nga këto dispozita, me qëllim që ta detyrojë atë person të veprojë në përputhje me këto dispozita.

2. Gjobat dhe pagesat periodike të penaliteteve të përmendura në paragrafin 1 do të jenë efektive, proporcionale dhe bindëse. Ato do të vendosen duke konsideruar rëndësinë e rastit, dhe në veçanti shkallën në të cilën është dëmtuar siguria ose mbrojtja e mjedisit, veprimtaria në të cilën ka shkelje dhe kapaciteti ekonomik i personit juridik ose fizik në fjalë.

3. Shuma e gjobave nuk duhet të tejkalojë 4% të të ardhurave ose qarkullimit vjetor të personit juridik ose fizik në fjalë. Shuma e penaliteteve periodike nuk duhet të tejkalojë 2,5 % të të ardhurave ose qarkullimit vjetor të personit juridik ose fizik në fjalë.

4. Komisioni vendos gjoba dhe pagesa penalitetesh periodike vetëm në përputhje me paragrafin 1, kur masat e tjera të parashikuara në Rregulloren Evropiane (BE) nr. 2018/1139 dhe në aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj për të adresuar këto shkelje janë të papërshtatshme ose joproporcionale.

Lidhur me vendosjen e gjobave dhe pagesave periodike të penaliteteve në përputhje me këtë nen, Komisioni miraton akte të deleguara në përputhje me nenin 128, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, duke përcaktuar:

a) kritere të detajuara dhe një metodologji të detajuar për përcaktimin e shumave të gjobave dhe pagesave periodike të penaliteteve;

b) rregullat e detajuara për hetimet, masat e ndërlidhura dhe raportimet, si dhe vendimmarrjen, duke përfshirë dispozitat për të drejtat e mbrojtjes, aksesin në dosje, përfaqësimin ligjor, konfidencialitetin dhe dispozitat e përkohshme; dhe

c) procedurat për mbledhjen e gjobave dhe pagesave periodike të penaliteteve.

5. Gjykata e Drejtësisë do të ketë pushtet të pakufizuar për të shqyrtuar vendimet e Komisionit të marra sipas paragrafit 1 Ajo mund të anulojë, zvogëlojë ose të rrisë pagesën e gjobës ose pagesën periodike të penaliteteve.

6. Vendimet e Komisionit të marra sipas paragrafit 1 nuk do të jenë me natyrë ligjore penale.

Neni 85

Monitorimi i Shteteve Anëtare të BE/ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe

1. EASA asiston Komisionin në monitorimin e aplikimit nga Shtetet Anëtare të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 dhe akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj, duke kryer inspektime dhe aktivitete të tjera monitoruese. Këto inspektime dhe aktivitete të tjera monitoruese, gjithashtu, synojnë të asistojnë Shtetet Anëtare të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe në sigurimin e zbatimit të njëtrajtshëm të Rregullores Evropiane (BE) nr.

2018/1139 dhe të akteve të deleguara dhe të zbatuara, të miratuara në bazë të tyre dhe në ndarjen e praktikave më të mira.

EASA do të raportojë në Komision mbi inspektimet dhe aktivitetet e tjera të monitorimit të kryera në përputhje me këtë paragraf.

2. Me qëllim kryerjen e inspektimeve dhe aktiviteteve të tjera monitoruese të përmendura në paragrafin 1, EASA ka fuqinë:

a) të kërkojë nga çdo autoritet kombëtar kompetent dhe çdo person fizik dhe juridik objekt të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 t'i sigurojë EASA-s të gjitha informacionet e nevojshme;

b) të kërkojë shpjegime verbale nga këta persona për çdo fakt, dokument, objekt, procedurë ose çështje të tjera relevante për të përcaktuar nëse Shteti anëtar është në përputhje me këtë Rregullore dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të tyre;

c) të hyjnë në mjediset përkatëse, tokat dhe mjetet e transportit të atyre autoriteteve dhe personave;

d) të shqyrtojë, të kopjojë ose të formulojë ekstrakte nga çdo dokument relevant, regjistrim apo të dhëna përkatëse që mbahen ose janë të aksesueshme nga autoritetet dhe personat, pavarësisht mënyrës së ruajtjes së informacionit në fjalë.

Gjithashtu, EASA, kur kërkohet për të përcaktuar nëse një Shtet Anëtar i ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe është në përputhje me Rregulloren Evropiane (BE) nr. 2018/1139 dhe me aktet e deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj, autorizohet të ushtrojë kompetencat e përcaktuara në nënparagrafin e parë në lidhje me cilindo person tjetër juridik ose fizik i cili pritet të gëzojë ose të ketë akses në informacionin përkatës për ato qëllime.

Kompetencat e këtij paragrafi do të ushtrohen në përputhje me ligjin kombëtar të Shtetit Anëtar të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe ose të vendit të tretë ku zhvillohen inspektimi dhe aktivitete të tjera monitoruese, duke marrë parasysh të drejtat dhe interesat legjitimë të personave dhe autoriteteve në fjalë dhe në përputhje me parimin e proporcionalitetit. Kur, në përputhje me legjislacionin e zbatueshëm kombëtar kërkohet autorizimi paraprak i autoritetit gjyqësor ose administrativ të Shtetit Anëtar të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe ose vendit të tretë përkatës për të hyrë në mjediset, tokën dhe mjetet e transportit të përmendura në pikën (c) të nënparagrafit të parë, ato kompetenca ushtrohen vetëm pas marrjes së autorizimit të tillë paraprak.

3. EASA do të sigurojë që anëtarët e stafit të saj dhe, ku është relevante, çdo ekspert tjetër pjesëmarrës në hetim ose aktivitete të tjera monitoruese, të jenë mjaft të kualifikuar dhe të udhëzuar në mënyrë të përshtatshme. Në raste inspektimi, këta persona do të ushtrojnë kompetencat e tyre pas marrjes së autorizimit me shkrim.

Në kohën e duhur para inspektimit, EASA do të informojë Shtetin Anëtar të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe përkatës për lëndën, qëllimin e veprimtarisë, datën në të cilën duhet të fillojë dhe identitetin e anëtarëve të stafit të saj dhe çdo eksperti tjetër që e kryen atë veprimtari.

4. Shteti Anëtar i ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe përkatës do të lehtësojë inspektimin ose aktivitetin tjetër monitorues. Ai do të sigurojë që autoritetet dhe personat në fjalë bashkëpunojnë me EASA-n.

Kur një person juridik ose fizik nuk bashkëpunon me EASA-n, autoritetet kompetente të Shtetit Anëtar të ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, në fjalë do të sigurojnë asistencën e nevojshme për EASA-n për të mundësuar kryerjen e inspektimit ose veprimtarive të tjera monitoruese.

5. Kur një inspektim ose një aktivitet tjetër monitorues i kryer në përputhje me këtë nen nënkupton një inspektim ose një aktivitet tjetër monitorues në lidhje me personin juridik ose fizik objekt të kësaj Rregulloreje, do të zbatohen nenet 83, paragrafët 2, 3 dhe 4, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

6. Me kërkesë të Shtetit Anëtar të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, raportet e hartuara nga EASA, sipas paragrafit 1, duhet t'u vihen në dispozicion në gjuhën zyrtare të Bashkimit Evropian ose gjuhët e Shtetit Anëtar ku është kryer inspektimi.

7. EASA do të publikojë një përmbledhje të informacionit në lidhje me aplikimin nga secili Shtet Anëtar i ZPEA-së, i kësaj rregulloreje dhe akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të tyre. Ajo do të përfshijë atë informacion në rishikimin vjetor të sigurisë të përmendur në nenin 72, paragrafi 7, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

8. EASA kontribuon në vlerësimin e ndikimit të zbatimit të kësaj Rregulloreje dhe akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të tyre, pa cenuar vlerësimin e Komisionit, sipas nenit 124, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, duke pasur parasysh objektivat e përcaktuar në nenin 1 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

9. Komisioni miraton akte zbatuese për përcaktimin e rregullave të detajuara për metodat e punës së EASA-s për kryerjen e detyrave sipas këtij neni. Këto akte zbatuese miratohen në përputhje me procedurën përkatëse të Komisionit.

Neni 86
Studime dhe inovacione

1. EASA do të asistojë Komisionin dhe Shtetet Anëtare në identifikimin e temave kyçe të hulumtimit në fushën e aviacionit civil për të kontribuar në sigurimin e përputhshmërisë dhe koordinimit ndërmjet punës kërkimore dhe zhvilluese të financuar nga Shteti dhe politikave në kuadër të kësaj rregulloreje.

2. EASA do të mbështesë Komisionin në përcaktimin dhe përmbushjen e programeve strukturore relevante të Bashkimit Evropian për aktivitetet e kërkimit dhe inovacionit dhe të programeve vjetore dhe shumëvjeçare të punës, përfshirë në kryerjen e procedurave të vlerësimit, në shqyrtimin e projekteve të financuara dhe në shfrytëzimin e rezultateve të projekteve të kërkimit dhe inovacionit.

3. EASA zbaton pjesët e lidhura me aviacionin civil të programit strukturor për Studim dhe Inovacion, ku Komisioni ka deleguar kompetencat përkatëse për të.

4. EASA mund të zhvillojë dhe financojë kërkimet për sa kohë lidhet ngushtë me përmirësimin e aktiviteteve në fushën e saj të kompetencës. Nevojat dhe aktivitetet kërkimore të EASA-s do të përfshihen në programin e saj vjetor të punës.

5. Rezultatet e kërkimit të financuar nga EASA do të publikohen, përveç rasteve kur rregullat e aplikuara të së drejtës së pronësisë intelektuale ose rregullat e sigurisë së EASA-s të përmendura në nenin 123 e parandalojnë këtë publikim.

6. Përpos detyrave të përcaktuara në paragrafët 1 deri 4 të këtij neni dhe në nenin 75, EASA mund të angazhohet, gjithashtu, në aktivitete kërkimore *ad hoc*, me kusht që këto aktivitete të jenë në përputhje me detyrat e EASA-s dhe objektivat e Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

Neni 87
Mbrojtja mjedisore

1. Masat e marra nga EASA në lidhje me emetimin e gazrave dhe zhurmën, me qëllim certifikimin e projektimit të produkteve në përputhje me nenin 11, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, synojnë parandalimin e efekteve të dëmshme evidente në klimën, mjedisin dhe shëndetin e njeriut të shkaktuara nga produktet e aviacionit civil, duke i kushtuar vëmendjen e duhur standardeve ndërkombëtare dhe praktikave të rekomanduara, përfitimeve mjedisore, realizueshmërisë teknologjike dhe ndikimit ekonomik.

2. Komisioni, EASA, institucionet e tjera të Bashkimit Evropian, organet, zyrat dhe Agjencitë, Shtetet Anëtare dhe shtetet e lidhura me BE-në me anë të marrëveshjeve të caktuara, brenda fushave të tyre përkatëse, bashkëpunojnë për çështjet mjedisore, përfshirë ato të trajtuara në

Direktivën 2003/87/KE të Parlamentit Evropian dhe Direktivën 1907/2006/KE të Parlamentit Evropian me synim sigurimin e ndërvarësisë mes klimës dhe mbrojtjes së mjedisit, shëndetit të njeriut dhe të fushave të tjera teknike të aviacionit civil, duke i kushtuar vëmendjen e duhur standardeve ndërkombëtare dhe praktikave të rekomanduara, përfitimeve mjedisore, realizueshmërisë teknologjike dhe ndikimit ekonomik.

3. EASA, kur ka ekspertizën përkatëse, asiston Komisionin me përcaktimin dhe koordinimin e politikave dhe veprimeve të mbrojtjes së mjedisit të aviacionit civil, në veçanti duke kryer studime, simulime dhe duke ofruar këshilla teknike, duke marrë parasysh ndërvarësitë midis klimës dhe mbrojtjes së mjedisit, shëndetit të njeriut me fusha të tjera, teknike, të aviacionit civil.

4. Për të informuar palët e interesuara dhe publikun e gjerë, EASA, të paktën çdo tre vjet, publikon një rishikim mjedisor, i cili do të japë një llogari objektive të gjendjes së mbrojtjes së mjedisit në lidhje me aviacionin civil në Bashkimin Evropian.

Gjatë përgatitjes së këtij shqyrtimi, EASA do të mbështetet kryesisht në informacione që tashmë janë në dispozicion të institucioneve dhe organeve të Bashkimit Evropian, si dhe në informacionin në dispozicion të publikut të gjerë.

EASA lidhet me Shtetet Anëtare të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe dhe konsulton palët e interesuara dhe organizatat relevante për zhvillimin e këtij rishikimi.

Ky rishikim, gjithashtu, përmban rekomandime që synojnë të përmirësojnë nivelin e mbrojtjes së mjedisit në fushën e aviacionit civil në Bashkimin Evropian.

Neni 88

Ndërvarësitë ndërmjet sigurisë së operimeve dhe sigurisë së aviacionit civil

1. Komisioni, EASA dhe Shtetet Anëtare të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe apo ato të lidhura me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje do të bashkëpunojnë për çështjet e sigurisë së aviacionit civil, duke përfshirë sigurinë kibernetike, ku ekzistojnë ndërvarësi midis sigurisë në operime dhe sigurisë së aviacionit civil.

2. Kur ekzistojnë ndërvarësi midis sigurisë në operime dhe sigurisë së aviacionit civil, EASA, sipas kërkesës, siguron asistencë teknike për Komisionin, ku EASA ka ekspertizën përkatëse për sigurinë në operime, për zbatimin e rregullores (EC) nr. 300/2008 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit Evropian (1) dhe dispozitat e tjera relevante të legjislacionit të Bashkimit Evropian.

3. Për të kontribuar në mbrojtjen e aviacionit civil ndaj veprimeve të ndërhyrjes së paligjshme, kur ekzistojnë ndërvarësi ndërmjet sigurisë në operime dhe sigurisë së aviacionit civil, EASA, kur është e nevojshme, reagon pa vonesa të panevojshme për ndonjë problem urgjent, i cili është i një rëndësie të përbashkët për Shtetet Anëtare të ZPEA-së dhe që përfshihet në Rregulloren Evropiane (BE) nr. 2018/1139 duke:

a) marrë masat e parashikuara nga pika (h) e nenit 77, paragrafi 1 për të adresuar dobësitë në projektimin e mjeteve fluturuese;

b) rekomanduar veprime korrigjuese që duhet të ndërmerren nga autoritetet kombëtare kompetente ose personat fizikë dhe juridikë objekt të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 dhe/ose shpërndarjen e informacionit përkatës këtyre autoriteteve dhe personave, në rast se problemi ndikon në funksionimin e mjeteve fluturuese, duke përfshirë rreziqet e aviacionit civil që gjenerohen nga zonat e konfliktit.

Para marrjes së masave të përmendura në pikat (a) dhe (b) të nënparagrafit të parë, EASA merr miratimin e Komisionit dhe konsultohet me Shtetet Anëtare. EASA i bazon këto masa, kur është e mundur, në vlerësimet e përbashkëta të rrezikut të Bashkimit Evropian dhe merr parasysh nevojën për reagim të shpejtë në raste emergjence.

Neni 89

Ndërvarësitë ndërmjet sigurisë në operimet e aviacionit civil dhe faktorëve social-ekonomikë

1. Komisioni, EASA, organet e tjera të institucioneve të Bashkimit Evropian, zyrat dhe Agjencitë dhe Shtetet Anëtare apo ato të lidhura me EASA-n nëpërmjet një marrëveshjeje, në kuadër të fushave të tyre përkatëse, bashkëpunojnë me synimin për të siguruar që ndërvarësitë midis sigurisë së operimeve të aviacionit civil dhe faktorëve të lidhur social- ekonomikë të merren parasysh duke përfshirë edhe procedurat rregullatore, mbikëqyrjen dhe zbatimin e kulturës së drejtë siç përcaktohet në nenin 2 të rregullores (BE) nr. 376/2014, për të adresuar rreziqet sociale-ekonomike për sigurinë e aviacionit.

2. EASA konsultohet me palët e interesuara relevante gjatë adresimit të ndërvarësive të tilla.

3. EASA, çdo tre vjet, publikon një rishikim, i cili do të japë një llogari objektive të veprimeve dhe masave të ndërmarra, veçanërisht ato që adresojnë ndërvarësitë midis sigurisë së aviacionit civil dhe faktorëve social-ekonomikë.

Neni 90

Bashkëpunimi ndërkombëtar

1. EASA, sipas kërkesës, asiston Komisionin në menaxhimin e marrëdhënieve me vendet e treta dhe organizatat ndërkombëtare në lidhje me çështjet e mbuluara nga Rregullorja Evropiane (BE) nr. 2018/1139. Kjo asistencë në veçanti do të kontribuojë në harmonizimin e rregullave, njohjen reciproke të certifikatave, në interes të industrisë evropiane dhe në promovimin e standardeve evropiane të sigurisë së aviacionit.

2. EASA mund të bashkëpunojë me autoritetet kompetente të vendeve të treta dhe me organizatat ndërkombëtare kompetente në çështjet e mbuluara nga Rregullorja Evropiane (BE) nr. 2018/1139. Për këtë qëllim, EASA, në konsultim paraprak me Komisionin, mund të lidhë marrëveshje pune me ato autoritete dhe organizata ndërkombëtare. Këto marrëveshje pune nuk do të krijojnë detyrime ligjore që kanë të bëjnë me Bashkimin Evropian dhe Shtetet Anëtare të tij.

3. EASA ndihmon Shtetet Anëtare në ushtrimin e të drejtave dhe përmbushjen e detyrimeve të tyre sipas marrëveshjeve ndërkombëtare që kanë të bëjnë me çështjet e mbuluara nga kjo rregullore, në veçanti të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas Konventës së Çikagos.

EASA mund të veprojë si një Organizatë Rajonale e Mbikëqyrjes së Sigurisë në kuadër të ICAO-s.

4. EASA, në bashkëpunim me Komisionin dhe Shtetet Anëtare, përfshin dhe përditëson ku është e nevojshme, informacionin e mëposhtëm në bazën e të dhënave përmendur në nenin 74:

a) informacione mbi përputhshmërinë e Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 dhe të akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të tyre dhe masave të marra nga EASA sipas kësaj rregulloreje me standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara;

b) informacione të tjera lidhur me zbatimin e Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, e cila është e përbashkët për të gjitha Shtetet Anëtare dhe që është e rëndësishme për monitorimin nga ICAO për përputhshmërinë e Shteteve Anëtare me Konventën e Çikagos dhe standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara.

Shtetet e përdorin informacionin kur zbatojnë detyrimet e tyre sipas nenit 38 të Konventës së Çikagos dhe kur japin informacionin e ICAO-s nënprogramin e Auditimit të Përgjithshëm të Sigurisë të ICAO-s.

5. Pa cenuar dispozitat përkatëse të Traktatit, Komisioni, EASA dhe autoritetet kombëtare kompetente që janë të përfshira në aktivitetet e ICAO-s, duhet të bashkëpunojnë, përmes një rrjeti ekspertësh, për çështjet teknike brenda objektit të kësaj rregulloreje dhe që lidhen me punën e ICAO-s. EASA do të sigurojë këtë rrjet me mbështetjen e nevojshme administrative, duke përfshirë asistencën për përgatitjen dhe organizimin e mbledhjeve të tij.

6. Përpos detyrave të përcaktuara në paragrafët 1 deri 5 të këtij neni dhe në nenin 75, EASA mund të angazhohet, gjithashtu, në aktivitete kërkimore dhe bashkëpunime teknike e projekte asistence *ad hoc* me vende të treta dhe organizata ndërkombëtare, me kusht që këto aktivitete të jenë në përputhje me detyrat e EASA-s dhe objektivat e vendosur në nenin 1.

Neni 91
Menaxhimi i sigurisë në operime në aviacion

1. EASA, në kuadër të fushës së saj të kompetencës, kontribuon në reagimin në kohë dhe në zbutjen e krizave të aviacionit, në koordinim, me palë të tjerë të interesuar të përshtatshëm.

2. EASA merr pjesë në Qelizën Evropiane të Koordinimit të Krizave të Aviacionit (EACCC) e themeluar në përputhje me nenin 18 të Rregullores së Komisionit (BE) nr. 677/2011.

Neni 92
Trajnimi i aviacionit

1. Me qëllim promovimin e praktikave më të mira dhe të njëtrajtshmërisë në zbatimin e kësaj Rregulloreje dhe të akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj, EASA, me kërkesë të ofruesit të trajnimit të aviacionit, mund të vlerësojë pajtueshmërinë e ofruesit dhe kurseve trajnuese të tij me kërkesat e përcaktuara nga EASA dhe të publikuara në botimin e tij zyrtar. Pas vendosjes së një pajtueshmërie të tillë, ofruesi ka të drejtë të ofrojë kurse trajnimi të miratuara nga EASA.

2. EASA mund të ofrojë trajnim kryesisht për stafin e autoriteteve kombëtare kompetente, por edhe për autoritetet kompetente të vendeve të treta, organizatat ndërkombëtare, personat fizikë dhe juridikë që janë objekt i Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 dhe palët e tjera të interesuara, qoftë përmes burimeve të veta të trajnimit ose, kur është e nevojshme, duke u mbështetur në ofruesit e jashtëm të trajnimit.

Neni 93
Zbatimi i Qiellit të Vetëm Evropian

EASA, kur ka ekspertizën e duhur dhe me paraqitjen e një kërkese, siguron asistencë teknike për Komisionin, për zbatimin e Qiellit të Vetëm Evropian, në veçanti përmes:

a) kryerjes së inspektimeve teknike, investigimeve teknike dhe studimeve;

b) dhënies së kontributit në çështjet e mbuluara nga kjo rregullore, në bashkëpunim me Organin e Rishikimit të Performancës të parashikuar në nenin 11 të Rregullores (KE) nr. 549/2004, për zbatimin e skemës së performancës për shërbimet e lundrimit ajror dhe funksionet e rrjetit;

c) dhënies së kontributit në zbatimin e masterplanit të MTA-ve, duke përfshirë zhvillimin dhe përdorimin e programit SESAR.

SEKSIONI II
STRUKTURA E BRENDSHME

Neni 94
Statusi juridik, postet dhe zyrat lokale

1. EASA është organ i Bashkimit Evropian. Ajo ka personalitet juridik.

2. Në çdo shtet anëtar, EASA gëzon kapacitetin juridik më të gjerë të mundshëm, që mund t'u akordohet personave juridikë që u nënshtrohen ligjeve të atyre shteteve. Në veçanti, mund të

blejë dhe shesë pronën e luajtshme dhe të paluajtshme dhe mund të jetë pjesë e procedimeve ligjore.

3. Selia e EASA-s është Këln, Republika Federale e Gjermanisë.

4. EASA mund të themelojë zyra lokale në Shtetet Anëtare ose bashkë-lokalizojë stafin në delegacionet e Bashkimit Evropian të vendeve të treta.

5. EASA përfaqësohet ligjërisht nga Drejtori Ekzekutiv.

Neni 95
Stafi

1. Rregulloret e Personelit të Zyrtarëve të Bashkimit Evropian, Kushtet e Punësimit të Funksionareve të tjerë të Bashkimit Evropian (1) dhe rregullat e miratuara nga marrëveshje midis institucioneve të Bashkimit Evropian për t'u dhënë efekt Rregulloreve të Personelit dhe Kushteve të Punësimit do të aplikohen nga stafi i punësuar nga EASA.

2. EASA mund të përdorë ekspertë kombëtarë të deleguar ose staf tjetër të papunësuar nga EASA. Bordi i menaxhimit miraton një vendim që përcakton rregullat për delegimin e ekspertëve kombëtare të EASA-s.

Neni 96
Privilegjet dhe imunitetet

Protokolli nr. 7 mbi privilegjet dhe imunitetet e Bashkimit Evropian, shtuar të TEU dhe TFEU, do të zbatohen nga EASA dhe stafi i saj.

Neni 97
Detyrimet

1. Detyrimi kontraktor i EASA-s rregullohet nga ligji që vlen për kontratën në fjalë.

2. Gjykata ka të drejtë të japë gjykim për çdo klauzolë arbitrazhi të përfshirë në një kontratë të lidhur nga EASA.

3. Në rastet e një detyrimi jokontraktor, EASA, në përputhje me parimet e përgjithshme të pranuara nga ligjet e Shteteve Anëtare, përmirëson çdo dëm të shkaktuar nga ajo apo stafi i saj në kryerjen e detyrave të tyre.

4. Gjykata e Drejtësisë gëzon juridiksion në mosmarrëveshjet për kompensimin e dëmeve të përmendura në paragrafin 3.

5. Përgjegjësia personale e stafit të saj ndaj EASA-s rregullohet nga dispozitat e përcaktuara në Rregulloret e Stafit ose Kushtet e Punësimit që zbatohen për to.

Neni 98
Funksionet e Bordit Drejtues

1. EASA duhet të ketë një Bord Drejtues.

2. Bordi Drejtues:

a) cakton Drejtorin Ekzekutiv dhe, kur është e përshtatshme, kohëzgjatjen e mandatit të tij ose shkarkimin nga detyra, në përputhje me nenin 103 të Rregullores Evropiane (EU) nr. 2018/1139;

b) miraton një raport të konsoliduar të veprimtarisë vjetore mbi aktivitetet e EASA-s dhe e dërgon këtë raport deri në 1 korrik të çdo viti te Parlamenti Evropian, Këshilli, Komisioni dhe Gjykata e Audituesve. Raporti i konsoliduar i veprimtarisë vjetore vendoset në dispozicion të publikut;

c) miraton çdo vit dokumentin e programimit të EASA-s me shumicën e dy të tretave të anëtarëve me të drejtë vote dhe në përputhje me nenin 117, të Rregullores së BE-së 2018/1139;

d) miraton buxhetin vjetor të EASA-s me shumicën e dy të tretave të anëtarëve me të drejtë vote dhe në përputhje me nenin 120, paragrafi 11, të Rregullores së BE-së 2018/1139;

e) përcakton procedurat për marrjen e vendimeve nga Drejtori Ekzekutiv, siç përmendet në nenet 115 dhe 116;

f) kryen funksionet e tij në lidhje me buxhetin e EASA-s, në përputhje me nenet 120, 121 dhe 125, të Rregullores së BE-së 2018/1139;

g) cakton anëtarët e Bordit të Apelimit në përputhje me nenin 106 të Rregullores së BE-së 2018/1139;

h) ushtron autoritetin disiplinor mbi Drejtorin Ekzekutiv;

i) jep opinionin e tij për rregullat në lidhje me tarifat dhe pagesat e përmendura në nenin 126;

j) miraton Rregullat e Procedurave;

k) vendos mbi rregullimet gjuhësore për EASA-n;

l) merr vendime për ngritjen e strukturave të brendshme të EASA-s në nivel drejtorësh dhe, sipas nevojës, ndryshimet e tyre;

m) në përputhje me paragrafin 6 dhe në lidhje me stafin e EASA-s, ushtron kompetencat e dhëna nga Rregullorja e Stafit mbi Autoritetin Emërues dhe nga Kushtet e Punësimit të nëpunësve të tjerë në Autoritetin e Përcaktuar për të lidhur një Kontratë Pune (kompetencat e autoritetit emërues);

n) miraton rregulla të përshtatshme zbatuese për vendosjen në zbatim të Rregullores së Stafit dhe të Kushteve të Punësimit të nëpunësve të tjerë në përputhje me nenin 110 të Rregullores së Stafit;

o) miraton rregulla për parandalimin dhe menaxhimin e konfliktit të interesit në lidhje me anëtarët e saj, si dhe me anëtarët e Bordit të Apelimit;

p) siguron ndjekjen e duhur të gjetjeve dhe rekomandimeve që rrjedhin nga raportet dhe vlerësimet e auditimit të brendshëm ose të jashtëm, si dhe nga investigimet e Zyrës Evropiane kundër Mashtrimit (OLAF) (1);

q) miraton rregullat financiare të zbatueshme për EASA-n në përputhje me nenin 125 të Rregullores së BE-së 2018/1139;

r) cakton një Ekspert Kontabël, i cili është objekt i Rregullores së Stafit dhe Kushteve të Punësimit të nëpunësve të tjerë, të cilët janë tërësisht të pavarur gjatë kryerjes së detyrave të tij;

s) miraton një strategji kundër mashtrimit, në proporcion me rreziqet e mashtrimit duke marrë parasysh kostot dhe përfitimet e masave që do të zbatohen;

t) jep mendimin e tij mbi draftin e Programit të Sigurisë së Aviacionit Evropian në përputhje me nenin 5 të Rregullores së BE-së 2018/1139;

u) miraton Planin Evropian për Sigurinë e Aviacionit në përputhje me nenin 6, të Rregullores BE-së 2018/1139;

v) merr vendime të arsyetuara siç duhet në lidhje me heqjen dorë nga imuniteti në përputhje me nenin 17 të protokollit nr. 7 "Për privilegjet dhe imunitetet e Bashkimit Evropian, bashkëngjitur si shtojcë në TEU dhe TFEU;

w) vendos procedurat për bashkëpunimin e përshtatshëm të EASA-s me autoritetet gjyqësore kombëtare, pa cenuar Rregulloret (BE) nr. 996/2010 dhe (BE) nr. 376/2014.

3. Bordi Drejtues mund të këshillojë Drejtorin Ekzekutiv për çdo çështje që lidhet me fushat që mbulon kjo rregullore.

4. Bordi Drejtues krijon një organ këshillues që përfaqëson gamën e plotë të palëve të interesit të prekura nga puna e EASA-s, e cila konsultohet para se të marrë vendime në fushat e përmendura në pikat (c), (e), (f) dhe (i) të paragrafit 2. Bordi Drejtues mund të vendosë, gjithashtu, që të konsultohet me organin këshillues për çështje të tjera të përmendura në paragrafët 2 dhe 3. Bordi Drejtues nuk duhet në asnjë rast të jetë i lidhur me opinionin e organit këshillues.

5. Bordi Drejtues mund të krijojë organe pune për të ndihmuar në përmbushjen e detyrave të tij, duke përfshirë përgatitjen e vendimeve të tij dhe monitorimin dhe zbatimit të tyre.

6. Bordi Drejtues miraton, në përputhje me nenin 110 të Rregullores së Stafit, një vendim bazuar në nenin 2, paragrafi 1 të Rregullores së Stafit dhe në nenin 6 të Kushteve të Punësimit të nëpunësve të tjerë, duke deleguar kompetencat përkatëse të autoritetit të emërimit te Drejtori Ekzekutiv dhe duke përcaktuar kushtet sipas të cilave mund të pezullohet ky delegim i kompetencave. Drejtori Ekzekutiv është i autorizuar të nëndelegojë këto kompetenca.

Kur kërkohet në rrethana të jashtëzakonshme, Bordi Drejtues, me anë të një vendimi, mund të pezullojë përkohësisht delegimin e kompetencave të autoritetit emërues te Drejtori Ekzekutiv dhe kompetencat e nëndeleguara nga ky i fundit dhe t'i ushtrojë vetë këto kompetenca ose t'i delegojë ato te një prej anëtarëve të tij ose te një tjetër anëtar i stafit, përveç Drejtorit Ekzekutiv.

Neni 99

Përbërja e Bordit Drejtues

1. Bordi Drejtues përbëhet nga përfaqësues nga Shtetet Anëtare dhe nga Komisioni, të gjithë me të drejtë vote. Secili Shtet Anëtar emëron një anëtar të Bordit Drejtues dhe dy zëvendës. Një zëvendës përfaqëson anëtarin vetëm në mungesë të tij. Komisioni cakton dy përfaqësues dhe zëvendësit e tyre. Mandati i anëtarëve dhe zëvendësve të tyre është katër vjet. Ky mandat mund të zgjatet.

2. Anëtarët e Këshillit Drejtues dhe zëvendësit e tyre emërohen në saj të njohurive, përvojës dhe angazhimit të tyre të njohur në fushën e aviacionit civil, duke marrë parasysh ekspertizën përkatëse Drejtuese, administrative dhe buxhetore, të cilat do të përdoren për të përmbushur objektivat e kësaj rregulloreje. Anëtarët kanë përgjegjësi të përgjithshme të paktën për politikën e sigurisë së aviacionit civil në Shtetet e tyre Anëtare.

3. Të gjitha palët e përfaqësuara në Bordin Drejtues duhet të bëjnë përpjekje për të kufizuar qarkullimin e përfaqësuesve të tyre, në mënyrë që të sigurohet vazhdimësia e punës së Bordit Drejtues. Të gjitha palët duhet të synojnë të arrijnë një përfaqësim të balancuar midis meshkujve dhe femrave në Bordin Drejtues.

4. Kur është e përshtatshme, pjesëmarrja e përfaqësuesve të vendeve të treta Evropiane në Bordin Drejtues me statusin e vëzhguesit dhe kushtet për këtë pjesëmarrje do të vendosen në marrëveshjet e përmendura në nenin 129.

5. Organi këshillues i përmendur në nenin 98, paragrafi 4 emëron katër nga anëtarët e tij për të marrë pjesë me statusin e vëzhguesit në Bordin Drejtues. Ata përfaqësojnë, sa më gjerë të jetë e mundur, pikëpamjet e ndryshme të përfaqësuara në organin këshillues. Afati fillestar i mandatit është 48 muaj me të drejtë zgjatjeje.

Neni 100

Kryetari i Bordit Drejtues

1. Bordi Drejtues zgjedh një kryetar dhe një zëvendëskryetar mes anëtareve të tij me të drejtë vote. Zëvendëskryetari zëvendëson *ex-officio* kryetarin në rast se kryetari nuk ka mundësi të ushtrojë detyrat e tij/saj.

2. Mandati i kryetarit dhe zëvendëskryetarit është katër vjet me të drejtë rinovimi vetëm një herë për katër vjet të tjera. Nëse anëtarësia e tyre në Bordin Drejtues ndërpritet në çdo kohë gjatë mandatit të tyre, mandati i tyre automatikisht skadon atë datë.

Neni 101

Mbledhjet e Bordit Drejtues

1. Mbledhjet e Bordit Drejtues thirren nga kryetari i tij.

2. Bordi Drejtues mban të paktën dy mbledhje të zakonshme në vit. Përveç kësaj, këto mbledhje zhvillohen me kërkesën e kryetarit, të Komisionit ose të paktën një të tretës së anëtarëve të tij.

3. Drejtori Ekzekutiv i EASA-s merr pjesë në diskutime, pa të drejtë vote.

4. Anëtarët e Bordit Drejtues, sipas Rregullave të Procedurave, mund të asistohen nga këshilltarët ose ekspertët e tyre.

5. Bordi Drejtues mund të ftojë çdo person, mendimi i të cilit mund të jetë me interes për të marrë pjesë në mbledhjet e tij me statusin e vëzhguesit.

6. EASA i siguron Bordit Drejtues sekretariatin.

Neni 102

Rregullat e votimit të Bordit Drejtues

1. Pa cenuar pikat (c) dhe (d) të nenit 98, paragrafi 2 dhe nenit 103, paragrafi 7, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, Bordi Drejtues merr vendime me shumicën e anëtarëve të tij me të drejtë vote. Me kërkesën e një anëtari të Bordit Drejtues, vendimi i përmendur në pikën (k) të nenit 98, paragrafi 2 merret në mënyrë unanime.

2. Çdo anëtar i emëruar sipas nenit 99, paragrafi 1 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 ka një votë. Në mungesë të një anëtari, zëvendësi i tij/saj ka të drejtë të ushtrojë të drejtën e tij/saj për të votuar. As vëzhguesit dhe as Drejtori Ekzekutiv i EASA-s nuk kanë të drejtën e votës.

3. Rregullat e Procedurave së Bordit Drejtues përcaktojnë marrëveshje më të detajuara të votimit, në veçanti kushtet sipas të cilave një anëtar mund të veprojë në emër të një anëtari tjetër, si dhe çdo kërkesë kuorumi, kur është e përshtatshme.

4. Në mënyrë që ato të miratohen, vendimet për çështjet buxhetore ose të burimeve njerëzore, në veçanti çështjet e përmendura në pikat (d), (f), (h), (m), (n), (o) dhe (q) të nenit 98, paragrafi 2, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 kërkojnë një votim pozitiv nga Komisioni.

Neni 103

Drejtori i Ekzekutiv

1. Drejtori Ekzekutiv angazhohet si agjent i përkohshëm i EASA-s sipas pikës (a) të nenit 2 të Kushteve të Punësimit të punonjësve të tjerë.

2. Drejtori Ekzekutiv emërohet nga Bordi Drejtues në bazë të meritës dhe të kompetencës së dokumentuar dhe eksperiencës përkatëse për aviacionin civil, nga një listë e kandidatëve të propozuar nga Komisioni, pas një procedure të hapur dhe transparente të përzgjedhjes.

EASA përfaqësohet nga kryetari i Bordit Drejtues me qëllim lidhjen e kontratës me Drejtorin Ekzekutiv.

Para emërimit, kandidati i zgjedhur nga Bordi Drejtues ftohet që të bëjë një deklaratë para Komisionit kompetent të Parlamentit Evropian dhe t'u përgjigjet pyetjeve të parashtruara nga anëtarët e tij.

3. Mandati i Drejtorit Ekzekutiv është pesë vjet. Në fund të asaj periudhe Komisioni ndërmerr një analizë që merr parasysh vlerësimin e performancës së Drejtorit Ekzekutiv dhe detyrat dhe sfidat e ardhshme të EASA-s. Në gjysmën e mandatit, Drejtori Ekzekutiv mund të ftohet që të bëjë një deklaratë në Komisionin kompetent të Parlamentit Evropian dhe t'u përgjigjet pyetjeve nga anëtarët e tij lidhur me performancën e Drejtorit Ekzekutiv.

4. Bordi Drejtues, duke vepruar në bazë të një propozimi nga Komisioni që merr parasysh analizën e përmendur në paragrafin 3, mund të zgjasë mandatin e Drejtorit Ekzekutiv një herë, jo më shumë se pesë vjet. Para zgjatjes së mandatit të Drejtorit Ekzekutiv, Bordi Drejtues informon Parlamentin Evropian se synon të zgjasë mandatin e Drejtorit Ekzekutiv. Brenda një muaji para

kësaj zgjatje, Drejtori Ekzekutiv mund të ftohet që të bëjë një deklaratë para Komisionit kompetent të Parlamentit dhe t'u përgjigjet pyetjeve të anëtarëve të tij.

5. Drejtori Ekzekutiv të cilit i është zgjatur mandati i tij nuk mund të marrë pjesë në një procedurë tjetër përzgjedhjeje për postin e njëjtë në fund të periudhës së përgjithshme.

6. Drejtori Ekzekutiv mund të shkarkohet nga detyra vetëm me vendim të Bordit Drejtues duke vepruar me propozim të Komisionit.

7. Bordi Drejtues merr vendime për emërimin, shtyrjen e mandatit ose shkarkimin nga detyra të Drejtorit Ekzekutiv në bazë të shumicës së dy të tretave të anëtarëve të tij me të drejtë vote.

8. Drejtori Ekzekutiv mund të ndihmohet nga një ose më shumë drejtorë. Nëse drejtori Ekzekutiv mungon ose është i padisponueshëm, një prej drejtorëve do të zërë vendin e tij/saj.

Neni 104

Përgjegjësitë e Drejtorit Ekzekutiv

1. Drejtori Ekzekutiv është përgjegjës për menaxhimin e EASA-s. Drejtori Ekzekutiv është përgjegjës ndaj Bordit Drejtues. Pa cenuar kompetencat e Komisionit dhe të Bordit Drejtues, Drejtori Ekzekutiv është i pavarur në kryerjen e detyrave të tij/të saj dhe nuk do të kërkojë as të marrë udhëzime nga asnjë qeveri ose nga ndonjë organ tjetër.

2. Drejtori Ekzekutiv i raporton parlamentit evropian për kryerjen e detyrave të tij ose të saj kur është i ftuar për ta bërë këtë. Këshilli mund të ftojë Drejtorin Ekzekutiv të raportojë për kryerjen e këtyre detyrave.

3. Drejtori Ekzekutiv është përgjegjës për zbatimin e detyrave që i janë caktuar EASA-s nga kjo rregullore ose akte të tjera të Bashkimit Evropian. Në veçanti, Drejtori Ekzekutiv është përgjegjës për:

a) miratimin e masave të EASA-s, siç përcaktohet në nenin 76 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, brenda kufijve të përcaktuar në këtë rregullore dhe akteve të deleguara dhe zbatuese të miratuara në bazë të saj;

b) vendimmarrjen për hetimet, inspektimet dhe aktivitetet e tjera të monitorimit siç parashikohet në nenet 83 dhe 85 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139;

c) vendimmarrjen për alokimin e detyrave për subjektet e kualifikuara në përputhje me nenet 69, paragrafi 1 dhe për kryerjen e hetimeve në emër të EASA-s nga autoritetet kombëtare kompetente ose subjektet e kualifikuara në përputhje me nenin 83, paragrafi 1 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139;

d) marrjen e masave të nevojshme në lidhje me aktivitetet e EASA-s në lidhje me bashkëpunimin ndërkombëtar, në përputhje me nenin 90 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139;

e) marrjen e të gjitha hapave të nevojshëm, përfshirë miratimin e udhëzimeve të brendshme administrative dhe publikimin e njoftimeve, për të siguruar funksionimin e duhur të EASA-s në përputhje me këtë rregullore;

f) zbatimin e vendimeve të miratuara nga Bordi Drejtues;

g) përgatitjen e raportit vjetor të konsoliduar mbi aktivitetet e EASA-s dhe dorëzimin e tij në Bordin Drejtues për miratim;

h) përgatitjen e draftdeklaratës së EASA-s për parashikimet e të ardhurave dhe shpenzimet në përputhje me nenin 120 dhe zbatimin e buxhetit të saj, në përputhje me nenin 121 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139;

i) delegimin e kompetencave të Drejtorit Ekzekutiv tek anëtarët e tjerë të stafit të EASA-s. Komisioni miraton akte zbatuese që përcaktojnë rregullat e zbatueshme për këto delegime. Këto akte zbatuese miratohen në përputhje me procedurën këshilluese të përmendur në nenin 127, paragrafi 2 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139;

j) përgatitjen e dokumentit të programimit të përmendur në nenin 117, paragrafi 1, të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 dhe dorëzimin e tij në Bordin Drejtues për miratim, pasi merret edhe mendimi i Komisionit;

k) zbatimin e dokumentit të programimit të përmendur në nenin 117, paragrafi 1 dhe raportimin te Bordi Drejtues për zbatimin e tij;

l) përgatitjen e një plani veprimi pas konkluzioneve të raporteve dhe vlerësimeve të auditimit të brendshëm ose të jashtëm, si dhe hetimet nga OLAF dhe raportimin dy herë në vit mbi progresin te Komisioni dhe rregullisht te Bordi Drejtues;

m) mbrojtjen e interesave financiarë të Bashkimit Evropian, duke zbatuar masat parandaluese kundër mashtrimit, korrupsionit dhe çdo aktiviteti tjetër të paligjshëm, nëpërmjet kontrolleve efektive dhe, nëse zbulohen parregullsi, duke mbuluar shumat e paguara gabimisht dhe, kur është e përshtatshme, duke vendosur masa administrative, efektive, proporcionale dhe bindëse dhe ndëshkimet financiare;

n) përgatitjen e një strategjie kundër mashtrimit për EASA-n dhe ta paraqesë atë në Bordin Drejtues për miratim;

o) përgatitjen e draftit të rregullave financiare të zbatueshme për EASA-n;

p) përgatitjen e Planit Evropian për Sigurinë e Aviacionit dhe përditësimet e tij të mëvonshme, dhe dorëzimin e tyre në Bordin Drejtues për miratim;

q) raportimin e Bordit Drejtues mbi zbatimin e Planit Evropian për Sigurinë e Aviacionit;

r) përgjigjen ndaj kërkesave për ndihmë nga Komisioni të bëra në përputhje me këtë rregullore;

s) pranimin e rialokimit të përgjegjësive tek EASA në përputhje me nenet 64 dhe 65 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139;

t) administrimin e përditshëm të EASA-s;

u) marrjen e të gjitha vendimeve për themelimin e strukturave të brendshme të EASA-s dhe, kur është e nevojshme, për çdo ndryshim, përveç atyre në nivel drejtorësh, të cilat do të miratohen nga Bordi Drejtues;

v) miratimin e rregullave për parandalimin dhe menaxhimin e konfliktit të interesave, në lidhje me pjesëmarrësit e grupeve të punës dhe grupet e ekspertëve dhe anëtarëve të tjerë të stafit që nuk mbulohen nga rregullorja e stafit, të cilat përfshijnë dispozita mbi deklaratat e interesit dhe, sipas rastit, aktivitetet profesionale të punësimit.

4. Drejtori Ekzekutiv, gjithashtu, është përgjegjës për të vendosur nëse është e nevojshme për përmbushjen e detyrave të EASA-s në mënyrë efikase dhe efektive të ngrejë një ose më shumë zyra lokale në një ose më shumë Shtete Anëtare ose të gjejë bashkërisht stafin për delegacionet e Bashkimit Evropian në vende të treta, sipas marrëveshjeve të përshtatshme me Shërbimin Evropian të Veprimeve për Jashtë. Ky vendim kërkon pëlqimin paraprak të Komisionit, të Bordit Drejtues dhe, kur është e zbatueshme, Shtetit anëtar ku duhet të themelohet zyra vendore. Ky vendim specifikon fushën e zbatimit të aktiviteteve që do të kryhen në atë zyrë vendore ose nga stafi i bashkë-vendosur në mënyrë që të shmangë shpenzimet e panevojshme dhe dyfishimin e funksioneve administrative të EASA-s.

Neni 105

Kompetencat e Bordit të Apelimit

1. Bordi i Apelimit krijohet si pjesë e strukturës administrative të EASA-s. Komisioni është i autorizuar të miratojë akte të deleguara, në përputhje me nenin 128 të Rregullores Evropiane (BE) 2018/1139, për të përcaktuar organizimin dhe përbërjen e Bordit të Apelimit.

2. Bordi i Apelimit është përgjegjës për të marrë vendime mbi apelimet kundër vendimeve të përmendura në nenin 108 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139. Bordi i Apelimit mblidhet sipas nevojës.

Neni 106
Anëtarët e Bordit të Apelimit

1. Anëtarët dhe zëvendësit e tyre emërohen nga Bordi Drejtues nga një listë e kandidatëve të kualifikuar të vendosur nga Komisioni.

2. Mandati i anëtarëve të Bordit të Apelimit, duke përfshirë kryetarin dhe çdo zëvendës, zgjat pesë vjet dhe mund të zgjatet për pesë vjet të tjera.

3. Anëtarët e Bordit të Apelimit janë të pavarur. Në marrjen e vendimeve të tyre ata nuk kërkojnë as nuk marrin udhëzime nga asnjë qeveri ose nga ndonjë organ tjetër.

4. Anëtarët e Bordit të Apelimit nuk kryejnë detyra të tjera brenda EASA-s. Anëtarët e Bordit të Apelimit mund të punojnë me kohë të pjesshme.

5. Anëtarët e Bordit të Apelimit nuk largohen nga detyra ose të hiqen nga lista e kandidatëve të kualifikuar gjatë mandatit të tyre, përveçse kur ka baza të forta për një largim të tillë dhe Komisioni, pas marrjes së mendimit të Bordit Drejtues, ka marrë një vendim për këtë qëllim.

6. Komisioni është i autorizuar të miratojë akte të deleguara, në përputhje me nenin 128 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, për të përcaktuar kualifikimet e kërkuara për anëtarët e Bordit të Apelimit, statusin e tyre dhe marrëdhëniet kontraktuare me EASA-n, kompetencat e anëtarëve individualë në fazën përgatitore të vendimeve dhe rregullat dhe procedurat për votimin.

Neni 107
Përjashtime dhe kundërshtime

1. Anëtarët e Bordit të Apelimit nuk marrin pjesë në asnjë procedurë apelimi nëse ata kanë interesa personalë në to, nëse ata kanë qenë më parë të përfshirë si përfaqësues të njërës nga palët në procedurë ose nëse kanë marrë pjesë në miratimin e vendimit që po apelohet.

2. Nëse, për një nga arsyet e renditura në paragrafin 1 ose për ndonjë arsye tjetër, një anëtar i Bordit të Apelimit gjykon se ai ose ajo nuk duhet të marrë pjesë në ndonjë procedurë apelimi, ai ose ajo do të informojë përkatësisht Bordin e Apelimit.

3. Çdo palë në procedurën e apelimit mund të kundërshtojë çdo anëtar të Bordit të Apelimit për cilëndo nga arsyet e dhëna në paragrafin 1, ose nëse anëtari dyshohet për anësi. Çdo kundërshtim i tillë nuk do të pranohet nëse, duke ditur arsyen për kundërshtimin, pala në këtë procedurë të apelimit ka ndërmarrë një hap procedural. Asnjë kundërshtim nuk mund të bazohet në kombësinë e anëtarëve.

4. Bordi i Apelimit vendos për masat që duhet të merren në rastet e përcaktuara në paragrafët 2 dhe 3 pa pjesëmarrjen e anëtarit përkatës. Për qëllime marrjen e këtij vendimi, anëtari në fjalë zëvendësohet në Bordin e Apelimit me anë të zëvendësit të tij/saj.

Neni 108
Vendimet që janë objekt apelimi

1. Mund të depozitohet një apelim kundër vendimeve të marra nga EASA në përputhje me nenet 64, 65, nenin 76, paragrafi 6, nenet 77 deri në 83, 85 ose 126 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

2. Apelimi i paraqitur në përputhje me paragrafin 1 nuk ka efekt pezullues. Kur Drejtori Ekzekutiv gjykon se rrethanat e lejojnë, ai ose ajo mund të pezullojë zbatimin e vendimit të apeluar.

3. Apelimi kundër një vendimi që nuk e ndërpret procedurën për një nga palët mund të bëhet vetëm në lidhje me apelimin kundër vendimit përfundimtar, përveç kur vendimi parashikon apelim të veçantë.

Neni 109
Personat që kanë të drejtë apelimi

Çdo person fizik ose juridik mund të apelojë kundër një vendimi drejtuar atij personi ose kundër një vendimi, i cili, edhe pse në formën e një vendimi drejtuar një personi tjetër, e prek atë drejtpërdrejt dhe individualisht. Palët në procedurë mund të jenë palë në procedurën e apelimit.

Neni 110
Afati kohor dhe forma

Apelimi, së bashku me një deklaratë të arsyetuar të tij, duhet të depozitohet me shkrim në sekretariatin e Bordit të Apelimit brenda dy muajve nga njoftimi i masës ndaj personit në fjalë ose, në mungesë të këtij njoftimi, nga dita kur ka marrë dijeni për këtë deklaratë, sipas rastit.

Neni 111
Rishikimi i përkohshëm

1. Para shqyrtimit të apelimit, Bordi i Apelimit i jep EASA-s mundësinë për të shqyrtuar vendimin e saj. Nëse Drejtori Ekzekutiv vlerëson se apelimi është i bazuar ka arsye të forta, ai ose ajo korrigjon vendimin brenda dy muajve nga njoftimi i tij nga Bordi i Apelimit. Kjo nuk zbatohet kur apeluesi është kundër një pale tjetër në procedurën e apelimit.
2. Nëse vendimi nuk korrigjohet, EASA vendos menjëherë të pezullojë ose jo zbatimin e vendimit në përputhje me nenin 108, paragrafi 2 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

Neni 112
Ekzaminimi i apelimeve

1. Bordi i Apelimit vlerëson nëse apelimi është i pranueshëm dhe me arsye të forta.
2. Kur shqyrton apelin sipas paragrafit 1, Bordi i Apelimit vepron në mënyrë të menjëhershme. Ai, sa herë që të jetë e nevojshme, fton palët në procedurën e apelimit, brenda afatit të përcaktuar kohor, për të depozituar vërejtjet me shkrim mbi njoftimet e lëshuara nga ai vetë ose për komunikimet nga palët e tjera në procedurën e apelimit. Bordi i Apelimit mund të vendosë të zhvillojë një seancë dëgjimore, qoftë me propozim të vet ose me kërkesë të arsyetuar të një prej palëve të apelimit.

Neni 113
Vendimet e apelimit

Kur Bordi i Apelimit konstaton se apelimi nuk është i pranueshëm ose se arsyet për apelim nuk janë të forta, apelimi refuzohet. Kur Bordi i Apelimit konstaton se apelimi është i pranueshëm ose se arsyet për apelim janë të forta, çështja i dorëzohet EASA-s. EASA merr një vendim të ri të arsyetuar duke marrë parasysh vendimin e Bordit të Apelimit.

Neni 114
Veprimet e mara përpara Gjykatës së Drejtësisë

1. Mund të merren masa para Gjykatës së Drejtësisë për anulimin e akteve të EASA-s që kanë për qëllim të gjenerojnë efekte juridike ndaj palëve të treta, për mosveprim dhe në përputhje me nenin 97 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 për përgjegjësinë jokontraktuale dhe, në

përputhje me një klauzolë arbitrazhi, përgjegjësinë kontraktuale për dëmet e shkaktuara nga veprimet e EASA-s.

2. Masat për anulimin e vendimeve të EASA-s të marra në përputhje me nenet 64, 65, 76, paragrafi 6, 77 deri në 83, 85 ose 126 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 mund të paraqiten përpara Gjykatës së Drejtësisë vetëm pasi të jenë përdorur të gjitha procedurat e apelimit brenda EASA-s.

3. Institucionet e Bashkimit Evropian dhe Shtetet Anëtare mund të ndërmarrin veprime kundër vendimeve të EASA-s drejtpërsëdrejti përpara Gjykatës së Drejtësisë, pa u kërkuar që të përdorin procedurat e apelimit brenda EASA-s.

4. EASA merr të gjitha masat e nevojshme për të përmbushur vendimin e Gjykatës së Drejtësisë.

SEKSIONI III
METODAT E PUNËS

Neni 115
Procedurat për zhvillimin e opinioneve, specifikimeve të certifikimit dhe specifikimeve të tjera të hollësishme, mjeteve të pranueshme të pajtueshmërisë dhe materialeve udhëzuese

1. Bordi Drejtues vendos procedura transparente për lëshimin e opinioneve, specifikimeve të certifikimit dhe specifikimeve të tjera të hollësishme, mjeteve të pranueshme të pajtueshmërisë dhe materialeve udhëzuese të përmendura në nenin 76, paragrafi 1 dhe 3 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139. Këto procedura:

a) mbështeten në ekspertizën e autoriteteve civile dhe, kur është e përshtatshme, të aviacionit ushtarak të Shteteve Anëtare;

b) përfshijnë, kurdo që të jetë e nevojshme, ekspertë nga palët përkatëse të interesuara ose mbështeten në ekspertizën e organeve përkatëse evropiane të standardizimit ose organeve të tjera të specializuara;

c) sigurojnë që EASA të publikojë dokumente dhe të konsultojë gjerësisht palët e interesuara, në përputhje me një afat kohor dhe një procedurë që përfshin detyrimin e EASA për të dhënë një përgjigje me shkrim në procesin e konsultimit.

2. Kur EASA, në bazë të nenit 76, paragrafi 1 dhe 3 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, zhvillon mendime, specifikime të certifikimit dhe specifikime të tjera të hollësishme, mjete të pranueshme të pajtueshmërisë dhe material udhëzues, vendos një procedurë për një konsultimin paraprak të Shteteve Anëtare. Për këtë qëllim, ajo mund të krijojë një grup pune në të cilin çdo shtet anëtar ka të drejtë të caktojë një ekspert. Kur kërkohet konsultimi në lidhje me aspektet ushtarake, EASA, përveç Shteteve Anëtare, duhet të konsultohet, gjithashtu, me EASA-n Evropiane të Mbrojtjes dhe ekspertë të tjerë ushtarakë të caktuar nga Shtetet Anëtare. Kur kërkohet konsultimi në lidhje me ndikimin e mundshëm social të këtyre masave të EASA-s, EASA përfshin partnerët socialë të Bashkimit Evropian dhe palët e interesuara.

3. EASA publikon mendimet, specifikimet e certifikimit dhe specifikimet e tjera të hollësishme, mjetet e pranueshme të pajtueshmërisë dhe materialet udhëzuese të zhvilluara në përputhje me nenin 76, paragrafi 1 dhe 3 dhe procedurat e përcaktuara në përputhje me paragrafin 1 të këtij neni në botimin zyrtar të EASA-s.

Neni 116
Procedurat për marrjen e vendimeve

1. Bordi Drejtues vendos procedura transparente për marrjen e vendimeve të veçanta siç parashikohet në nenin 76, paragrafi 4 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

Këto procedura në veçanti:

a) sigurojnë kryerjen e një seance dëgjimore të një personi juridik ose fizik që do të trajtohet në vendim dhe të çdo pale tjetër me lidhje të drejtpërdrejta dhe individuale;

b) sigurojnë njoftimin e vendimit këtyre personave fizikë ose juridikë dhe publikimin e tij, në përputhje me kërkesat e neneve 123 dhe 132, paragrafi 2 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139;

c) sigurojnë që personi fizik ose juridik të cilit i është drejtuar vendimi dhe çdo palë tjetër në procedurë, të informohet për zgjidhjet ligjore në dispozicion të tyre sipas kësaj rregulloreje;

d) sigurojnë që vendimi të përmbajë një arsyetim.

2. Bordi Drejtues përcakton procedurat që specifikojnë kushtet sipas të cilave vendimet u njoftohen personave të përfshirë, duke përfshirë informacionin mbi procedurat e disponueshme të apelimit, siç parashikohet në këtë rregullore.

Neni 117

Programimi vjetor dhe shumëvjeçar

1. Çdo vit deri më 31 dhjetor, në përputhje me pikën (c) të nenit 98, paragrafi 2 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, Bordi Drejtues miraton një dokument programor që përmban programimin shumëvjeçar dhe vjetor, bazuar në një draft të paraqitur nga Drejtori Ekzekutiv gjashtë javë para miratimit të saj, duke marrë parasysh mendimin e Komisionit dhe në lidhje me programimin shumëvjeçar pas konsultimit me Parlamentin Evropian. Bordi Drejtues e përcjell atë në Parlamentin Evropian, këshillin dhe Komisionin. Dokumenti i programimit bëhet përfundimtar pas miratimit përfundimtar të buxhetit të përgjithshëm dhe rregullohet në përputhje me rrethanat, në rastet kur është e nevojshme.

2. Programi vjetor i punës përfshin objektiva të hollësishme dhe rezultatet e pritshme duke përfshirë treguesit e performancës dhe merr parasysh objektivat e Planit Evropian për Sigurinë e Aviacionit. Ai përmban, gjithashtu, një përshkrim të veprimeve që do të financohen dhe një tregues të burimeve financiare dhe njerëzore të alokuara për çdo veprim, në përputhje me parimet e buxhetit dhe menaxhimit të bazuar në veprimtari, duke treguar se cilat aktivitete do të financohen përmes buxhetit rregullator dhe cilat aktivitete do të financohen përmes tarifave dhe pagesave të marra nga EASA. Programi vjetor i punës është koherent me programin shumëvjeçar të punës të përmendur në paragrafin 4 të këtij neni. Ai duhet të tregojë qartë detyrat që janë shtuar, ndryshuar ose fshirë në krahasim me vitin financiar paraprak. Programimi vjetor përfshin strategjinë e EASA-s për sa u përket aktiviteteve të saj në lidhje me bashkëpunimin ndërkombëtar në përputhje me nenin 90 dhe veprimet e EASA-s të lidhura me atë strategji.

3. Bordi Drejtues ndryshon programin vjetor të punës të miratuar kur EASA-s i jepet një detyrë e re. Çdo ndryshim substancial i programit vjetor të punës miratohet nga e njëjta procedurë si programi fillestar vjetor i punës. Bordi Drejtues mund t'i delegojë Drejtorit Ekzekutiv fuqinë për të bërë ndryshime josubstanciale në programin vjetor të punës.

4. Programi shumëvjeçar i punës përcakton programin e përgjithshëm strategjik, duke përfshirë objektivat, rezultatet e pritshme dhe treguesit e performancës. Ai përcakton, gjithashtu, programimin e burimeve duke përfshirë buxhetin shumëvjeçar dhe stafin.

Programimi i burimeve përditësohet çdo vit. Programimi strategjik përditësohet kur është e përshtatshme, dhe në veçanti për të trajtuar rezultatin e vlerësimit të përmendur në nenin 124 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

Neni 118

Raporti vjetor i konsoliduar i veprimtarisë

1. Raporti vjetor i konsoliduar i veprimtarisë përshkruan mënyrën në të cilën EASA ka zbatuar programin vjetor të punës, buxhetin dhe burimet e stafit. Ai duhet të tregojë se cilat nga mandatet dhe detyrat e EASA-s janë shtuar, ndryshuar ose fshirë në krahasim me vitin paraprak.

2. Raporti përshkruan aktivitetet e EASA-s dhe vlerëson rezultatet e tyre në lidhje me objektivat, treguesit e performancës dhe afatet kohore, rreziqet që lidhen me ato aktivitete, përdorimin e burimeve dhe operacionet e përgjithshme të EASA-s dhe efikasitetin dhe suksesin e sistemeve të kontrollit të brendshëm. Gjithashtu tregon se cilat aktivitete janë financuar nga buxheti rregullator dhe cilat aktivitete janë financuar përmes tarifave dhe pagesave të marra nga EASA.

Neni 119
Transparenca dhe komunikimi

1. Rregullorja (KE) nr. 1049/2001 zbatohet për dokumentet që mbahen nga EASA. Kjo nuk cenon rregullat për akses në të dhënat dhe informacionet e përcaktuara në rregulloren (BE) nr. 376/2014 dhe në aktet zbatuese të miratuara në bazë të neneve 72, paragrafi 5 dhe 74, paragrafi 8 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

2. EASA mund të angazhohet në aktivitetet e komunikimit me iniciativën e vet brenda fushës së saj të kompetencës. Ajo duhet të sigurojë në veçanti që përveç publikimit të specifikuar në nenin 115, paragrafi 3 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, publikut të gjerë dhe çdo pale të interesuar i jepet me shpejtësi informacione objektive, të besueshme dhe lehtësisht të kuptueshme në lidhje me punën e tij. EASA siguron që alokimi i burimeve të saj në aktivitetet e komunikimit nuk është i dëmshëm për ushtrimin efektiv të detyrave të përmendura në nenin 75 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

3. EASA përkthen materialin për promovimin e sigurisë në gjuhët zyrtare të Bashkimit Evropian, sipas rastit.

4. Autoritetet kombëtare kompetente asistojnë EASA-n duke komunikuar në mënyrë efektive informacionet përkatëse të sigurisë brenda juridiksioneve të tyre përkatëse.

5. Çdo person fizik ose juridik ka të drejtë t'i drejtohet EASA-s me shkrim në cilëndo nga gjuhët zyrtare të Bashkimit Evropian dhe ka të drejtë të marrë një përgjigje po në të njëjtën gjuhë.

6. Shërbimet e përkthimit të kërkuara për funksionimin e EASA-s ofrohen nga Qendra e Përkthimeve për Organet e Bashkimit Evropian.

SEKSIONI IV
Kërkesat financiare

Neni 120
Buxheti

1. Pa cenuar të ardhurat e tjera, të ardhurat e EASA-s përfshijnë:

a) një kontribut nga Bashkimi Evropian;

b) një kontribut nga çdo vend i tretë evropian me të cilin Bashkimi Evropian ka lidhur një marrëveshje ndërkombëtare siç përmendet në nenin 129 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 dhe në këtë rregullore;

c) tarifat e paguara nga aplikantët dhe mbajtësit e certifikatave të lëshuara nga EASA dhe nga personat që kanë regjistruar deklarata në Agjenci;

d) pagesat për botime, trajnime dhe shërbime të tjera të ofruara dhe për përpunimin e apelimeve nga ana e EASA-s;

e) çdo kontribut vullnetar financiar nga Shtetet Anëtare, vende të treta ose subjekte të tjera, me kusht që ky kontribut të mos kompromentojë pavarësinë dhe paanësinë e EASA-s;

f) grantet.

2. Shpenzimet e EASA-s përfshijnë shpenzimet për personelin, administrative, infrastrukturore dhe operacionale. Në lidhje me shpenzimet operacionale, angazhimet buxhetore për veprimet që zgjasin më shumë se një vit financiar mund të ndahen përgjatë disa viteve në këste vjetore, sipas nevojës.

3. Të ardhurat dhe shpenzimet duhet të jenë të balancuara.

4. Buxhetet rregullatore, tarifat e vendosura dhe të mbledhura për aktivitetet e certifikimit dhe pagesat e vendosura nga EASA trajtohen veçmas në llogaritë e EASA-s.

5. EASA, gjatë vitit financiar, miraton planifikimin dhe menaxhimin e veprimtarive të stafit të financuara nga burimet që lidhen me tarifat dhe pagesat në një mënyrë që i mundëson asaj që të reagojë me shpejtësi në ngarkesën e punës dhe luhatjet e këtyre të ardhurave.

6. Çdo vit, Drejtori Ekzekutiv harton një draftdeklaratë të vlerësimeve të të ardhurave dhe shpenzimeve të EASA-s për vitin financiar pasues, duke përfshirë draftplanin e vendosjes, dhe ta dërgojë atë në Bordin Drejtues së bashku me materialin shpjegues për gjendjen e buxhetit. Ky draftplan i krijuar, në lidhje me postet e financuara të tarifave dhe pagesave, bazohet në një grup të kufizuar treguesish të miratuar nga Komisioni për të matur ngarkesën dhe efikasitetin e EASA-s dhe përcakton burimet e nevojshme për të përmbushur kërkesat për certifikim dhe veprimtarive të tjera të EASA-s në mënyrë efikase dhe në kohë, duke përfshirë ato që rezultojnë nga rialokimet e përgjegjësisë në përputhje me nenet 64 dhe 65 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

Bordi Drejtues, në bazë të atij drafti, miraton një draft vlerësimi paraprak të të ardhurave dhe shpenzimeve të EASA-s për vitin financiar në vijim. Drafti i përkohshëm i vlerësimit të ardhurave dhe shpenzimeve të EASA-s i dërgohet Komisionit deri në 31 janar të çdo viti.

7. Bordi Drejtues dërgon draftin përfundimtar të vlerësimit të të ardhurave dhe shpenzimeve të EASA-s, i cili duhet të përfshijë draftin e planit të krijimit së bashku me programin e përkohshëm të punës, më së voni deri më 31 mars, Komisionit dhe vendeve të treta evropiane me të cilat Bashkimi Evropian ka lidhur marrëveshje ndërkombëtare siç përmendet në nenin 129 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139.

8. Komisioni i dërgon deklaratën e vlerësimeve së bashku me draftin e buxhetit të përgjithshëm të Bashkimit Evropian, Parlamentit Evropian dhe Këshillit.

9. Në bazë të deklaratës së parashikimit, Komisioni përfshin në projekt buxhetin e përgjithshëm paraprak të Bashkimit Evropian parashikimet që i quan të nevojshme për planin organizativ dhe shumën e kontributit që do të paguhet në buxhetin e përgjithshëm, të cilin ia paraqet Parlamentit Evropian dhe Këshillit, në përputhje me nenin 313 dhe 314 të TFBE-së.

10. Parlamenti Evropian dhe këshilli autorizojnë ndarjet për kontributin në Agjenci dhe miratojnë planin e krijimit të EASA-s, duke marrë parasysh treguesit që lidhen me ngarkesën e punës dhe efikasitetin e EASA-s të përmendur në paragrafin 6.

11. Buxheti miratohet nga Bordi Drejtues. Ai bëhet përfundimtar pas miratimit përfundimtar të buxhetit të përgjithshëm të Bashkimit Evropian. Atje ku është e mundur, duhet të bëhen rregullimet përkatëse.

12. Bordi Drejtues njofton, sa më shpejt të jetë e mundur, Parlamentin Evropian dhe Këshillin për qëllimin e tij për të zbatuar çdo projekt që mund të ketë implikime të mëdha financiare për financimin e buxhetit, në veçanti për çdo projektet në lidhje me prona, si p.sh., marrja me qira ose blerja e ndërtesave dhe, gjithashtu, informon edhe Komisionin për këtë fakt. Për çdo projekt ndërtimi që mund të ketë implikime të rëndësishme për buxhetin e EASA-s, zbatohet Rregullorja e Deleguar e Komisionit (BE) nr. 1271/2013 (1).

Kur Parlamenti Evropian ose Këshilli ka njoftuar qëllimin e tij për të dhënë një opinion, opinioni i tij i përcillet Bordit Drejtues brenda një periudhe prej gjashtë javësh nga data e njoftimit të projektimit.

Neni 121
Zbatimi dhe kontrolli i buxhetit

1. Drejtori Ekzekutiv zbaton buxhetin e EASA-s:

2. Deri në 1 mars pas çdo viti financiar, financieri i EASA-s i komunikon llogaritë e përkohshme financierit të Komisionit dhe Gjykatës së Audituesve. Financieri i EASA-s, gjithashtu, dërgon gjithashtu një raport mbi menaxhimin buxhetor dhe financiar për atë vit financiar te financieri i Komisionit deri në 1 mars pas çdo viti financiar. Financieri i Komisionit konsolidon llogaritë e përkohshme të institucioneve dhe organeve të decentralizuara në përputhje me nenin 147 të rregullores (BE, Euratom) nr. 966/2012 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit.

3. Deri në 1 mars pas çdo viti financiar, Drejtori Ekzekutiv e përcjell raportin për menaxhimin buxhetor dhe financiar për atë vit financiar në Parlamentin Evropian, Këshillin, Komisionin dhe Gjykatën e Audituesve.

4. Në bazë të nenit 148 të Rregullores (BE, Euratom) nr. 966/2012, lidhur me konstatimet e marra nga Gjykata e Audituesve për llogaritë e përkohshme të EASA-s, financieri harton llogaritë përfundimtare të EASA-s nën përgjegjësinë e tij ose të saj dhe Drejtori Ekzekutiv i paraqet ato në këshillin Drejtues për një opinion.

5. Bordi Drejtues duhet të japë një opinion për llogaritë përfundimtare të EASA-s.

6. Financieri i EASA-s, deri më 1 korrik pas çdo viti financiar, i transmeton llogaritë përfundimtare Parlamentit Evropian, Këshillit, Komisionit dhe Gjykatës së Audituesve, të shoqëruara me opinionin e Bordit Drejtues.

7. Llogaritë përfundimtare publikohen në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Evropian deri më 15 nëntor pas çdo viti financiar.

8. Drejtori Ekzekutiv i dërgon Gjykatës së Audituesve një përgjigje për konstatimet e saj, nga 30 shtatori pas çdo viti financiar. Ai/ajo ia dërgon këtë përgjigje Bordit Drejtues dhe Komisionit.

9. Drejtori Ekzekutivi i dorëzon Parlamentit Evropian, me kërkesë të këtij të fundit, të gjitha informacionet e nevojshme për zbatimin gradual të procedurës së lejes për vitin financiar në fjalë, siç përcaktohet në nenin 165, paragrafi 3 të rregullores (BE, Euratom) nr. 966/2012.

10. Parlamenti Evropian, me një rekomandim nga Këshilli, duke vepruar me një shumicë të cilësuar, përpara datës 15 maj të vitit N + 2, i jep leje drejtorit, në lidhje me zbatimin e buxhetit për vitin.

Neni 122
Lufta kundër mashtrimit

1. Me qëllim që të luftohet mashtrimi, korrupsioni dhe veprimtari të tjera të paligjshme, Rregullorja (BE, Euratom) nr. 883/2013 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit (1) zbatohet pa kufizime.

2. EASA aderon në Marrëveshjen Ndërinstitucionale të datës 25 maj 1999 midis Parlamentit Evropian dhe Këshillit të Bashkimit Evropian dhe Komisionit të Komuniteteve Evropiane në lidhje me hetimet e brendshme nga Zyra Evropiane Kundër Mashtrimit (OLAF) (2) brenda gjashtë muajve nga 11 shtatori 2018 dhe miraton dispozitat e përshtatshme të zbatueshme për stafin e saj duke përdorur formatin e përcaktuar në shtojcën e asaj marrëveshjeje.

3. Gjykata e Audituesve ka kompetenca auditimi, në bazë të dokumenteve dhe të inspektimeve në vend, mbi të gjithë përfituesit e granteve, kontraktorëve dhe nënkontraktorëve që kanë marrë fonde të Bashkimi Evropian nga EASA.

4. OLAF mund të kryejë hetimet, duke përfshirë kontrollet dhe inspektimet në terren, në përputhje me dispozitat dhe procedurat e përcaktuara në rregulloren (BE, Euratom) nr. 883/2013 dhe në Rregulloren e Këshillit (Euratom, KE) nr. 2185/96, paragrafi 3 me qëllimin për të përcaktuar nëse ka pasur mashtrim, korrupsion apo ndonjë veprim tjetër të paligjshëm që prek

interesat financiarë të Bashkimit Evropian, në lidhje me një grant ose një kontrate të financuar nga EASA.

5. Pa cenuar paragrafët nga 1 deri në 4, marrëveshjet e bashkëpunimit me vendet e treta dhe me organizatat ndërkombëtare, kontratat, marrëveshjet për grantet dhe vendimet për grantet e EASA-s përmbajnë dispozita të caktuara, që i japin shprehimisht Gjykatës së Audituesve dhe OLAF-it kompetencat për të kryer këto kontrolle dhe investigime, sipas përgjegjësive të tyre përkatëse.

Neni 123

Rregullat e sigurisë për mbrojtjen e informacionit sensitiv të paklasifikuar

EASA miraton rregullat e saj të sigurisë të barasvlershme me rregullat e sigurisë së Komisionit për mbrojtjen e Informacionit të Klasifikuar të Bashkimit Evropian (EUCI) dhe informacioneve sensitive të paklasifikuar, siç përcaktohet në vendimet e Komisionit (BE, Euratom) 2015/443 (4) dhe (BE, Euratom) 2015/444 (5). Rregullat e sigurisë së EASA-s mbulojnë, ndër të tjera, dispozitat për shkëmbimin, përpunimin dhe ruajtjen e këtij informacioni.

Neni 124

Vlerësimi

1. Jo më vonë se data 12 shtator 2023, dhe çdo pesë vjet pas kësaj, Komisioni kryen një vlerësim në përputhje me udhëzimet e Komisionit për të vlerësuar performancën e EASA-s në lidhje me objektivat, mandatin dhe detyrat e tij. Ky vlerësim do të vlerësojë ndikimin e kësaj Rregulloreje, të EASA-s dhe të praktikave të saj të punës në krijimin e një niveli të lartë të sigurisë së aviacionit civil. Vlerësimi trajton, gjithashtu, nevojën e mundshme për të modifikuar mandatin e EASA-s dhe implikimet financiare të këtyre modifikimeve. Vlerësimi merr në konsideratë pikëpamjet e Bordit Drejtues dhe të palëve të interesuara si në nivel të Bashkimit Evropian ashtu edhe në nivel kombëtar.

2. Kur Komisioni konsideron se vazhdimësia e EASA-s nuk është më e justifikuar në lidhje me objektivat, mandatin dhe detyrat e caktuara, mund të propozojë që kjo rregullore të ndryshohet në përputhje me rrethanat ose të shfuqizohet.

3. Komisioni përcjell rezultatet e vlerësimit, së bashku me përfundimet e tij, te Parlamenti Evropian, Këshilli dhe Bordi Drejtues. Nëse është e përshtatshme përfshihet një plan veprimi me një afat kohor. Rezultatet e vlerësimit dhe rekomandimet bëhen publik.

Neni 125

Rregullat financiare

Rregullat financiare që vlejnë për EASA-n miratohen nga Bordi Drejtues pas konsultimit me Komisionin. Ato nuk rrjedhin nga Rregullorja e Deleguar (BE) nr. 1271/2013, përveç nëse kjo kërkohet posaçërisht për funksionimin e EASA-s dhe Komisioni ka dhënë pëlqimin paraprak.

Neni 126

Tarifat dhe pagesat

1. Tarifat dhe pagesat vendosen për:

a) lëshimin dhe rinovimin e certifikatave dhe regjistrimin e deklaratave nga EASA sipas kësaj rregulloreje, si dhe aktivitetet e saj të mbikëqyrjes në lidhje me aktivitetet për të cilat lidhen këto certifikata dhe deklarata;

b) botimet, trajnimet dhe ofrimin e çdo shërbimi tjetër nga EASA, të cilat reflektojnë koston aktuale të çdo shërbimi individual të ofruar;

c) përpunimin e apelimeve.

Të gjitha tarifat dhe pagesat duhet të shprehen dhe paguhen në euro.

2. Shuma e tarifave dhe pagesave caktohet në këtë nivel që të sigurojë që të ardhurat në lidhje me to mbulojnë koston e plotë të aktiviteteve që lidhen me shërbimet e ofruara dhe për të shmangur një akumulim të konsiderueshëm të tepricës. Të gjitha shpenzimet e EASA-s që i atribuohen stafit të përfshirë në aktivitetet e përmendura në paragrafin 1, në veçanti kontributit proporcional të punëdhënësit në skemën e pensioneve, pasqyrohen në atë kosto. Tarifat dhe pagesat caktohen si të ardhura për EASA-n për veprimtari që lidhen me shërbimet për të cilat janë paguar tarifat dhe pagesat.

3. Tepricat buxhetore të krijuara nga tarifat dhe pagesat financojnë aktivitetet e ardhshme në lidhje me tarifat dhe pagesat ose kompensimin e humbjeve. Kur një rezultat i rëndësishëm pozitiv ose negativ i buxhetit bëhet i përsëritur, niveli i tarifave dhe pagesave rishikohen.

4. Pas konsultimit me EASA-n në përputhje me pikën (i) të nenit 98, paragrafi 2, Komisioni miraton akte zbatuese që përcaktojnë rregullat e detajuara në lidhje me tarifat dhe pagesat e vendosura nga EASA, duke specifikuar në veçanti çështjet për të cilat tarifat dhe pagesat sipas pikat (c) dhe (d) të nenit 120, paragrafi 1 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139 janë të detyrueshme, si dhe shumën e tarifave dhe pagesave dhe mënyrën në të cilën ato paguhen. Këto akte zbatuese miratohen në përputhje me procedurën e shqyrtimit të përmendur në nenin 127 të Rregullores Evropiane (BE) nr. 2018/1139, paragrafi 3.

KAPITULLI VI
DISPOZITA PËRFUNDIMTARE

Neni 127
Ushtrimi i delegimit nga ministri përgjegjës për transportin

1. Ministri në përputhje me aktet deleguese të Komisionit, pas konsultimit me AAC-në, miraton delegimin përkatës sipas kushteve të përcaktuara në këtë nen.

2. Kompetenca për të miratuar akte të deleguara të referuara në nenet 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, 62 (13), 68 (3), 84 (4), 105 dhe 106 do të jepet për një periudhë 3 vjeçare nga hyrja në fuqi e këtij vendimi. Ministri i paraqet Këshillit të Ministrave një raport në lidhje me delegimin e kompetencave jo më vonë se 9 muaj përpara përfundimit të periudhës 3 vjeçare. Delegimi i kompetencave shtyhet në heshtje për periudha me kohëzgjatje të njëjtë, nëse Këshilli i Ministrave nuk e kundërshton këtë shtyrje jo më vonë se katër muaj përpara përfundimit të secilës periudhë.

3. Delegimi i kompetencave, i përmendur në nenet 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, 62, paragrafi 13, 68, paragrafi 3 të kësaj rregulloreje, mund të revokohet në çdo kohë nga Këshilli i Ministrave.

Vendimi për të revokuar i jep fund delegimit të kompetencave të specifikuara në këtë vendim. Ai hyn në fuqi një ditë pas botimit të vendimit në Fletoren Zyrtare ose në një datë të mëvonshme që specifikohet në vendim. Kjo nuk ndikon vlefshmërinë e akteve të deleguara që kanë qenë më parë në fuqi.

4. Një akt i deleguar i përmendur në nenet 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, 62, paragrafi 13, 68, paragrafi 3, të kësaj rregulloreje hyn në fuqi vetëm nëse nuk është shprehur asnjë kundërshtim nga Këshilli i Ministrave brenda një periudhe dymujore pasi Këshilli është njoftuar për këtë akt, ose nëse, përpara përfundimit të kësaj periudhe, Këshilli ka njoftuar ministrin, se nuk do të kundërshtojnë. Kjo periudhë zgjatet me dy muaj me iniciativën e Këshillit të Ministrave.

Neni 128
Pjesëmarrja e vendeve të treta Evropiane

EASA është e hapur për pjesëmarrjen e vendeve të treta Evropiane që janë palë kontraktore në Konventën e Çikagos dhe që kanë lidhur marrëveshje ndërkombëtare me Bashkimin Evropian në bazë të së cilave ata kanë miratuar dhe zbatojnë ligjin e Bashkimit Evropian në fushat që mbulon kjo rregullore.

Këto marrëveshje ndërkombëtare mund të përfshijnë dispozita që specifikojnë, në veçanti, natyrën dhe shtrirjen e pjesëmarrjes nga vendi i tretë Evropian i përfshirë në punën e EASA-s, duke përfshirë dispozitat për kontributet financiare dhe stafin. EASA, në përputhje me nenin 90 (paragrafi 2), të rregullores të BE-së 2018/1139 mund të vendosë marrëveshje pune me autoritetin kompetent të vendit të tretë evropian të interesuar, me qëllim që të zbatojë këto dispozita.

Neni 129
Marrëveshja e Selisë dhe kushtet e punës

1. Marrëveshjet e nevojshme në lidhje me akomodimin që duhet të sigurohen për EASA-n në Shtetin Anëtar pritës dhe lehtësitë që do të vihen në dispozicion nga ai Shtet Anëtar së bashku me rregullat specifike të zbatueshme në Shtetin Anëtar pritës për Drejtorin Ekzekutiv, anëtarët e Bordit Drejtues, stafi i EASA-s dhe anëtarët e familjeve të tyre do të përcaktohen në një Marrëveshje të Selisë ndërmjet EASA-s dhe Shtetit Anëtar ku është vendosur selia.

2. Shteti Anëtar pritës i EASA-s siguron kushtet e nevojshme për të siguruar funksionimin normal të EASA-s, duke përfshirë shkollimin adekuat shumëgjuhësh dhe lidhjet e përshtatshme të transportit.

Neni 130
Penalitetet

Rregullat për sanksionet e zbatueshme për shkeljen e kësaj rregulloreje dhe të akteve të deleguara dhe të zbatuara në bazë të saj përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri dhe Autoriteti i Aviacionit Civil merr të gjitha masat e nevojshme për të garantuar zbatimin e tyre. Sanksionet e parashikuara duhet të jenë efikase, proporcionale dhe shtrënguese.

Neni 131
Përpunimi i të dhënave personale

Përpunimi i të dhënave personale, për qëllim të zbatimit të këtij vendimi, bëhet sipas dispozitave të kuadrit ligjor në fuqi për mbrojtjen e të dhënave personale.

Neni 132
Aktet nënligjore

Aktet nënligjore në fuqi, të cilat nuk bien në kundërshtim me dispozitat e këtij vendimi, vazhdojnë të mbeten në fuqi deri në daljen e akteve nënligjore në zbatim të këtij vendimi.

Neni 133
Dispozita kalimtare

1. Certifikatat dhe specifikimet e veçanta të vlefshmërisë ajrore të lëshuara ose të njohura dhe deklaratat e bëra ose të njohura në përputhje me udhëzimin e ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, "Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", i ndryshuar dhe rregullat në zbatim të tij vazhdojnë të jenë të vlefshme dhe do të konsiderohen se janë lëshuar, bërë dhe njohur në

përputhje me dispozitat përkatëse të kësaj rregulloreje, përfshirë këtu edhe qëllimet e zbatimit të nenit 67.

2. Jo më vonë se 12 shtatori 2023, rregullat në zbatim të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 dhe udhëzimit nr. 8, datë 3.6.2010, "Për ndërveprimin në rrjetin evropian të menaxhimit të trafikut ajror (rregullore për ndërveprimin) do të përshtaten me këtë rregullore. Deri në momentin e miratimit, çdo referencë në këto rregulla zbatuese për:

a) "operime tregtare" nënkuptohet si referencë në pikën (i) të nenit 3 të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011;

b) "avionë kompleksë me motor" nënkuptohet si referencë në pikën (j) të nenit 3 të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011;

c) "pajisje" nënkuptohet si referencë në pikën (29) të nenit 3 të kësaj rregulloreje;

d) "licenca e pilotit për kohën e lirë" nënkuptohet si referencë për licencën e përmendur në nenin 7, paragrafi 7 të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011.

3. Duke deroguar nga nenet 55 dhe 56, dispozitat përkatëse të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011, i ndryshuar do të vazhdojnë të zbatohen derisa të hyjnë në fuqi aktet e përmendura në nenet 57 dhe 58, të kësaj rregulloreje.

SHTOJCA I
AVIONËT E PËRMENDUR NË PIKËN (D) TË NENIT 2, PARAGRAFI 3

1. Kategoritë e avionëve me pilot për të cilët nuk zbatohet kjo rregullore:

a) avion historik që plotësojnë kriteret e mëposhtme:

i. avioni të cilët:

- projektimi fillestar u krye para 1 janarit 1955;, dhe
- prodhimi është ndaluar para 1 janarit 1975; ose

ii. avionë të cilët kanë rëndësi historike, lidhur me:

- një pjesëmarrje në një ngjarje historike të vlefshme;
- një hap të madh në zhvillimin e aviacionit; ose
- një rol të madh në forcat e armatosura të një Shteti Anëtar; ose

b) avionë të projektuar ose modifikuar në mënyrë specifike për qëllime kërkimore, eksperimentale ose shkencore dhe që mund të prodhohen në numër shumë të kufizuar;

c) avionë, duke përfshirë ato të ofruar në formë paketash, ku të paktën 51% e detyrave të fabrikimit dhe montimit kryhen nga një amator ose nga një shoqatë jofitimprurëse e amatorëve, për qëllimet e tyre dhe pa ndonjë qëllim tregtar;

d) avionë që kanë qenë në shërbim të forcave ushtarake, përveç nëse avioni është i një lloji për të cilin standardi i projektimit është miratuar nga EASA;

e) aeroplanë me shpejtësi më të ulët kritike të matshme të fluturimit ose shpejtësi minimale fluturimi të qëndrueshëm gjatë konfigurimit të uljes që nuk tejkalon 35 nyje të kalibruar me shpejtësinë e ajrit (CAS), helikopterë, parashuta me motor, sailplane dhe sailplane me motor të fuqishëm, që nuk kanë më shumë se dy vende dhe një masë maksimale të ngritjes (MTOM), siç janë regjistruar, jo më shumë se:

	Aeroplanë/helikopterë/parashuta me motor/sailplane me motor	**Sailplane**	**Amfib ose hidroplan/ helikopter**	**Parashutë shpëtimi plotësisht e montuar te korpusi i aeroplanit**
Avion njëvendësh	300 kg MTOM	250 kg MTOM	330 kg MTOM	115 kg MTOM shtesë

			shtesë	
Avion dyvendësh	450 kg MTOM	400 kg MTOM	45 kg MTOM shtesë	25 kg MTOM shtesë

Kur një amfib ose një hidroplan/helikopter operohet si një hidroplan/helikopter dhe si një aeroplan toke/helikopter, ai duhet të përfshihet jashtë kufirit të zbatueshëm të MTOM.

f) Giroplan një dhe dyvendësh me një MTOM që nuk tejkalon 600 kg;

g) kopje të avionëve që përmbushin kriteret e pikave (a) ose (d), për të cilat projektimi strukturor është i ngjashëm me avionin origjinal;

h) balonat dhe anijet ajrore që kanë një përdorim të vetëm ose të dyfishtë dhe një vëllim projektimi maksimal, në rastin e ajrit të nxehtë jo më shumë se 1 200 m^3, dhe në rastin e gazit tjetër ngritës jo më shumë se 400 m^3;

i) çdo avion tjetër me masë maksimale bosh, duke përfshirë karburantin, prej jo më shumë se 70 kg.

2. Për më tepër, kjo rregullore nuk zbatohet, për:

a) avionët e lidhur pa sistem shtytës, ku gjatësia maksimale e litarit është 50 m, dhe ku:

i. MTOM i avionit, duke përfshirë ngarkesën e tij, është më pak se 25 kg; ose

ii. në rastin e një avioni më të lehtë sesa ajri, vëllimi i projektimit maksimal të avionit është më i vogël se 40 m^3;

b) avionë të lidhur me një MTOM prej jo më shumë se 1 kg.

SHTOJCA II
KËRKESAT THELBËSORE PËR VLEFSHMËRINË AJRORE

1. INTEGRITETI I PRODUKTEVE

Integriteti i produktit, duke përfshirë mbrojtjen kundër kërcënimeve ndaj sigurisë së informacionit, duhet të garantohet për të gjitha kushtet e parashikuara të fluturimit për jetëgjatësinë operacionale të avionit. Pajtueshmëria me të gjitha kërkesat duhet të tregohet nga vlerësimi ose analiza, të mbështetura, kur është e nevojshme, nga testet.

1.1 Strukturat dhe materialet

1.1.1 Integriteti i strukturës duhet të sigurohet si i tere dhe mjaftueshëm përtej zarfit për operimin e avionit, duke përfshirë sistemin e tij të shtytjes, dhe duhet të mirëmbahet për jetën operacionale të avionit.

1.1.2 Të gjitha pjesët e avionit, dështimi i të cilave mund të zvogëlojë integritetin strukturor, duhet të përputhet me kushtet e mëposhtme pa deformime të dëmshme ose dështime. Kjo përfshin të gjitha sendet me masë të konsiderueshme dhe mjetet e tyre të përmbajtjes.

a) Duhet të merren parasysh të gjitha kombinimet e ngarkesës që pritet të ndodhin brenda dhe mjaftueshëm përtej, peshave, qendrës së gravitetit, zarfit operativ dhe jetës së avionit. Kjo përfshin ngarkesat për shkak të shpërthimeve, manovrave, presionit, sipërfaqeve të luajtshme, sistemeve të kontrollit dhe shtytëse si në fluturim dhe në terren.

b) Duhet t'u kushtohet vëmendje ngarkesave dhe dështimeve të mundshme të shkaktuara nga uljet emergjente qoftë në tokë ose në ujë.

c) Në varësi të llojit të operacionit, efektet dinamike mbulohen në përgjigjen strukturore ndaj atyre ngarkesave, duke marrë parasysh madhësinë dhe konfigurimin e avionit.

1.1.3 Avioni duhet të jetë i lirë nga çdo paqëndrueshmëri aeroelastike dhe dridhje e tepruar.

1.1.4 Proceset e prodhimit dhe materialet e përdorura në ndërtimin e avionit duhet të rezultojnë në pronat strukturore të njohura dhe të riprodhueshme. Duhet të llogaritet çdo ndryshim në performancën materiale lidhur me mjedisin operacional.

1.1.5 Duhet të sigurohet, në masën që është e mundur, që efektet e ngarkimit ciklik, degradimi mjedisor, dëmtimi i rastësishëm dhe me burim diskret nuk e zvogëlojnë integritetin strukturor poshtë një niveli të pranueshëm të fuqisë së mbetur. Duhet të nxirren të gjitha udhëzimet e nevojshme për sigurimin e vlefshmërisë së vazhdueshme ajrore në këtë drejtim.

1.2 Shtytja

1.2.1 Integriteti i sistemit të shtytjes (p.sh., motori dhe, sipas rastit, helika) duhet të demonstrohen në të gjithë dhe mjaftueshëm përtej kufirit operativ të sistemit të shtytjes dhe duhet të mbahen për jetën operacionale të sistemit të shtytjes, duke marrë parasysh rolin e sistemi i shtytjes në konceptin e përgjithshëm të sigurisë në operim të avionit.

1.2.2 Sistemi i shtytjes duhet të prodhojë, brenda kufijve të deklaruar, shtytjen ose fuqinë e kërkuar prej saj në të gjitha kushtet e kërkuara të fluturimit, duke marrë parasysh efektet dhe kushtet mjedisore.

1.2.3 Proceset e prodhimit dhe materialet e përdorura në ndërtimin e sistemit shtytës duhet të rezultojnë në sjellje strukturore të njohur dhe të riprodhueshme. Duhet të llogaritet çdo ndryshim në performancën materiale lidhur me mjedisin operacional.

1.2.4 Efektet e ngarkimit ciklik, degradimi mjedisor dhe operacional dhe dështimet e mundshme pasuese të pjesëve nuk duhet të zvogëlojnë integritetin e sistemit shtytës nën nivelet e pranueshme. Duhet të nxirren të gjitha udhëzimet e nevojshme për sigurimin e vlefshmërisë së vazhdueshme ajrore në këtë drejtim.

1.2.5 Duhet të nxirren të gjitha udhëzimet e nevojshme, informacionet dhe kërkesat për ndërfaqen e sigurt dhe korrekte midis sistemit të shtytjes dhe avionit.

1.3 Sistemet dhe pajisjet (përveç pajisjeve të painstaluara):

1.3.1 Avioni nuk duhet të ketë karakteristika të projektimit ose detaje që përvoja ka treguar se janë të rrezikshme.

1.3.2 Avionët, duke përfshirë sistemet e tyre dhe pajisjet e nevojshme për vlerësimin e llojit të projektimit, ose me rregullat operuese, duhet të funksionojnë ashtu siç është parashikuar në çdo kusht të parashikueshëm të operimit, për të gjithë dhe mjaftueshëm përtej, zarfit operativ të avionit, duke marrë parasysh sistemin ose mjedisin operativ të pajisjeve. Sistemet ose pajisjet e tjera që nuk janë të nevojshme për certifikimin e tipit ose nga rregullat e përdorimit, nëse funksionojnë siç duhet ose jo, nuk duhet të zvogëlojnë sigurinë dhe nuk duhet të ndikojnë negativisht në funksionimin e duhur të ndonjë sistemi apo pajisje tjetër. Sistemet dhe pajisjet duhet të jenë të përdorshme pa qenë të nevojshme për ndonjë aftësi ose fuqi të jashtëzakonshme.

1.3.3 Sistemet dhe pajisjet e avionëve, të konsideruara veçmas dhe në lidhje me njëri-tjetrin, duhet të jenë të projektuar në mënyrë të tillë që çdo rast dështimi katastrofal të mos dalë nga një dështim i vetëm që nuk ka treguar se të ketë qenë i pamundur dhe duhet të ekzistojë një marrëdhënie e kundërt midis probabilitetit të një gjendjeje të dështimit dhe ashpërsisë së efektit të saj tek avioni dhe njerëzit në bordin e tij. Në lidhje me kriterin e dështimit të vetëm më sipër, pranohet që duhet të bëhet kompensimi për madhësinë dhe konfigurimin e gjerë të avionit dhe se kjo mund të parandalojë që ky kriter i dështimit të vetme të plotësohet për disa pjesë dhe disa sisteme në helikopterë dhe aeroplanë të vegjël.

1.3.4 Informacioni i nevojshëm për kryerjen e sigurt të fluturimit dhe informacioni në lidhje me kushtet e pasigurta duhet t'i ofrohet ekuipazhit ose personelit të mirëmbajtjes, sipas rastit, në mënyrë të qartë, të qëndrueshme dhe pa dy kuptime. Sistemet, pajisjet dhe kontrollet, duke përfshirë shenja dhe njoftime duhet të projektohen dhe të vendosen për të minimizuar gabimet që mund të kontribuojnë në krijimin e rreziqeve.

1.3.5 Duhet të merren masa paraprake për të minimizuar rreziqet ndaj avionëve dhe banorëve nga kërcënimet e mundshme, duke përfshirë kërcënimet e sigurisë së informacionit, si brenda dhe jashtë avionit, duke përfshirë mbrojtjen nga mundësia e një dështimi të konsiderueshëm në, ose përçarje të çfarëdo pajisjeje të painstaluar.

1.4 Pajisjet e painstaluara

1.4.1 Pajisja e painstaluar duhet të kryejë funksionin e saj të sigurisë ose funksionin përkatës për sigurinë siç është parashikuar në çdo kusht të parashikueshëm të operimit, përveç nëse ky funksion mund të kryhet edhe me mjete të tjera.

1.4.2 Pajisjet e painstaluara duhet të jenë të përdorshme pa qenë të nevojshme aftësi ose fuqi të jashtëzakonshme.

1.4.3 Pajisjet e painstaluara, nëse funksionojnë siç duhet ose jo, nuk duhet të zvogëlojnë sigurinë në operim dhe nuk duhet të ndikojnë negativisht në funksionimin e duhur të ndonjë sistemi apo pajisje tjetër.

1.5 Vlefshmëria e vazhdueshme ajrore

1.5.1 Të gjitha dokumentet e nevojshme, përfshirë udhëzimet për vlefshmërinë e vazhdueshme ajrore, duhet të krijohen dhe të vihen në dispozicion për të siguruar që standardi i vlefshmërisë ajrore në lidhje me llojin e avionit dhe çdo pjese shoqëruese të mbahet gjatë gjithë jetës operacionale të avionit.

1.5.2 Mjetet duhet të sigurohen për të lejuar inspektimin, përshtatjen, lubrifikimin, largimin ose zëvendësimin e pjesëve dhe pajisjeve të painstaluara, sipas nevojës për vazhdimin e vlefshmërisë ajrore.

1.5.3 Udhëzimet për vlefshmërinë e vazhdueshme ajrore duhet të jenë në formë të një manuali ose manualeve, sipas rastit, për sasinë e të dhënave që duhet të sigurohen. Manualet duhet të mbulojnë udhëzimet e mirëmbajtjes dhe riparimit, informacionet e shërbimit, procedurave të regjistrimit të problemeve dhe procedurave të inspektimit, në një format që ofron një marrëveshje praktike.

1.5.4 Udhëzimet për vlefshmërinë e vazhdueshme ajrore duhet të përmbajnë kufizime për aftësinë e fluturimit që përcaktojnë çdo kohë të detyrueshme zëvendësimi, intervalin e inspektimit dhe procedurën përkatëse të inspektimit.

2. ASPEKTET E VLEFSHMËRISË AJRORE TË OPERIMIT TË PRODUKTIT

2.1 Çështjet në vijim duhet të vërtetohet se janë adresuar, për të siguruar mbrojtjen për ata që janë në bord ose në tokë gjatë operimit të produktit:

a) llojet e operimeve për të cilat avioni është i miratuar duhet të vendosen edhe kufizime dhe duhet të vendosen informacione të nevojshme për operimin e sigurt, duke përfshirë kufizimet mjedisore dhe detyrën;

b) avioni duhet të jetë i kontrollueshëm dhe i manovrueshëm në të gjitha kushtet e pritshme të operimit, duke përfshirë edhe dështimin e një ose, nëse është e përshtatshme, i më shumë sistemeve të shtytjes, duke marrë parasysh madhësinë dhe konfigurimin e avionit. Duhet të merren parasysh fuqia e pilot, mjedisi i kuvertës së fluturimit, ngarkesa e punës së pilotit dhe konsideratat e tjera të faktorit njerëzor dhe faza e fluturimit dhe kohëzgjatja e tij;

c) duhet të jetë e mundur të bëhet një kalim i lehtë nga një fluturim në tjetrin pa kërkuar aftësi të jashtëzakonshme piloti, vigjilencë, force ose ngarkese pune nën kushte të mundshme operative;

d) avioni duhet të ketë një stabilitet të tillë që të sigurojë që kërkesat e bëra te piloti nuk janë të tepërta duke marrë parasysh fazën e fluturimit dhe kohëzgjatjen e tij;

e) duhet të vendosen procedurat për operacione normale, dështimet dhe kushtet emergjente;

f) paralajmërimet ose pengesat e tjera që synojnë të parandalojnë kapërcimin e rrugës të fluturimit normal, duhet të sigurohen, sipas rastit, te lloji i avionit;

g) karakteristikat e avionit dhe sistemet e tij duhet të lejojnë një kthim të sigurt nga ekstremet që mund të hasen në rrugët e fluturimit.

2.2 Kufizimet e operimit dhe informacione të tjera të nevojshme për operim të sigurt duhet të vihen në dispozicion të anëtarëve të ekuipazhit.

2.3 Operimet e produktit duhet të mbrohen nga rreziqet si rezultat i kushteve të kundërta të jashtme dhe të brendshme, duke përfshirë kushtet mjedisore.

a) Në veçanti, dhe sipas rastit të llojit të operacionit, nuk duhet të ketë kushte të pasigurta nga ekspozimi ndaj dukurive të tilla si, por jo të kufizuar nga, moti i keq, rrufeja, goditja e zogjve,

fushat e rrezatimit me frekuencë të lartë, ozoni etj. Që ndodhin gjatë operimit të produktit, duke marrë parasysh madhësinë dhe konfigurimin e avionit;

b) Pjesët e kabinës, sipas rastit të llojit të operimeve, duhet të sigurojnë pasagjerët me kushtet e përshtatshme të transportit dhe mbrojtjes së përshtatshme nga çdo rrezik i pritshëm që del në operimet e fluturimit ose që rezulton në situata emergjente, përfshirë zjarrin, tymin, gazrat toksike dhe rreziqet e shpejta ripërpunimi, duke marrë parasysh madhësinë dhe konfigurimin e avionit. Udhëzimet përkatëse duhet të përgatiten për t'u dhënë pasagjerëve çdo shans të arsyeshëm për të shmangur dëmtimet serioze dhe evakuimin e shpejtë të avionit dhe për t'i mbrojtur ata nga efektet e forcave ngadalësuese në rast të një uljeje urgjente në tokë ose ujë. Duhet të ofrohen shenja të qarta dhe sqaruese ose njoftime, sipas nevojës, për të udhëzuar pasagjerët në sjelljen e duhur të sigurt dhe vendndodhjen dhe përdorimin e saktë të pajisjeve të sigurisë. Pajisjet e nevojshme të sigurisë duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme;

c) Ndarjet e ekuipazhit, sipas rastit për llojin e operimeve, duhet të rregullohen me qëllim që të lehtësojnë operimet e fluturimit, duke përfshirë mjetet që sigurojnë sensibilizimin për situatën dhe menaxhimin e çfarëdo situate të pritshme dhe emergjenca. Ambienti i ndarjeve të ekuipazhit nuk duhet të rrezikojë aftësinë e ekuipazhit për të kryer detyrat e tyre dhe projekti i tij duhet të jetë i tillë që të shmangë ndërhyrjet gjatë operimit dhe keqpërdorimit të kontrolleve.

3. ORGANIZATAT (PËRFSHIRË PERSONAT FIZIKË QË NDËRMARRIN DISENJIMIN, PRODHIMIN, MENAXHIMIN E VAZHDUESHËM TË VLEFSHMËRISË AJRORE, OSE MIRËMBAJTJE)

3.1 Sipas rasteve për llojin e aktivitetit, miratimet e organizatës duhet të lëshohen kur plotësohen kushtet e mëposhtme:

a) organizata duhet të ketë të gjitha mjetet e nevojshme për qëllimin e punës. Këto mjete përbëhen, por nuk kufizohen vetëm në: materiale, personel, pajisje, mjete dhe materiale, dokumentim detyrash, përgjegjësi dhe procedura, qasje në të dhënat e rëndësishme dhe mbajtje e të dhënave;

b) sipas rastit për llojin e aktivitetit të ndërmarrë dhe madhësinë e organizatës, organizata duhet të mbajë një sistem menaxhimi për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë, të menaxhojë rreziqet e sigurisë dhe të synojë përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi;

c) organizata duhet të krijojë marrëveshje me organizatat e tjera përkatëse, sipas nevojës, për të siguruar përputhshmërinë e vazhdueshme me kërkesat thelbësore për vlefshmërinë ajrore të përcaktuar në këtë shtojcë;

d) organizata do të krijojë një sistem të raportimit të dukurive si pjesë e sistemit të menaxhimit sipas pikës (b) dhe marrëveshjeve sipas pikës (c), me qëllim që të kontribuojë në qëllimin e përmirësimit të vazhdueshëm të sigurisë në operim. Sistemi i raportimit të ngjarjeve duhet të jetë në përputhje me ligjin e aplikueshëm.

3.2 Në rastin e organizatave të trajnimit të mirëmbajtjes, kushtet sipas pikës 3.1 (c) dhe 3.1 (d) nuk zbatohen.

3.3 Personat fizikë që kryejnë mirëmbajtje duhet të kenë dhe mbajnë një nivel të njohurive teorike, aftësive praktike dhe përvojës të përshtatshme për llojin e aktivitetit.

SHTOJCA III
KËRKESAT THELBËSORE PËR PËRSHTATSHMËRINË E MJEDISIT QË LIDHET ME PRODUKTET

1. Produktet duhet të projektohen për të minimizuar zhurmën sa më shumë të jetë e mundur duke marrë parasysh pikën 4.

2. Produktet duhet të projektohen për të minimizuar emetimet sa më shumë që të jetë e mundur duke marrë parasysh pikën 4.

3. Produktet duhet të jenë të projektuara për të minimizuar emetimet që dalin nga avullimi ose shkarkimi i lëngjeve, duke marrë parasysh pikën 4.

4. Duhet të merret parasysh çdo ndërhyrje ndërmjet masave të synuara për të minimizuar zhurmën, përhapjen e specieve të ndryshme dhe shkarkimin e lëngjeve.

5. Gama e përgjithshme e kushteve normale të operimit dhe zonat gjeografike ku zhurmat e avionit dhe emetimet e tij janë shqetësuese duhet të merren parasysh kur minimizohet zhurma dhe emetimet.

6. Sistemet e avionëve dhe pajisjet e kërkuara për arsye të mbrojtjes së mjedisit duhet të projektohen, prodhohen dhe mirëmbahen për të funksionuar ashtu siç është paraparë në cilëndo gjendje të parashikueshme operative. Besueshmëria e tyre duhet të jetë e përshtatshme në lidhje me efektin e tyre të synuar në përputhshmërinë mjedisore të produktit.

7. Udhëzimet, procedurat, mjetet, manualet, kufizimet dhe inspektimet e nevojshme për të siguruar përputhjen e vazhdueshme të një produkti të aviacionit me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë duhet të përcaktohen dhe t'u ofrohen përdoruesve të synuar në mënyrë të qartë.

8. Organizatat e përfshira në projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen e produkteve të aviacionit duhet:

a) të kenë të gjitha mjetet e nevojshme për të siguruar përputhjen e një produkti të aviacionit me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë; dhe

b) të krijojnë marrëveshje me organizata të tjera kryesore, sipas nevojës për të siguruar përputhjen e një produkti të aviacionit me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë.

SHTOJCA IV
KËRKESAT KRYESORE PËR EKUIPAZHIN E AVIONIT

1. TRAJNIMI I PILOTIT

1.1 Të përgjithshme

Një person që ndërmerr trajnime për të fluturuar një avion duhet të jetë mjaft i pjekur në arsim, fizikisht dhe mendërisht për të marrë, mbajtur dhe treguar njohuritë teorike dhe aftësitë praktike përkatëse.

1.2 Njohuri teorike

Një pilot duhet të marrë dhe mbajë një nivel njohurish të përshtatshme për funksionet e ushtruara në avion dhe në proporcion me rreziqet që lidhen me llojin e aktivitetit. Njohuri të tilla duhet të përfshijnë të paktën si më poshtë:

a) ligjin ajror;

b) njohurinë e përgjithshme të avionëve;

c) çështjet teknike që lidhen me kategorinë e avionit;

d) zhvillimin dhe planifikimin e fluturimit;

e) zhvillimin njerëzor dhe kufizimet;

f) meteorologjinë;

g) lundrimin;

h) procedurat operacionale, duke përfshirë menaxhimin e burimeve;

i) parimet e fluturimit;

j) komunikimit; dhe

k) aftësitë joteknike, duke përfshirë njohjen dhe menaxhimin e kërcënimeve dhe gabimeve.

1.3 Demonstrimi dhe mirëmbajtja e njohurive teorike

1.3.1 Ndërmarrja dhe mbajtja e njohurive teorike duhet të demonstrohet me vlerësim të vazhdueshëm gjatë trajnimit dhe, kur është e nevojshme, nga kontrollet.

1.3.2 Duhet të mbahet një nivel i duhur i kompetencës në njohuritë teorike. Pajtueshmëria duhet të tregohet me vlerësime, kontrolle, testime ose kontrolle të rregullta. Shpeshtësia e

kontrolleve, testeve ose verifikimeve duhet të jetë proporcionale me nivelin e rrezikut të lidhur me aktivitetin.

1.4 Aftësitë praktike

Një pilot duhet të marrë dhe të mbajë aftësitë praktike sipas nevojës për të ushtruar funksionet e tij ose të saj në avion. Aftësitë e tilla duhet të jenë në proporcion me rreziqet që lidhen me llojin e aktivitetit dhe duhet të mbulojnë, nëse është e përshtatshme për funksionet e ushtruara në avion, si në vijim:

a) aktivitetet e para dhe gjatë fluturimit, përfshirë performancën e avionëve, ngritja dhe përcaktimi i balancës, kontrolli dhe shërbimi i avionit, planifikimi i karburantit/energjisë, vlerësimi i motit, planifikimin e rrugëve, kufizimet në hapësirën ajrore dhe disponueshmërinë e pistës;

b) operacionet e aerodromit dhe trafikut;

c) ngritja dhe procedurat për shmangien e përplasjes;

d) kontrollin e avionit me anë të referencës së jashtme vizuale;

e) manovrat e fluturimit, duke përfshirë situatat kritike, dhe manovrat shqetësuese dhe manovrat lëvizëse të luhatshme, siç janë teknikisht të arritshme;

f) ngritje dhe ulje normale dhe të erërave;

g) fluturimi duke iu referuar vetëm instrumenteve, sipas rastit për llojin e veprimtarisë;

h) procedurat operacionale, duke përfshirë aftësitë e ekipit dhe menaxhimin e burimeve, sipas rastit për llojin e operimit, qoftë ekuipazh i vetëm apo shumë vetë;

i) lundrimi dhe zbatimi i rregullave të ajrit dhe procedurat përkatëse, duke përdorur sipas rastit, referencat vizuale ose ndihmat e lundrimit;

j) operacioneve jonormale dhe emergjente, duke përfshirë keq funksionimet e simuluara të pajisjeve të avionëve;

k) pajtueshmërinë me shërbimet e trafikut ajror dhe procedurat e komunikimit;

l) llojin e avionit ose aspektet specifike të klasës;

m) trajnim praktik shtesë që mund të kërkohet për të zbutur rreziqet që lidhen me aktivitetet specifike; dhe

n) Aftësi joteknike, duke përfshirë njohjen dhe menaxhimin e kërcënimeve dhe gabimeve, duke përdorur një metodologji të përshtatshme të vlerësimit në lidhje me vlerësimin e aftësive teknike.

1.5 Demonstrimi dhe mirëmbajtja e aftësive praktike

1.5.1 Një pilot duhet të tregojë aftësinë për të kryer procedurat dhe manovrat me një shkallë kompetence të përshtatshme për funksionet e ushtruara në avion, duke:

a) operuar me avionin brenda kufizimeve të tij;

b) duke ushtruar gjykimin e mirë dhe aftësinë ajrore;

c) aplikuar njohuri aeronautike;

d) mbajtur kontrollin e avionit në çdo kohë në mënyrë të tillë që të sigurohet suksesi i një procedure ose manovrimi; dhe

e) shfaqur aftësitë joteknike, duke përfshirë njohjen dhe menaxhimin e kërcënimeve dhe gabimeve, duke përdorur një metodologji të përshtatshme të vlerësimit në lidhje me vlerësimin e aftësive teknike.

1.5.2 Duhet mbajtur një nivel i duhur i kompetencës në aftësitë praktike. Pajtueshmëria duhet të tregohet me vlerësime, kontrolle, testime ose verifikime të rregullta. Shpeshtësia e kontrolleve, testeve ose verifikimeve duhet të jetë proporcionale me nivelin e rrezikut të lidhur me aktivitetin.

1.6 Aftësitë gjuhësore

Një pilot duhet të ketë aftësi gjuhësore në një shkallë të përshtatshme për funksionet e ushtruara në avion. Kjo aftësi do të përfshijë:

a) aftësinë për të kuptuar dokumentet e informacionit mbi motin;

b) përdorimin e tabelave aeronautike të rrugëtimit, të nisjes dhe të grafikëve të lidhur me informacionin aeronautik; dhe

c) aftësinë për të komunikuar me ekuipazhin e fluturimit dhe shërbimet e lundrimit ajror gjatë të gjitha fazave të fluturimit, përfshirë përgatitjen e fluturimit, në gjuhën e përdorur për komunikimet radio të përfshira në fluturim.

1.7 Pajisje trajnimi që simulon fluturimin

Kur përdoret një pajisje trajnimi për simulim të fluturimit (FSTD) për trajnim ose për të treguar se aftësia praktike është fituar ose mirëmbahet, ky FSTD duhet të përmbushë një nivel të caktuar të detyrës në ato fusha, të cilat janë kryesore për kompletimin e detyrës përkatëse. Në veçanti, përsëritja e konfigurimit, cilësia të trajtimit, performanca e avionit dhe sjellja e sistemeve duhet të përfaqësojë në mënyrë adekuate avionin.

1.8 Kurs trajnimi

1.8.1 Trajnimi duhet të bëhet përmes kursit të trajnimit.

1.8.2 Një kurs trajnimi duhet të plotësojë kushtet e mëposhtme:

a) duhet të zhvillohet një përmbledhje për secilin lloj kursi; dhe

b) kursi i trajnimit duhet të përfshijë një zbërthim të njohurive teorike dhe udhëzimeve praktike të fluturimit (përfshirë trajnimin sintetik), nëse është e aplikueshme.

1.9 Instruktorët

1.9.1 Udhëzime teorike

Udhëzimet teorike duhet të jepen nga instruktorë të kualifikuar. Ata duhet:

a) të kenë njohuri të përshtatshme në fushën ku duhet të jepet udhëzimi; dhe

b) të jenë në gjendje të përdorin teknika të përshtatshme mësimore.

1.9.2 Fluturimi dhe instruksionet për udhëzimin për simulimin e fluturimit

Fluturimi dhe udhëzimi i simulimit të fluturimit duhet të jepet nga instruktorë përkatës të kualifikuar, të cilët kanë këto kualifikime:

a) plotësojnë njohuritë teorike dhe kërkesat e përshtatshme të përvojës për udhëzimin që po japin;

b) të jenë në gjendje të përdorin teknika të përshtatshme mësimore;

c) kanë praktikuar teknika mësimore në ato manovra fluturimi dhe procedura në të cilat ka për qëllim të ofrojë udhëzime fluturimi;

d) kanë treguar aftësinë për të udhëzuar në ato zona në të cilat duhet të jepet instruksioni i fluturimit, duke përfshirë udhëzimet para fluturimit, pas fluturimit dhe udhëzimet e terrenit; dhe

e) kanë marrë trajnim të rregullt të rifreskimit për të siguruar që standardet mësimore të mbahen deri tani.

Instruktorët e fluturimit që kryejnë trajnime në avion duhet, gjithashtu, të kenë të drejtë të veprojnë si pilot në komandë në avionin për të cilin është dhënë udhëzimi, përveç trajnimit për llojet e reja të avionëve.

1.10 Kontrollorët

Personat përgjegjës për vlerësimin e aftësive të pilotëve duhet:

a) të plotësojnë kërkesat për instruktorët e fluturimit ose të simulimit të fluturimit; dhe

b) të jenë në gjendje të vlerësojnë detyrën e pilotit dhe kryerjen e testeve dhe kontrolleve të fluturimit.

2. KËRKESAT E EKSPERIENCËS - PILOTËT

Një person që vepron si anëtar i ekuipazhit të fluturimit, instruktor ose kontrollor duhet të marrë dhe të mbajë përvojë të mjaftueshme për funksionet që ushtron, përveç nëse aktet zbatuese të miratuara në bazë të kësaj rregulloreje sigurojnë që kompetenca të tregohet në përputhje me pikën 1.5.

3. AFTËSIMI MJEKËSOR - PILOTËT

3.1 Kriteret mjekësore

3.1.1 Të gjithë pilotët duhet të tregojnë periodikisht aftësinë mjekësore për të kryer në mënyrë të kënaqshme funksionet e tyre, duke marrë parasysh llojin e aktivitetit. Pajtueshmëria duhet të

tregohet me vlerësimin e duhur bazuar në praktikën më të mirë aeromjekësore, duke marrë parasysh llojin e aktivitetit dhe degradimin e mundshëm mendor dhe fizik për shkak të moshës.

Aftësimi mjekësor, që përfshin palestër fizike dhe mendore, do të thotë që nuk vuan nga ndonjë sëmundje ose paaftësi, gjë që e bën pilotin të paaftë:

a) të kryejë detyrat e nevojshme për të operuar një avion;

b) të kryejë detyrat e caktuara në çdo kohë; ose

c) për të kuptuar saktë mjedisin e tij ose të saj.

3.1.2 Kur aftësimi mjekësor nuk është plotësisht i treguar, mund të zbatohen masa zbutëse që ofrojnë siguri të përshtatshme të fluturimit.

3.2 Kontrollorët aeromjekësore

Një kontrollor aeromjekësor duhet:

a) të jetë i kualifikuar dhe i licencuar në fushën e mjekësisë;

b) të ketë marrë trajnim në mjekësinë e aviacionit dhe trajnim të vazhdueshëm të rifreskimit në mjekësinë e aviacionit për të siguruar që standardet e vlerësimit të mirëmbahen deri tani; dhe

c) të ketë fituar njohuri dhe përvojë praktike në lidhje me kushtet në të cilat pilotët kryejnë detyrat e tyre.

3.3 Qendrat aeromjekësore

Qendrat aeromjekësore duhet të plotësojnë kushtet e mëposhtme:

a) të kenë të gjitha mjetet e nevojshme për fushëveprimin e përgjegjësive që lidhen me privilegjet e tyre. Këto mjete duhet të përfshijnë, por nuk kufizohen në mjete, lehtësi, personel, pajisje dhe materiale, dokumentime të detyrave, përgjegjësi dhe procedura, qasje në të dhënat kryesore dhe mbajtjen e të dhënave;

b) të jenë të përshtatshme për llojin e aktivitetit të ndërmarrë dhe madhësinë e organizatës, të zbatojë dhe mbajë një sistem menaxhimi për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë, të menaxhojë rreziqet e sigurisë dhe të synojë përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi; dhe

c) të krijojnë marrëveshje me organizata të tjera kryesore, sipas nevojës, për të siguruar përputhjen e vazhdueshme me këto kërkesa.

4. ANËTARËT E EKUIPAZHIT TË KABINËS

4.1 Të përgjithshme

Anëtarët e ekuipazhit të kabinës duhet:

a) të trajnohen dhe të kontrollohen rregullisht për të arritur dhe mbajtur një nivel të përshtatshëm kompetence për të kryer detyrat e tyre të caktuara të sigurisë; dhe

b) të vlerësohen periodikisht për aftësim mjekësor për të ushtruar në mënyrë të sigurt detyrat e tyre të caktuara të sigurisë. Pajtueshmëria duhet të tregohet me vlerësimin e duhur bazuar në praktikat më të mira në aeromjekësi.

4.2 Kursi i trajnimit

4.2.1 Kur është e përshtatshme për llojin e operacioneve ose privilegjeve, trajnimi duhet të kryhet përmes kursit të trajnimit.

4.2.2 Një kurs trajnimi duhet të plotësojë kushtet e mëposhtme:

a) duhet të zhvillohet një përmbledhje për secilin lloj kursi; dhe

b) kursi i trajnimit duhet të përbëjë një zbërthim të njohurive teorike dhe të udhëzimeve praktike (përfshirë trajnimin sintetik), nëse është e aplikueshme.

4.3 Instruktorët e ekuipazhit të kabinës

Udhëzimi duhet të jepet nga instruktorë të kualifikuar. Ata instruktorë duhet:

a) të kenë njohuri të përshtatshme në fushën ku duhet të jepet udhëzimi;

b) të jenë në gjendje të përdorin teknika të përshtatshme mësimore; dhe

c) të marrin trajnim të rregullt të rifreskimit për të siguruar që standardet mësimore të mbahen deri tani.

4.4 Kontrollorët e ekuipazhit të kabinës

Personat përgjegjës për ekzaminimin e ekuipazhit të kabinës duhet:

a) plotësojnë kërkesat për instruktorët e ekuipazhit të kabinës; dhe

b) të jenë në gjendje të vlerësojnë detyrën e ekuipazhit të kabinës dhe të kryejnë kontrolle.

5. ORGANIZATAT E TRAJNIMIT

Një organizatë trajnuese, që siguron pilotë ose trajnim të ekuipazhit të kabinës duhet të plotësojë kërkesat e mëposhtme:

a) të ketë të gjitha mjetet e nevojshme për fushën e përgjegjësive që lidhen me veprimtarinë e tyre. Këto mjete duhet të përfshijnë, por nuk kufizohen në mjete, lehtësi, personel, pajisje dhe materiale, dokumentime të detyrave, përgjegjësi dhe procedura, qasje në të dhënat kryesore dhe mbajtjen e të dhënave;

b) të jetë e përshtatshme për trajnimin e ofruar dhe madhësinë e organizatës, organizata duhet të zbatojë dhe mbajë një sistem menaxhimi për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë, të menaxhojë rreziqet e sigurisë, duke përfshirë rreziqet që lidhen me përkeqësimin e standardit të trajnimit, dhe synojnë përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi; dhe

c) të krijojë marrëveshje me organizata të tjera kryesore, sipas nevojës, për të siguruar përputhjen e vazhdueshme me këto kërkesa.

SHTOJCA V
KËRKESAT KRYESORE TË OPERIMEVE AJRORE

1. TË PËRGJITHSHME

1.1 Një fluturim nuk duhet të kryhet nëse anëtarët e ekuipazhit dhe sipas rastit, i gjithë personeli i operacioneve i përfshirë në përgatitjen dhe ekzekutimin e tij nuk janë të familjarizuar me ligjet, rregulloret dhe procedurat, që lidhen me kryerjen e detyrave të tyre, të përshkruara për zonat që do të kalohen, aerodromet e planifikuara për t'u përdorur dhe objektet e fluturimit ajror që lidhje me to.

1.2 Fluturimi duhet të kryhet në mënyrë të tillë që të ndiqen procedurat operative të theksuara në Manualin e Fluturimit ose, kur kërkohet nga Manuali i Operimit, të ndiqen përgatitjet dhe ekzekutimi i fluturimit.

1.3 Përpara çdo fluturimi, duhet të përcaktohen rolet dhe detyrat e çdo anëtari të ekuipazhit. Piloti në komandë duhet të jetë përgjegjës për funksionimin dhe sigurinë e avionit dhe për sigurinë e të gjithë anëtarëve të ekuipazhit, udhëtarëve dhe ngarkesave në Bord.

1.4 Lëndët ose substancat, të cilat janë të afta të paraqesin një rrezik të konsiderueshëm për shëndetin, sigurinë, pronën ose mjedisin, siç janë mallrat e rrezikshme, armët dhe municionet, nuk duhet të mbahen në asnjë mjet fluturues, përveç nëse zbatohen procedura dhe udhëzime specifike për të zbutur sigurinë në lidhje me rreziqet.

1.5 Të gjitha të dhënat, dokumentet, shënimet dhe informacionet e nevojshme për të ruajtur respektimin e kushteve të specifikuara në pikën 5.3 duhet të mbahen për çdo fluturim dhe të jenë të disponueshme dhe të mbrojtura kundrejt modifikimeve të paautorizuara për një periudhë minimale kohore të përputhshme me llojin e operacionit.

2. PËRGATITJA E FLUTURIMIT

Një fluturim nuk duhet të fillojë nëse nuk është konstatuar, me mjete të arsyeshme në dispozicion, që të gjitha kushtet e mëposhtme janë në përputhje:

a) materiale të nevojshme të kërkuara drejtpërdrejtë për fluturimin dhe për operimin e sigurt të avionit, duke përshirë materialet e komunikimit dhe nevojat e fluturimit, që janë të disponueshme për kryerjen e fluturimit, duke marrë parasysh disponueshmërinë e dokumenteve të Shërbimit Informues të Aeronautikës;

b) ekuipazhi duhet të jetë i familjarizuar dhe pasagjerët duhet të informohen për vendndodhjen dhe përdorimin e pajisjeve përkatëse të emergjencës. Informacioni i mjaftueshëm, lidhur me funksionimin dhe specifikat e pajisjeve të instaluara, lidhur me procedurat e

emergjencës dhe përdorimin e pajisjeve të sigurisë së kabinës duhet të vihet në dispozicion të ekuipazhit dhe të pasagjerëve;

c) piloti në komandë duhet të bindet se:

i. avioni është i përshtatshëm për fluturim siç specifikohet në pikën 6;

ii. nëse kërkohet, avioni është i regjistruar në mënyrë të rregullt dhe se certifikatat përkatëse në lidhje me të janë në Bordin e avionit;

iii. instrumentet dhe pajisjet siç përcaktohet në pikën 5, të kërkuara për ekzekutimin e fluturimit, janë të instaluara në avion dhe janë operative, përveç nëse lirohen nga MEL ose nga dokumenti ekuivalent;

iv. pesha e avionit dhe qendrës së vendndodhjes së gravitetit janë të tilla që fluturimi mund të kryhet brenda kufijve të përshkruar në dokumentacionin e përshtatshmërisë për fluturim;

v. të gjitha bagazhet e kabinës, mbajtësja e bagazheve dhe ngarkesa është vendosur dhe siguruar siç duhet; dhe

vi. kufizimet e veprimeve të avionit siç specifikohet në pikën 4 nuk do të tejkalohen në asnjë kohë gjatë fluturimit;

d) informacioni në lidhje me kushtet meteorologjike për nisjen, destinacionin dhe, aty ku është e mundur, aerodromet alternative, si dhe kushtet gjatë rrugëtimit, duhet të jenë në dispozicion të ekuipazhit të fluturimit. Vëmendje e veçantë duhet t'u kushtohet kushteve atmosferike potencialisht të rrezikshme;

e) masat e përshtatshme zbutëse ose planet e paparashikuara duhet të jenë të gatshme të merren me kushtet atmosferike potencialisht të rrezikshme që priten të hasen gjatë fluturimit;

f) për një fluturim të bazuar në rregullat vizuale të fluturimit, kushtet meteorologjike përgjatë rrugëtimit që do të ndiqet duhet të jenë të tilla që të bëjnë të mundur përputhjen me këto rregulla fluturimi. Për një fluturim të bazuar në rregullat e mjeteve të fluturimit, duhet të përzgjidhet një vendndodhje dhe aty ku është e përshtatshme aerodromi/et alternativ/e ku avioni mund të zbresë, duke marrë parasysh në veçanti kushtet e parashikuara meteorologjike, disponueshmërinë e shërbimeve të lundrimit ajror, disponueshmërinë e objekteve tokësore dhe procedurat e fluturimit të mjeteve të miratuara nga Shteti në të cilin është vendosur destinacioni dhe/ose aerodromi alternativ;

g) sasia e karburantit/energjisë për shtytje dhe harxhimi në Bord duhet të jetë i mjaftueshme për të siguruar që fluturimi i synuar të mund të përfundojë në mënyrë të sigurt, duke marrë parasysh kushtet meteorologjike, çdo element që ndikon në performancën e avionit dhe çdo vonesë që pritet gjatë fluturimit. Përveç kësaj, një rezervë karburanti/energjie duhet të kryhet për të siguruar rastet e papritura. Procedurat për menaxhimin e karburantit/energjisë gjatë fluturimit duhet të krijohen kur është e përshtatshme.

3. OPERIMET E FLUTURIMEVE

Për sa u përket operimeve të fluturimit duhet të plotësohen të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) sipas rastit për llojin e avionit, gjatë ngritjes dhe uljes dhe kurdoherë që gjykohet e nevojshme nga pilotët në komandë në interes të sigurisë, secili anëtar i ekuipazhit duhet të ulet në vendin e tyre të ekuipazhit dhe duhet të përdorë sistemet e sigurimit të parashikuara;

b) sipas rastit për llojin e avionit, të gjithë anëtarët e ekuipazhit të fluturimit që kërkohen të jenë në detyrë në kuvertën e fluturimit duhet të jenë dhe të qëndrojnë në vendin e tyre, me rripin e tyre të sigurisë të vendosur, përveç rrugëtimeve për nevoja fiziologjike ose operacionale;

c) sipas rastit për llojin e avionit dhe llojin e operimit, para ngritjes dhe uljes, gjatë manovrimit dhe kurdo që konsiderohet e nevojshme në interes të sigurisë, pilotët në komandë duhet të sigurojnë që secili pasagjer është ulur në rregull dhe i siguruar;

d) një fluturim duhet të kryhet në mënyrë të tillë që të mbahen ndarjet përkatëse nga avionët e tjerë dhe të sigurohet pastrimi i përshtatshëm i pengesave gjatë të gjitha fazave të fluturimit. Një ndarje e tillë duhet të jetë së paku ato që kërkohen nga rregullat e aplikueshme të ajrit, sipas rastit nga lloji i operimit;

e) një fluturim nuk duhet të vazhdohet nëse kushtet e njohura vazhdojnë të jenë të paktën ekuivalente me ato të pikës 2. Për më tepër, për një fluturim të bazuar në rregullat e mjeteve të fluturimit, një afrim ndaj një aerodromi nuk duhet të vazhdojë nën disa lartësi të caktuara ose përtej një pozite të caktuar, nëse kriteret e përcaktuara të shikimit nuk plotësohen;

f) në raste urgjente, pilotët në komandë duhet të sigurojnë që të gjithë pasagjerët janë të udhëzuar për të tilla veprime emergjence që mund të jenë të përshtatshme për rrethanat;

g) një pilot në komandë duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme në mënyrë që të minimizojë pasojat në fluturim të sjelljes shkatërruese të një pasagjeri;

h) një avion nuk duhet të manovrohet në zonën e lëvizjes të një aerodromi, ose helika e tij nuk duhet të kthehet kur është me fuqi, përveç nëse personi nën kontroll është kompetent;

i) kur është e përshtatshme duhet të përdoren procedurat e menaxhimit furnizues përkatës me karburant/energji.

4. PERFORMANCA E AVIONIT DHE KUFIZIMET OPERATIVE

4.1 Një avion duhet të operojë në përputhje me dokumentacionin e tij të përshtatshmërisë për fluturim dhe sipas të gjitha procedurave përkatëse operative dhe kufizuese sipas rastit siç janë shprehur në manualin e miratuar të fluturimit ose në dokumentacionin përkatës. Manuali i fluturimit ose dokumentacioni ekuivalent duhet të jetë në dispozicion të ekuipazhit dhe të jetë i përditësuar për secilin avion.

4.2 Pavarësisht nga pika 4.1, për operimet me helikopterë, mund të lejohet një fluturim i menjëhershëm përmes lejimit të shpejtësisë së lartësisë kufizuese, me kusht që siguria të jetë e përcaktuar.

4.3 Avioni duhet të operojë në përputhje me dokumentacionin e zbatueshëm mjedisor.

4.4 Një fluturim nuk duhet të nisë ose të vazhdojë pa performancën e planifikuar e avionit, marrjen parasysh të të gjithë faktorëve që ndikojnë ndjeshëm në nivelin e performancës së tij, lejimin e të gjitha fazave të fluturimit që ekzekutohen brenda distancave/zonave të aplikueshme dhe heqjen e pengesave në peshën operative të planifikuar. Faktorët e performancës që ndikojnë ndjeshëm në ngritjen, në rrugëtimin dhe në afrimin/uljen janë, veçanërisht:

a) procedurat operative;

b) lartësia e presionit të aerodromit;

c) kushtet e motit (temperatura, era, reshjet dhe shtrirja e qartësisë);

d) madhësia, pjerrësia dhe gjendja e zonës së ngritjes/uljes; dhe

e) kushtet e kuadrit ajror, kuadri i energjisë ose sistemet, duke marrë parasysh përkeqësimin e tij të mundshëm.

4.5 Faktorë të tillë duhet të merren parasysh drejtpërsëdrejti si parametra operacional ose indirekt me anë të mjeteve të lejimit ose distancave, të cilat mund të sigurohen në caktimin e të dhënave të performancës, sipas rastit për llojin e operacionit.

5. MJETET, TË DHËNAT DHE PAJISJET

5.1 Një avion duhet të pajiset me të gjitha mjetet e lundrimit, komunikimit dhe pajisje të tjera të nevojshme për fluturimin e synuar, duke marrë parasysh rregulloret e trafikut ajror dhe rregullat e ajrit të zbatueshme gjatë çdo faze të fluturimit.

5.2 Sipas rastit, një avion duhet të pajiset me të gjitha pajisjet e nevojshme të sigurisë, mjekësisë, evakuimit dhe mjetet e mbijetesës, duke marrë parasysh rreziqet që lidhen me zonat e operimit, rrugët ajrore që do të fluturohet, lartësinë e fluturimit dhe kohëzgjatjen e fluturimit.

5.3 Të gjitha të dhënat e nevojshme për kryerjen e fluturimit nga ekuipazhi duhet të përditësohen dhe të jenë në dispozicion në Bordin e avionit duke marrë parasysh rregulloret e zbatueshme të trafikut ajror, rregullat e ajrit, lartësitë e fluturimit dhe zonat e operimit.

6. VLEFSHMËRIA E VAZHDUESHME AJRORE DHE PAJTUESHMËRIA MJEDISORE E PRODUKTEVE

6.1 Avioni operon vetëm nëse:

a) avioni është i përshtatshëm për fluturim dhe në kushte të një operimi të sigurt dhe të përshtatshëm për mjedisin;

b) pajisjet operacionale dhe emergjente të nevojshme janë të dobishëm për fluturimin e synuar;

c) dokumenti i vlefshmërisë ajrore dhe, nëse është e aplikueshme, certifikata e zhurmës së avionit është i vlefshëm; dhe

d) mirëmbajtja e avionit kryhet në përputhje me kërkesat e zbatueshme.

6.2 Përpara çdo fluturimi ose të një serie fluturimesh të njëpasnjëshme, avioni duhet të kontrollohet, përmes një kontrolli përpara fluturimit, për të përcaktuar nëse ai është i përshtatshëm për fluturimin e synuar.

6.3 Avioni nuk duhet të operohet nëse nuk lejohet për shërbim nga persona apo organizata të kualifikuara, pas mirëmbajtjes. Lejimi për shërbim i nënshkruar duhet të përmbajë në veçanti detajet themelore të mirëmbajtjes së kryer.

6.4 Regjistrat e nevojshëm për të treguar gjendjen e vlefshmërisë ajrore dhe gjendjen e përputhshmërisë mjedisore të mjetit fluturues duhet të mbahen dhe të mbrohen kundër modifikimit të paautorizuar për periudhën kohore që u përket kërkesave vlefshmërisë së vazhdueshme për fluturim, deri sa informacioni i përmbajtur të jetë zëvendësuar nga informacioni i ri ekuivalent në këtë fushë dhe me detaje por në çdo rast jo më pak se 24 muaj.

6.5 Të gjitha modifikimet dhe riparimet duhet të jenë në përputhje me kërkesat thelbësore për vlefshmërisë ajrore dhe, nëse është e zbatueshme, me pajtueshmërinë mjedisore të produkteve. Të dhënat mbështetëse që mbështesin pajtueshmërinë me kërkesat e vlefshmërisë ajrore dhe kërkesat për përputhshmërinë mjedisore të produkteve duhet të mbahen dhe të mbrohen nga modifikimi i paautorizuar.

6.6 Është përgjegjësi e operatorit të avionëve të sigurojë që një palë e tretë që kryen mirëmbajtjen të përputhet me kërkesat e sigurisë në operim dhe sigurisë në aviacion të operatorit.

7. ANËTARËT E EKUIPAZHIT

7.1 Numri dhe përbërja e ekuipazhit duhet të përcaktohet duke marrë parasysh:

a) kufizimet e certifikimit të avionit, duke përfshirë nëse është e zbatueshme, treguesin përkatës të evakuimit emergjent;

b) konfigurimin e avionëve; dhe

c) llojin dhe kohëzgjatjen e operacioneve.

7.2 Piloti në komandë duhet të ketë autoritetin për të dhënë të gjitha komandat dhe për të ndërmarrë veprime të duhura me qëllim sigurimin e operimit dhe sigurisë së mjetit fluturues dhe të pasagjerëve dhe/ose mallrave të që mbahen në të.

7.3 Në një situatë emergjente, e cila rrezikon operimin ose sigurinë e avionit dhe/ose personave në Bord, piloti në komandë duhet të ndërmarrë çdo veprim që ai/ajo e konsideron të nevojshëm në interes të sigurisë. Kur një veprim i tillë përfshin një shkelje të rregulloreve ose procedurave lokale, piloti në komandë duhet të jetë përgjegjës për njoftimin pa vonesë të autoritetit lokal.

7.4 Pa cenuar pikën 8.12, kur ka persona në Bord, situatat emergjente ose jonormale mund të simulohen vetëm nëse këta persona janë njoftuar në mënyrë të rregullt dhe janë të vetëdijshëm për rreziqet përkatëse përpara se të hipin në fluturim.

7.5 Asnjë anëtar ekuipazhi nuk duhet të lejojë që arritjet/vendimet e ndërmarra prej tyre të përkeqësojnë masën që siguria e fluturimit të jetë e rrezikuar për shkak të efekteve të lodhjes, duke marrë parasysh, ndër të tjera, akumulimin e lodhjes, privimin e gjumit, numrin e fluturimeve, turnet e natës ose ndryshimin e orarit. Periudhat e pushimit duhet të sigurojnë kohë të mjaftueshme për t'u mundësuar anëtarëve të ekuipazhit të kapërcejnë efektet e detyrave të mëparshme dhe të kenë pushuar mirë në fillim të periudhës së fluturimit në vijim.

7.6 Një anëtar i ekuipazhit nuk duhet të kryejë detyra të ndara në Bordin e një avioni kur është nën ndikimin e substancave psikoaktive ose të alkoolit ose kur është i papërshtatshëm për shkak të lëndimit, lodhjes, mjekimit, sëmundjes ose shkaqeve të tjera të ngjashme.

8. KËRKESAT SHTESË PËR TRANSPORTIN TREGTAR AJROR DHE OPERIME TË TJERA, SUBJEKT I NJË CERTIFIKIMI OSE DEKLARIMI, TË KRYERA ME AEROPLANË, HELIKOPTERË OSE MJET FLUTURIMI ME HELIKË

8.1 Operimi nuk duhet të ndërmerret nëse nuk plotësohen kushtet e mëposhtme:

a) operatori i avionëve duhet të ketë direkt ose përmes marrëveshjeve me palët e treta mjetet e nevojshme për shkallën dhe qëllimin e operimeve. Këto mjete përfshijnë, por nuk kufizohen vetëm në: avionë, materiale, struktura drejtuese, personeli, pajisje, dokumentim detyrash, përgjegjësi dhe procedura, hyrje në të dhënat të rëndësishme dhe mbajtje e të dhënave;

b) operatori i mjetit fluturues duhet të përdorë vetëm personel të kualifikuar dhe të trajnuar dhe të zbatojë dhe mbajë programet e trajnimit dhe kontrollit për anëtarët e ekuipazhit dhe personelin tjetër përkatës që janë të nevojshëm për të siguruar vlerën certifikatave të tyre, vlerësimet dhe kualifikimet;

c) sipas rastit për llojin e aktivitetit të ndërmarrë dhe madhësinë e organizatës, operatori i mjeteve fluturuese duhet të zbatojë dhe të mbajë një sistem menaxhimi për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë, të menaxhojë rreziqet e sigurisë dhe të synojë përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi;

d) operatori i mjeteve fluturuese duhet të krijojë një sistem të raportimit të ngjarjeve, si pjesë e sistemit të menaxhimit sipas pikës (c), me qëllim që të kontribuojë në synimin e përmirësimit të vazhdueshëm të sigurisë. Sistemi i raportimit të ngjarjeve duhet të jetë në përputhje me ligjin e aplikueshëm.

8.2 Operimi duhet të ndërmerret vetëm në përputhje me manualin e operimit të operatorit të një mjeti fluturues. Ky manual duhet të përmbajë të gjitha udhëzimet, informacionin dhe procedurat e nevojshme për të gjitha mjetet fluturues që operojnë dhe për personelin e operacioneve për të kryer detyrat e tyre. Duhet të theksohen kufizimet e aplikuara për kohën e fluturimit, periudhat e punës së fluturimit dhe periudhat e pushimit për anëtarët e ekuipazhit. Manuali i operimeve dhe rishikimet e tij duhet të jenë në përputhje me manualin e miratuar të fluturimit dhe të ndryshohet sipas nevojës.

8.3 Operatori i avionit duhet të krijojë procedura, sipas rastit, në mënyrë që të minimizojë pasojat për operacionet e sigurta të fluturimit të sjelljes shkatërruese të pasagjerëve.

8.4 Operatori i avionit duhet të zhvillojë dhe mbajë programet e sigurisë në aviacion të përshtatura me mjetin e fluturimit dhe llojin e operacionit duke përfshirë veçanërisht:

a) sigurinë në aviacion e të pjesës së ekuipazhit të fluturimit;

b) listën e kontrollit të procedurës së kërkimit-kontrollit të avionit;

c) programet e trajnimit; dhe

d) mbrojtjen e sistemeve elektronike dhe kompjuterike për të parandaluar ndërhyrjen e qëllimshme dhe jo të qëllimshme të sistemit dhe korrupsionin.

8.5 Kur masat e sigurisë në aviacion mund të ndikojnë negativisht në sigurinë e operimeve, duhet të vlerësohen rreziqet dhe të zhvillohen procedura të përshtatshme për të zbutur rreziqet e sigurisë në operim. Kjo mund të kërkojë përdorimin e pajisjeve të specializuara.

8.6 Operatori i avionëve duhet të caktojë një pilot nga ekuipazhi i fluturimit, si pilot në komandë.

8.7 Parandalimi i lodhjes duhet të menaxhohet përmes një sistemi të menaxhimit të lodhjes. Për një fluturim ose seri fluturimesh, ky sistem i tillë duhet të adresojë kohën e fluturimit, periudhat e fluturimit, detyrat dhe periudhat e përshtatura të pushimit. Kufizimet e vendosura brenda sistemit të menaxhimit të lodhjes duhet të marrin parasysh të gjithë faktorët kryesorë që kontribuojnë në lodhje të tilla si, në veçanti, numrin i fluturimeve, kalimi i zonës së fluturimit, privimin ndaj gjumit, ndërprerja e cikleve qarkulluese, orët e natës, pozicioni, akumulimi i kohëzgjatjes në detyrë për kohë të caktuara, ndarjen e detyrave midis anëtarëve të ekuipazhit, si dhe sigurimin e ekuipazheve të shtuara.

8.8 Operatori i avionit duhet të sigurojë që detyrat e specifikuara në pikën 6.1 dhe ato të përshkruara në pikat 6.4 dhe 6.5 janë të kontrolluara nga një organizatë përgjegjëse për menaxhimin përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim që duhet të plotësojë kërkesat e shtojcës II, pika 3.1 dhe shtojca III, pika 7 dhe 8.

8.9 Operatori i mjeteve fluturuese duhet të sigurojë që lëshimi për shërbim i kërkuar nga pika 6.3 të lëshohet nga një organizatë e kualifikuar për mirëmbajtjen e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve jo të instaluara. Kjo organizatë duhet të plotësojë kërkesat e shtojcës II, pika 3.1.

8.10 Organizata e përmendur në 8.8 duhet të krijojë një manual organizimi që siguron, përdorimin dhe udhëzimin e personelit në fjalë, një përshkrim të gjitha procedurave të përshtatshmërisë së vazhdueshme për fluturim të organizatës.

8.11 Një sistem kontrolli duhet të jetë i disponueshëm për përdorim, sipas rastit, nga anëtarët e ekuipazhit në të gjitha fazat e operimit të mjetit fluturues në kushte gjendjesh normale, anormale dhe emergjente. Procedurat duhet të vendosen për çdo situatë emergjente të arsyeshme të parashikueshme.

8.12 Situatat emergjente ose anormale nuk duhet të simulohen kur pasagjerët ose ngarkesa janë të akomoduar.

SHTOJCA VI
KËRKESAT THELBËSORE PËR ENTITETET E KUALIFIKUARA

1. Subjekti i kualifikuar, drejtori i tij dhe stafi përgjegjës për kryerjen e detyrave të certifikimit dhe mbikëqyrjes, mund të mos jenë të përfshirë, direkt ose si përfaqësues të autorizuar, në projektimin, prodhimin, marketingun ose mirëmbajtjen e produkteve, pjesëve, pajisjeve të painstaluara, përbërësit ose sistemet ose në operacionet e tyre, ofrimin e shërbimeve ose përdorimin. Kjo nuk përjashton mundësinë e shkëmbimit të informacionit teknik ndërmjet organizatave të përfshira dhe entitetit të kualifikuar.

Nënparagrafi i parë nuk do të parandalojë një organizatë të krijuar me qëllim promovimin e sportit ajror ose aviacionit për joprofesionistë, nga të qenit i përshtatshëm për akreditim si një entitet i kualifikuar, me kusht që të tregojë përmbushjen e kritereve të autoritetit akreditues që ka vendosur marrëveshje përkatëse për parandalimin e konfliktit të interesit.

2. Enti i kualifikuar dhe personeli përgjegjës për certifikim dhe detyrues për mbikëqyrje duhet të kryejnë detyrat e tyre me integritetin më të madh profesional dhe kompetencën më të madhe teknike të mundshme dhe duhet të jenë të lirë nga presioni dhe nxitja e çdo lloji, veçanërisht të një lloji financiar, të cilat mund të ndikojnë në gjykimin e tyre dhe në vendimet e rezultateve të certifikimit dhe në detyrat e mbikëqyrjes, në veçanti nga personat ose grupet e personave të prekur nga këto rezultate.

3. Njësia e kualifikuar duhet të punësojë stafin dhe të posedojë mjetet e nevojshme për të kryer në mënyrë adekuate detyrat teknike dhe administrative të lidhura me procesin e certifikimit dhe të mbikëqyrjes; gjithashtu duhet të ketë qasje në pajisjet e nevojshme për kontrolle të jashtëzakonshme.

4. Enti i kualifikuar dhe personeli i tij përgjegjës për hetime duhet të kenë:

a) trajnim të duhur teknik dhe profesional, ose ekspertizë të mjaftueshme të përftuar përmes eksperiencës të aktiviteteve kryesore;

b) njohuri të kënaqshme të kërkesave për certifikim dhe mbikëqyrje të detyrave të kryera dhe përvojë të përshtatshme të këtyre proceseve;

c) aftësia e kërkuar për të hartuar deklarata, shënime dhe raporte për të treguar se janë kryer certifikimi dhe mbikëqyrja e detyrave.

5. Duhet të garantohet paanshmëria e personelit përgjegjës për certifikimin dhe mbikëqyrjen e detyrave. Shpërblimi i tyre nuk duhet të varet nga numri i hetimeve të kryera ose nga rezultatet e hetimeve të tilla.

6. Entiteti i kualifikuar duhet të ndërmarrë sigurimin e përgjegjësisë nëse përgjegjësia e tij nuk supozohet nga një Shtet anëtar në përputhje me ligjin e tij kombëtar.

7. Personeli i kualifikuar i subjektit duhet të vëzhgojë sekretin profesional ndaj të gjitha informacioneve të përftuara gjatë kryerjes së detyrave të tyre sipas kësaj rregulloreje.

SHTOJCA VII
KËRKESAT KRYESORE PËR AERODROMET

1. KARAKTERISTIKAT FIZIKE, INFRASTRUKTURA DHE PAJISJET

1.1 Zona e lëvizjes

1.1.1 Aerodromet do të kenë një zonë të caktuar për uljen dhe ngritjen e avionit, i cili plotëson kushtet e mëposhtme:

a) zona e uljes dhe e ngritjes duhet të ketë përmasa dhe karakteristika të përshtatshme për avionin që ka për qëllim përdorimin e objektit;

b) zona e uljes dhe e ngritjes, aty ku është e zbatueshme, do të ketë fuqi të mjaftueshme për të mbështetur operimet e përsëritura të avionit të synuar. Ato zona që nuk janë të destinuara për operacione të përsëritura duhet të jenë në gjendje vetëm të ndihmojnë avionin;

c) zona e uljes dhe e ngritjes duhet të projektohet të përpunojë ujin dhe të parandalojë që uji i ndenjur të bëhet një rrezik i papranueshëm për operimet e avionëve;

d) pjerrësia në ndryshimet e pjerrësisë së uljes dhe ngritjes nuk do të krijojnë një rrezik të papranueshëm për operimet e avionëve;

e) karakteristikat sipërfaqësore të tokës së uljes dhe të ngritjes duhet të jenë të përshtatshme për përdorim nga avioni i synuar; dhe

f) zona e uljes dhe ngritjes duhet të jetë e lirë nga objektet të cilat mund të krijojnë një rrezik të papranueshëm për operacionet e avionëve.

1.1.2 Kur ka disa zona të caktuara të uljes dhe të ngritjes, ato duhet të jenë të tilla që të mos krijojnë një rrezik të papranueshëm për operacionet e avionëve.

1.1.3 Zona e caktuar e uljes dhe ngritjes duhet të jetë e rrethuar nga zona të përcaktuara. Këto zona synojnë të mbrojnë avionët që fluturojnë mbi to gjatë veprimeve të ngritjes ose uljes ose për të zbutur pasojat e gjuajtjes, zhvendosjes në njërën anë ose të mbingarkimit të zonës së ngritjes dhe uljes dhe duhet të plotësojnë kushtet e mëposhtme:

a) ato zona duhet të kenë madhësi të përshtatshme për operacionet e parashikuara të avionëve;

b) pjerrësia dhe ndryshimet e pjerrësisë të atyre zonave nuk do të krijojnë një rrezik të papranueshëm për operacionet e avionëve;

c) ato zona duhet të jenë të lira nga objektet të cilat mund të krijojnë një rrezik të papranueshëm për operacionet e avionëve. Kjo nuk do të parandalojë që pajisjet e prishura të jenë të vendosura në ato zona, nëse kërkohet për të ndihmuar operacionet e avionëve; dhe

d) secila prej këtyre zonave do të ketë fuqi të mjaftueshme për t'i shërbyer qëllimit të saj.

1.1.4 Ato zona të një aerodromi, me mjedisin e tyre rrethues në aërsi, që do të përdoren për manovrimin ose parkimin e avionëve, duhet të projektohen në mënyrë të tillë që të lejojnë operimin e sigurt të avionit që pritet të përdorë objektin në fjalë në të gjitha kushtet e planifikuara për përdorim, dhe duhet të përmbushë kushtet e mëposhtme:

a) ato zona do të kenë kapacitet të mjaftueshëm për të mbështetur operimet e përsëritura e avionit të planifikuar, me përjashtim të zonave që janë vetëm për përdorim të rastit të cilat duhet të jenë vetëm në gjendje të mbështesin avionin;

b) ato zona duhet të projektohen për të përpunuar ujin dhe për të parandaluar që uji të përqendrohet dhe të bëhet një rrezik i papranueshëm për operacionet e avionëve;

c) pjerrësia dhe ndryshimet e pjerrësisë të atyre zonave nuk do të krijojnë një rrezik të papranueshëm për operacionet e avionëve;

d) karakteristikat e sipërfaqes të atyre zonave duhet të jenë të përshtatshme për përdorim nga avioni përkatës; dhe

e) ato zona duhet të jenë të lira nga objektet të cilat mund të krijojnë një rrezik të papranueshëm për avionët. Kjo nuk do të pengojë parkimin e pajisjeve të kërkuara për atë zonë në pozicionet ose zonat e identifikuara posaçërisht.

1.1.5 Infrastruktura tjetër që ka si synim përdorimin nga avioni duhet të projektohet në mënyrë të tillë që përdorimi i kësaj infrastrukture të mos krijojë një rrezik të papranueshëm për avionët që e përdorin atë.

1.1.6 Ndërtimet, ndërtesat, pajisjet ose zonat e magazinimit duhet të vendosen dhe të projektohen në mënyrë që të mos krijojnë një rrezik të papranueshëm për operacionet e avionëve:

1.1.7 Duhet të parashikohen mjetet e përshtatshme për të parandaluar hyrjen në zonën e lëvizjes të personave të paautorizuar, mjeteve të paautorizuara ose kafshëve që janë mjaftueshëm të mëdha sa të krijojnë rrezik të papranueshëm për operacionet e avionëve, pa cenuar dispozitat kombëtare dhe ndërkombëtare të mbrojtjes së kafshëve.

1.2 Heqja e pengesave

1.2.1 Për të mbrojtur avionët që kalojnë te një aerodrom për ulje ose për nisjen e tyre nga një aerodrom, duhet të përcaktohen rrugët ajrore apo zona për ardhje apo nisje. Këto rrugë ajrore ose zona të tilla duhet t'i sigurojnë avionit heqjen e nevojshme të pengesave që ndodhen në mjedisin rrethues të aerodromit, duke marrë parasysh karakteristikat fizike të vendndodhjes.

1.2.2 Heqja e pengesave duhet të jetë e përshtatshëm për fazën e fluturimit dhe llojin e operimit që po kryhet. Gjithashtu duhen marrë parasysh pajisjet që përdoren për të përcaktuar vendndodhjen e avionit.

1.3 Pajisjet e aerodromit të lidhura me sigurinë në operim, duke përfshirë ndihmat vizuale dhe jovizuale

1.3.1 Ndihmat duhet të jenë të përshtatshme për qëllimin, të njohura dhe të ofrojnë informacionet pa ambiguitet te përdoruesit në të gjitha kushtet e synuara operacionale.

1.3.2 Pajisjet e aerodromit të lidhura me sigurinë në operim duhet të funksionojnë sipas qëllimit të parashikuar në kushtet e parashikuara të operimit. Nën kushtet e punës ose në rast të dështimit, pajisjet e sigurisë të aerodromit nuk duhet të shkaktojnë një rrezik të papranueshëm për sigurinë e aviacionit.

1.3.3 Ndihmat dhe sistemi i tyre i furnizimit me energji elektrike duhet të projektohen që dështimet të mos jenë informacione të papërshtatshme, mashtruese ose të pamjaftueshme që u jepen përdoruesve ose një ndërprerje e një shërbimi thelbësor.

1.3.4 Mjetet e përshtatshme të mbrojtjes duhet të sigurohen për të shmangur dëmtimin ose pengimin e këtyre ndihmave.

1.3.5 Burimet e rrezatimit ose prania e objekteve të lëvizshme ose të fiksuara nuk duhet të ndërhyjnë ose të ndikojnë negativisht në performancën e komunikimeve aeronautike, sistemeve të lundrimit dhe mbikëqyrjes.

1.3.6 Informacioni mbi operimin dhe përdorimin e pajisjeve të aerodromit të lidhura me sigurinë në operim do të vihen në dispozicion të personelit përkatës, duke përfshirë tregues të qartë të kushteve që mund të krijojnë rreziqe të papranueshme për sigurinë në operim në aviacion.

1.4 Të dhënat e aerodromit

1.4.1 Të dhënat kryesore për aerodromin dhe shërbimet e disponueshme do të krijohen dhe mbahen të përditësuara.

1.4.2 Të dhënat duhet të jenë të sakta, të lexueshme, të plota dhe të qarta. Do të mbahet vërtetësia dhe nivelet e duhura të integritetit.

1.4.3 Të dhënat do të vihen në dispozicion të përdoruesve dhe ofruesve përkatës SHLA në kohën e caktuar, duke përdorur një metodë mjaft të sigurt dhe të shpejtë komunikimi.

2. OPERIMET DHE MENAXHIMI

2.1 Përgjegjësitë e operatorit të aerodromit

Operatori i aerodromit është përgjegjës për funksionimin e aerodromit. Përgjegjësitë e operatorit të aerodromit janë si më poshtë:

a) operatori i aerodromit do të ketë, drejtpërdrejtë ose përmes marrëveshjeve me palët e treta, të gjitha mjetet e nevojshme për të siguruar një operim të sigurt në aerodrom. Këto mjete duhet të përfshijnë, por nuk kufizohen në, lehtësi, personel, pajisje dhe materiale, dokumentime të detyrave, përgjegjësi dhe procedura, qasje në të dhënat kryesore dhe mbajtjen e të dhënave;

b) operatori i aerodromit duhet të kontrollojë që kërkesat e pikës 1 përmbushen gjatë gjithë kohës ose merr masat e duhura për të zbutur rreziqet që lidhen me mospërputhjen. Procedurat duhet të krijohen dhe të aplikohen për të bërë të vetëdijshëm të gjithë përdoruesit për të tilla masa në kohë reale;

c) operatori i aerodromit duhet të krijojë dhe zbatojë një program të përshtatshëm menaxhimi të rrezikut të kafshëve të egra të aerodromit drejtpërsëdrejti ose përmes marrëveshjeve me palët e treta;

d) operatori i aerodromit do të sigurojë, drejtpërdrejtë ose përmes marrëveshjeve me palët e treta, që lëvizjet e mjeteve dhe të personave në zonën e lëvizjes dhe zonat e tjera operative të jenë të koordinuara me lëvizjet e avionëve me qëllim që të shmangen përplasjet dhe dëmtimet e avionëve;

e) operatori i aerodromit duhet të sigurojë që procedurat për zbutjen e rreziqeve që lidhen me operacionet e aerodromit gjatë operimit në dimër, kundrejt kushteve të motit, dukshmërinë e zvogëluar ose natën, nëse është e zbatueshme, të mund të përcaktohen dhe të zbatohen;

f) operatori i aerodromit duhet të krijojë marrëveshje me organizatat e tjera përkatëse për të siguruar përputhjen e vazhdueshme me kërkesat thelbësore për aerodromet të përcaktuara në këtë shtojcë. Këto organizata përfshijnë, por nuk kufizohen vetëm në, operatorët e avionëve, ofruesit e SHLA, ofruesit e shërbimeve të tokës, ofruesit e AMS-së dhe organizatat e tjera aktivitetet ose produktet e të cilëve mund të kenë ndikim në sigurinë e avionëve;

g) operatori i aerodromit duhet të verifikojë që organizatat e përfshira në ruajtjen dhe shpërndarjen e karburantit/energjisë për shtytjen e avionit ka procedura për të pajisur me karburant/energji për shtytje e cila është e pandotur dhe me specifikimet korrekte;

h) manualet për operim dhe mirëmbajtje të pajisjeve të aerodromit do të jenë në dispozicion, do të zbatohen në praktikë dhe do të mbulojnë mirëmbajtjen dhe udhëzimet e riparimit, informacionet e dhënies së shërbimit, procedurat e zgjidhjes së problemeve dhe të inspektimit;

i) operatori i aerodromit duhet të përcaktojë, drejtpërsëdrejti ose përmes marrëveshjeve me palët e treta, dhe të zbatojë një plan emergjence të aerodromit, duke mbuluar skenarët e emergjencës që mund të ndodhin në aerodrom ose në mjediset rrethuese të tij. Ky plan duhet të koordinohet, sipas rastit, me planin e emergjencës të komunitetit;

j) operatori i aerodromit duhet të sigurojë, drejtpërsëdrejti ose nëpërmjet marrëveshjeve me palët e treta, që jepet shërbimi i përshtatshëm i shpëtimit të aerodromit dhe kundër zjarrit. Shërbimet e tilla duhet t'i përgjigjen një incidenti ose aksidenti me urgjencën e duhur dhe duhet të përfshijnë së paku pajisjet, mjetet që shuajnë zjarrin dhe një numër të mjaftueshëm të personelit;

k) operatori i aerodromit duhet të përdorë vetëm personel të trajnuar dhe të kualifikuar për operimet dhe mirëmbajtjen e aerodromit dhe duhet, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose përmes marrëveshjeve me palët e treta, të zbatojë dhe mbajë trajnime dhe programe kontrolli për të siguruar kompetencën e vazhdueshme të gjithë personelit përkatës;

l) operatori i aerodromit duhet të sigurojë që çdo person i cili ka lejen e hyrjes si i pashoqëruar në zonën e lëvizjes ose fusha të tjera operacionale është i trajnuar dhe i kualifikuar në mënyrë të përshtatshme për një hyrje të tillë;

m) personeli i shpëtimit dhe i zjarr fikjes duhet të jetë i trajnuar dhe i kualifikuar për të operuar në mjedisin e aerodromit. Operatori i aerodromit, drejtpërsëdrejti ose nëpërmjet marrëveshjeve

me palët e treta, do të zbatojë dhe mbajë trajnime dhe programe kontrolli për të siguruar aftësimin e vazhdueshëm të këtij personeli; dhe

n) i gjithë personeli i shpëtimit dhe i zjarrfikësve, potencialisht i nevojshëm për të vepruar në emergjencat e aviacionit, duhet të tregojë periodikisht aftësinë e tyre fizike për të kryer funksionet e tyre në mënyrë të kënaqshme, duke marrë parasysh llojin e aktivitetit. Në këtë kontekst, aftësimi fizik, që përfshin aftësinë fizike dhe mendore, do të thotë që nuk vuan nga ndonjë sëmundje apo paaftësi që mund ta bënte këtë personel të paaftë:

- për të kryer detyrat e nevojshme për të vepruar në emergjencat e aviacionit;
- për të kryer detyrat e tyre të caktuara në çdo kohë; ose
- për ta perceptuar saktë mjedisin e tyre.

2.2 Sistemet e menaxhimit

2.2.1 Sipas rastit për llojin e aktivitetit të ndërmarrë dhe madhësinë e organizatës, operatori i aerodromit duhet të zbatojë dhe të mbajë një sistem menaxhimi për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë, të menaxhojë rreziqet e sigurisë dhe të synojë përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi.

2.2.2 Operatori i aerodromit duhet të krijojë një sistem raportimi të ngjarjeve si pjesë e sistemit të menaxhimit sipas pikës 2.2.1, me qëllim që të kontribuojë në qëllimin e përmirësimit të vazhdueshëm të sigurisë. Analiza e informacionit nga ky sistem i raportimi të ngjarjeve duhet të përfshijë palët e renditura në pikën 2.1 (f), sipas rastit. Sistemi i raportimit të ngjarjeve duhet të jetë në përputhje me ligjin e aplikueshëm.

2.2.3 Operatori i aerodromit duhet të zhvillojë një manual aerodromi dhe të veprojë në përputhje me atë manual. Këto manualet përmbajnë të gjitha udhëzimet e nevojshme, informacionin dhe procedurat për aerodromin, sistemin e menaxhimit për operacionet dhe mirëmbajtjen e personelit për të kryer detyrat e tyre.

3. MJEDISET RRETHUESE TË AERODROMIT

3.1.1 Hapësira ajrore rreth zonave të lëvizjes së aerodromit duhet të ruhet nga pengesat në mënyrë që të lejojë operacionet e planifikuara të avionëve në aerodromet pa krijuar një rrezik të papranueshëm të shkaktuar nga zhvillimi i pengesave përreth aerodromit. Pengesat e sipërfaqes së monitorimit duhet të zhvillohen, zbatohen dhe monitorohen vazhdimisht për të identifikuar ndonjë cenim të sajin.

3.1.2 Çdo cenim e këtyre sipërfaqeve do të kërkojë një vlerësim për të identifikuar nëse objekti krijon apo nuk krijon një rrezik të papranueshëm. Çdo objekt që paraqet një rrezik të papranueshëm duhet të hiqet ose të ndërmerren veprime të përshtatshme lehtësuese për të mbrojtur avionët duke përdorur aerodromin.

3.1.3 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.

3.2 Rreziqet që lidhen me aktivitetet njerëzore dhe në përdorimin të pronës, të tilla si, por pa u kufizuar në artikujt në listën e mëposhtme, do të monitorohen. Rreziku i shkaktuar prej tyre do të vlerësohet dhe zvogëlohet sipas nevojës:

a) çdo zhvillim ose ndryshim në përdorimin e pronësisë në zonën e aerodromit;

b) mundësia e turbulencës së shkaktuar nga pengesa;

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

d) verbimi i shkaktuar nga sipërfaqet e mëdha dhe shumë reflektuese;

e) krijimi i zonave që mund të nxisin aktivitetin e kafshëve të egra në mjediset rrethuese të zonës së lëvizjes së aerodromit; ose

f) burimet e rrezatimit jo të dukshëm ose prania e objekteve të lëvizshme ose të palëvizshme të cilat mund të ndërhyjnë ose ndikojnë negativisht në performancën e komunikimeve aeronautike, sistemeve të lundrimit dhe mbikëqyrjes.

3.3 Ministri dhe AAC-ja duhet të marrin masa që të sigurojnë krijimin e një plani emergjence për situatat emergjente të aviacionit që ndodhin në zonën lokale të aerodromit.

4. SHËRBIMET NË TOKË

4.1 Përgjegjësitë e ofruesit të shërbimeve në tokë

Ofruesi i shërbimeve në tokë është përgjegjës për funksionimin e sigurt të aktiviteteve të tij në aerodrom. Përgjegjësitë e ofruesit janë si më poshtë:

a) ofruesi duhet të ketë të gjitha mjetet e nevojshme për të siguruar ofrimin e sigurt të shërbimit në aerodrom. Këto mjete duhet të përfshijnë, por nuk janë të kufizuara në, objekte, personel, pajisje dhe material;

b) ofruesi duhet të jetë në përputhje me procedurat e parashikuara në manualin e aerodromit, duke përfshirë ato në lidhje me lëvizjet e automjeteve, pajisjeve dhe personelit të tij dhe rrezikun që lidhet me operacionet e aerodromit në dimër, natën dhe në kushte të pafavorshme atmosferike;

c) ofruesi duhet të ofrojë shërbime në tokë në përputhje me procedurat dhe udhëzimet e operatorit të avionëve, të cili i shërben;

d) ofruesi duhet të sigurojë që manualet për operimin dhe mirëmbajtjen e pajisjeve të tokës janë të disponueshme, të zbatuara në praktikë dhe mbulojnë operimet, mirëmbajtjen dhe riparimin, informacionet e shërbimit, problemin dhe procedurat e inspektimit;

e) ofruesi do të përdorë vetëm personelin e trajnuar dhe të kualifikuar dhe do të sigurojë zbatimin dhe mirëmbajtjen e programeve të trajnimit dhe kontrollit për të siguruar kompetencën e vazhdueshme të të gjithë personelit përkatës;

f) ofruesi duhet të sigurojë që personeli i tij të jetë fizikisht dhe i aftë mendërisht për të kryer funksionet e tij mjaftueshme, duke marrë parasysh llojin e veprimtarisë dhe potencialin e tij mbrojtës dhe që lidhet me sigurinë.

4.2 Sistemet e menaxhimit

4.2.1 Sipas rastit për llojin e aktivitetit të ndërmarrë dhe madhësinë e organizatës, ofruesi duhet të zbatojë dhe të mbajë një sistem menaxhimi për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë, menaxhimin e rreziqeve të sigurisë dhe synimin për përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi. Ky sistem duhet të koordinohet me sistemin e menaxhimit të operatorit të aerodromit.

4.2.2 Ofruesi duhet të krijojë një sistem të raportimit të ngjarjeve si pjesë e sistemit të menaxhimit sipas pikës 4.2.1, me qëllim që të kontribuojë në qëllimin e përmirësimit të vazhdueshëm të sigurisë. Pa cenuar detyrimet e tjera të raportimit, ofruesi duhet t'i transmetojë të gjitha ngjarjet në sistemin e raportimit të operatorit të aerodromit, operatorit të avionëve dhe, nëse është e nevojshme, tek ofruesi i shërbimit të trafikut ajror. Sistemi i raportimit të ngjarjeve duhet të jetë në përputhje me ligjin e aplikueshëm.

4.2.3 Ofruesi duhet të zhvillojë një manual të shërbimit në tokë dhe të veprojë në përputhje me atë manual. Ky manual duhet të përmbajë të gjitha udhëzimet, informacionin dhe procedurat për shërbimin, sistemin e menaxhimit dhe shërbimin e personelit i cili kryen detyrat përkatëse.

5. SHËRBIMET E MENAXHIMIT NË VENDQËNDRIMIN E AVIONIT (AMS)

5.1 Ofruesi AMS do të ofrojë shërbimet e tij në përputhje me procedurat operative të përfshira në manualin e aerodromit.

5.2 Sipas rastit për llojin e aktivitetit të ndërmarrë dhe madhësinë e organizatës, ofruesi i AMS duhet të zbatojë dhe të mbajë një sistem menaxhimi, duke përfshirë menaxhimin e sigurisë, për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë.

5.3 Ofruesi i AMS-së duhet të krijojë marrëveshje formale me operatorin e aerodromit dhe ofruesin e shërbimeve të trafikut ajror duke përshkruar fushën e shërbimeve që do të ofrohen.

5.4 Ofruesi AMS do të krijojë një sistem të raportimit të ngjarjeve si pjesë e sistemit të menaxhimit sipas pikës 5.2 në mënyrë që të kontribuojë në qëllimin e përmirësimit të vazhdueshëm të sigurisë. Pa cenuar detyrimet e tjera të raportimit, ofruesi duhet t'i transmetojë të gjitha ngjarjet në sistemin e raportimit të operatorit të aerodromit dhe, nëse është e nevojshme, te ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror.

5.5 Ofruesi AMS do të marrë pjesë në programet e sigurisë të vendosura nga operatori i aerodromit.

6. TË TJERA

Pa cenuar përgjegjësitë e operatorit të avionëve, operatori i aerodromit duhet të sigurojë që, përveç situatave emergjente të avionëve, kur devijohet në një aerodrom alternativ, ose në kushte të tjera të specifikuara në secilin rast, një aerodrom ose pjesë të tij nuk do të përdoren nga avionët për të cilët nuk ka procedura të dedikuara të projektimit dhe operimit.

SHTOJCA VIII
KËRKESAT THELBËSORE PËR MTA/ANS-në DHE KONTROLLORËT E TRAFIKUT AJROR

1. PËRDORIMI I HAPËSIRËS AJRORE

1.1 Të gjithë avionët, duke përjashtuar ato të angazhuar në aktivitetet e përmendura në nenin 2, paragrafi 3 (a), në të gjitha fazat e fluturimit ose në zonën e lëvizjes së një aerodromi, duhet të veprojnë në përputhje me rregullat e zakonshme të përgjithshme të përdorimit dhe çdo procedurë të zbatueshme të specifikuar për përdorimin e hapësirës ajrore.

1.2 Të gjithë avionët, duke përjashtuar ato të angazhuar në aktivitetet e përmendura në nenin 2, paragrafi 3 (a), duhet të pajisen me përbërësit e kërkuar dhe të operojnë në përputhje me rrethanat. Gjithashtu, përbërësit e përdorur në sistemin MTA/SHLA duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 3.

2. SHËRBIMET

2.1 Informacioni i aeronautikës dhe të dhënat për përdoruesit e hapësirës ajrore për qëllimi të lundrimit ajror.

2.1.1 Të dhënat e përdorura si një burim për informacionin ajror duhet të jenë të cilësisë të mjaftueshme, të plotë, aktuale dhe të siguruar në kohën reale.

2.1.2 Informacioni aeronautik duhet të jetë i saktë, i plotë, aktual, i qartë, nga një burim i ligjshëm dhe me integritet të përshtatshëm, si dhe në një format të përshtatshëm për përdoruesit.

2.1.3 Shpërndarja e informacionit të tillë aeronautik për përdoruesit e hapësirës ajrore duhet të jetë në kohë reale dhe të përdorë mjete të mjaftueshme të besueshme dhe të shpejta të komunikimi të mbrojtura nga ndërhyrja e qëllimshme dhe pa qëllim dhe nga korrupsioni.

2.2 Informacion meteorologjik

2.2.1 Të dhënat e përdorura si një burim për informacionin meteorologjik dhe ajror duhet të jenë të cilësisë të mjaftueshme, të plotë, tashme dhe të siguruar në kohën reale.

2.2.2 Për aq sa është e mundur, informacionet meteorologjike aeronautike duhet të jenë të sakta, të plota, aktuale, të integritetit adekuat dhe të qartë për të përmbushur nevojat e përdoruesve të hapësirës ajrore. Informacioni meteorologjik i aeronautikës duhet të jetë nga një burim i ligjshëm.

2.2.3 Shpërndarja e këtij informacionit aeronautik për përdoruesit e hapësirës ajrore duhet të jetë në kohë reale dhe të përdorë mjete të mjaftueshme të besueshme dhe të shpejta të komunikimi të mbrojtura nga ndërhyrja e qëllimshme dhe korruptive.

2.3 Shërbimet e trafikut ajror

2.3.1 Të dhënat e përdorura si burim për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror duhet të jenë të sakta, të plota dhe aktuale.

2.3.2 Sigurimi i shërbimeve të trafikut ajror duhet të jetë mjaft i saktë, i plotë, i tanishëm dhe i qartë për të përmbushur nevojat e sigurisë të përdoruesve.

2.3.3 Mjetet e automatizuara që ofrojnë informata ose këshilla për përdoruesit duhet të jenë të hartuara, prodhuara dhe të mirëmbajtura, siç duhet për të siguruar se ato janë të përshtatshme për qëllimin e tyre.

2.3.4 Shërbimet e kontrollit të trafikut ajror dhe proceset e ndërlidhura duhet të sigurojnë ndarje të përshtatshme ndërmjet avionëve dhe në zonën e manovrimit të aerodromit, të

parandalojnë goditjet ndërmjet avionëve dhe pengesave dhe, aty ku është e përshtatshme, të ndihmojnë në mbrojtjen nga rreziqet e tjera në ajër dhe të sigurojnë koordinim të shpejtë dhe në kohë me të gjithë përdoruesit dhe vëllimet ngjitur të hapësirës ajrore.

2.3.5 Komunikimi ndërmjet shërbimeve të trafikut ajror dhe avionit dhe ndërmjet njësive të shërbimeve përkatëse të trafikut ajror duhet të jetë në kohë reale, i qartë, i saktë dhe i mbrojtur nga ndërhyrja dhe të kuptohet zakonisht dhe, nëse është e aplikueshme, të pranohet nga të gjithë aktorët e përfshirë.

2.3.6 Mjetet duhet të jenë në vend për të zbuluar emergjencat e mundshme dhe, kur është e përshtatshme, të fillojnë veprime efektive të kërkimit dhe shpëtimit. Mjete të tilla duhet të përfshijnë së paku mekanizmat e duhur të alarmimit, masat dhe procedurat e koordinimit, mjetet dhe personelin për të mbuluar në mënyrë efikase zonën e përgjegjësisë.

2.4 Shërbimet e komunikimit

Shërbimet e komunikimit duhet të arrijnë dhe të mbajnë detyrën e mjaftueshme në lidhje me disponueshmërinë, integritetin, vazhdimësinë dhe afatet kohore. Ato duhet të jenë të shpejta dhe të mbrojtura nga korrupsioni dhe ndërhyrja.

2.5 Shërbimet e lundrimit

Shërbimet e lundrimit duhet të arrijnë dhe të mbajnë një nivel të mjaftueshëm të detyrës në lidhje me udhëzimin, pozicionimin dhe, kur sigurohet, informacionin në kohën e duhur. Kriteret e detyrës përfshijnë saktësinë, integritetin, legjitimitetin e burimit, disponueshmërinë dhe vazhdimësinë e shërbimit.

2.6 Shërbimet e mbikëqyrjes

Shërbimet e mbikëqyrjes përcaktojnë pozicionin përkatës të avionit në ajër dhe të mjeteve të tjera të avionëve dhe mjeteve tokësore në sipërfaqen e aerodromit, me detyrë të mjaftueshme në lidhje me saktësinë, integritetin, legjitimitetin e burimit, vazhdimësinë dhe probabilitetin e zbulimit.

2.7 Menaxhimi i fluksit të trafikut ajror

Menaxhimi taktik i fluksit të trafikut ajror në nivel kombëtar, në harmoni me nivelin e Bashkimit Evropian, duhet të përdorë dhe të sigurojë informacion të mjaftueshëm dhe të saktë të vëllimit dhe natyrës së trafikut ajror të planifikuar që ndikon në ofrimin e shërbimeve dhe do të koordinojë dhe negociojë rivendosjen ose vonimin e flukseve të trafikut në mënyrë që të zvogëlojë rrezikun e situatave të mbingarkesës që ndodhin në ajër ose në aerodrome. Menaxhimi i fluksit do të kryhet me qëllim të përmirësimit të kapacitetit në dispozicion të përdorimit të hapësirës ajrore dhe përmirësimit të proceseve të menaxhimit të fluksit së trafikut ajror. Ai do të bazohet në siguri, transparencë dhe efikasitet, duke siguruar që kapaciteti të sigurohet në mënyrë të përshtatshme dhe në kohë, në përputhje me Planin Evropian të Lundrimit Ajror.

Masat e përmendura në nenin 43, që kanë të bëjnë me menaxhimin e fluksit, duhet të mbështesin vendimet operacionale të ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror, operatorëve të aerodromit dhe shfrytëzuesve të hapësirës ajrore dhe do të mbulojnë fushat në vijim:

a) planifikimi i fluturimit;

b) përdorimin e kapacitetit hapësinor në dispozicion gjatë të gjitha fazave të fluturimit, përfshirë caktimin e vendeve të rrugës;

c) Përdorimin e kalimeve me trafik të përgjithshëm ajror, duke përfshirë:

- krijimin e një publikimi të vetëm për rrugën dhe orientimin e trafikut,

- mundësitë për devijim të trafikut ajror të përgjithshëm nga zonat e mbipopulluara, dhe

- rregullat kryesore lidhur me aksesin në hapësirën ajrore për trafikun ajror të përgjithshëm, veçanërisht gjatë periudhave të mbingarkesës dhe krizës; dhe

d) konsistencën midis planeve të fluturimit dhe vendeve të lira të aeroportit dhe koordinimit të nevojshëm me rajonet e afërta, sipas rastit.

2.8 Menaxhimi i hapësirës ajrore

Përcaktimi i vëllimeve specifike të hapësirës ajrore për një përdorim të caktuar do të monitorohet, koordinohet dhe shpallet në kohën e duhur në mënyrë që të zvogëlohet rreziku i humbjes së ndarjes midis avionëve në të gjitha rrethanat. Duke marrë parasysh organizimin e aktiviteteve ushtarake dhe aspektet e ndërlidhura nën përgjegjësinë e Shteteve Anëtare, menaxhimi i hapësirës ajrore, gjithashtu, duhet të mbështesë zbatimin e njëtrajtshëm të konceptit të përdorimit të përshtatshëm të hapësirës ajrore siç përshkruhet nga ICAO dhe të zbatohet sipas udhëzimit të MPPT-së nr. 7, datë 3.6.2010, "Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore brenda Qiellit të Vetëm Evropian (rregullore për hapësirën ajrore)", të ndryshuar, me qëllim lehtësimin e menaxhimit të hapësirës ajrore dhe menaxhimin e trafikut ajror në kontekstin e politikës së përbashkët të transportit.

2.9 Hartimi i procedurës së fluturimit

Procedurat e fluturimit duhet të jenë të hartuara, të anketuara dhe të vërtetuara siç duhet, para se të mund të vendosen dhe përdoren nga avionët.

3. SISTEMET DHE PËRBËRËSIT

3.1 Të përgjithshme

Sistemet MTA/SHLA dhe përbërësit e MTA/SHLA-së që ofrojnë informata lidhur me dhe nga avioni dhe në tokë duhet të hartohen, prodhohen, instalohen, mbahen, mbrohen nga ndërhyrjet e paautorizuara dhe të operojnë për të siguruar se ato janë të përshtatshme për qëllimin e tyre.

Sistemet dhe procedurat duhet të përfshijnë në veçanti këto kërkesa për të mbështetur funksionet dhe shërbimet e mëposhtme:

a) menaxhimi i hapësirës ajrore;

b) menaxhimi i fluksit të trafikut ajror;

c) shërbimet e trafikut ajror, në veçanti sistemet e përpunimit të të dhënave të fluturimit, sistemet e përpunimit të të dhënave të mbikëqyrjes dhe sistemet e ndërfaqes njerëzore-makine;

d) komunikimet që përfshijnë tokën më tokë/hapësirën, komunikimin ajror në tokë dhe ajrin me ajrin/hapësirën;

e) lundrimi;

f) mbikëqyrja;

g) shërbimi i informacionit të aeronautikës; dhe

h) shërbimi meteorologjik.

3.2 Sistemi dhe integriteti përbërës, detyra dhe besueshmëria

Detyra e integritetit dhe e sigurisë së sistemeve dhe përbërësve qoftë në avion, në tokë ose në hapësirë, duhet të jetë e përshtatshme për qëllimin e synuar. Ata duhet të përmbushin nivelin e kërkuar të detyrës operacionale për të gjitha kushtet e tyre të parashikueshme të punës dhe për tërë jetën e tyre operacionale.

Sistemet MTA/SHLA dhe përbërësit e MTA/SHLA-së duhet të projektohen, ndërtohen, mirëmbahen dhe operohen duke përdorur procedurat e duhura dhe të vlefshme, në mënyrë të tillë që të sigurojnë funksionimin pa ndërprerje të Rrjetit Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror në të gjitha fazat e fluturimit. Funksionimi pa ndërprerje i operacionit, mund të shprehet në veçanti, në drejtim të shkëmbimit të informacionit, duke përfshirë informacionin e gjendjes operacionale përkatëse, mirëkuptimin e përbashkët të informacionit, detyrat e krahasueshme të përpunimit dhe procedurat përkatëse që mundësojnë shfaqje të përbashkëta operacionale të miratuara për të gjithë ose pjesë të Rrjetit Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror.

Rrjeti, sistemet e tij dhe përbërësit e tyre do të mbështesin, në një mënyrë të koordinuar, konceptet e reja të saktësuara dhe të vlefshme të operimit që përmirësojnë cilësinë, qëndrueshmërinë dhe efektivitetin e shërbimeve të lundrimit ajror, veçanërisht në aspektin e sigurisë dhe kapacitetit.

Rrjeti, sistemet dhe përbërësit e tij do të mbështesin zbatimin progresiv të koordinimit civil/ushtarak, deri në masën e nevojshme për menaxhimin e rrjedhjes së ajrit efektiv dhe të

përdorimit të sigurt dhe efikas të hapësirës ajrore nga të gjithë përdoruesit, nëpërmjet zbatimit të konceptit e përdorimit të përshtatshëm të hapësirës ajrore.

Për përmbushjen e këtyre objektivave, Rrjeti, sistemet dhe përbërësit e tij duhet të mbështesin shkëmbimin në kohë të informacionit korrekt dhe konsistent, duke mbuluar të gjitha fazat e fluturimit, midis palëve civile dhe ushtarake, pa cenuar interesat e sigurisë ose të mbrojtjes, duke përfshirë kërkesat për konfidencialitetin.

3.3 Hartimi i sistemeve dhe i përbërësve

3.3.1 Sistemet dhe përbërësit duhet të jenë të hartuar për të përmbushur kërkesat e zbatueshme të sigurisë në aviacion dhe sigurisë në operim.

3.3.2 Sistemet dhe përbërësit të konsideruar kolektivisht, veçmas dhe në raport me njëri-tjetrin, duhet të projektohen në mënyrë të tillë që një marrëdhënie e kundërpërgjigjeje të ekzistojë midis probabilitetit që çdo dështim të mund të rezultojë në një dështim të përgjithshëm të sistemit dhe të shkallës së rrezikut të efektit të tij në sigurinë e shërbimeve.

3.3.3 Sistemet dhe përbërësit, që konsiderohen individualisht dhe në kombinim me njëri-tjetrin, duhet të hartohen duke marrë parasysh kufizimet që lidhen me aftësitë dhe detyrën njerëzore.

3.3.4 Sistemet dhe përbërësit duhet të hartohen në një mënyrë që i mbron ato dhe të dhënat që ato përcjellin nga shkëmbimet e dëmshme me elemente të brendshme dhe të jashtme.

3.3.5 Informacioni i nevojshëm për prodhimin, instalimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve dhe përbërësve, si dhe informacionet në lidhje me kushtet e pasigurta duhet t'i ofrohen personelit në mënyrë të qartë, të qëndrueshme dhe të qenësishme.

3.4 Niveli i vazhdueshëm i shërbimit

Nivelet e sigurisë së sistemeve dhe përbërësve duhet të ruhen gjatë shërbimit dhe gjate çdo ndryshimi në shërbim.

4. KUALIFIKIMI I KONTROLLORËVE TË TRAFIKUT AJROR

4.1 Të përgjithshme

Një person që zhvillon trajnim si kontrollor i trafikut ajror ose si kontrollor- student i trafikut ajror, duhet të jetë mjaftueshëm i maturuar në arsim, fizikisht dhe mendërisht për të qenë i aftë për të marrë, mbajtur dhe treguar njohuritë teorike dhe aftësitë praktike përkatëse.

4.2 Njohuri teorike

4.2.1 Një kontrollor duhet të marrë dhe mbajë një nivel njohurish të përshtatshme për funksionet e ushtruara në avion dhe në proporcion me rreziqet që lidhen me llojin e aktivitetit.

4.2.2 Ndërmarrja dhe mbajtja e njohurive teorike duhet të tregohet me vlerësim të vazhdueshëm gjatë trajnimit dhe, kur është e nevojshme, nga kontrollet.

4.2.3 Duhet të mbahet një nivel i duhur i kompetencës në njohuritë teorike. Pajtueshmëria duhet të tregohet me vlerësime ose kontrolle. Shpeshtësia e kontrolleve, testeve ose verifikimeve duhet të jetë proporcionale me nivelin e rrezikut të lidhur me llojin e shërbimit.

4.3 Aftësitë praktike

4.3.1 Një kontrollor trafikut ajror duhet të marre dhe të përmbajë aftësitë praktike për të ushtruar detyrën e tij ose të saj. Këto aftësi duhet të jenë në proporcion me rreziqet që lidhen me llojin e aktivitetit dhe duhet të mbulojnë, nëse është e përshtatshme për funksionet e ushtruara në avion, çështjet vijuese:

a) procedurat operacionale

b) aspektet e veçanta të detyrave;

c) situatat jonormale të emergjencës; dhe

d) Faktorët njerëzorë.

4.3.2 Një kontrollor i trafikut ajror duhet të tregojë aftësinë për të kryer procedurat dhe detyrat e lidhura me një nivel kompetence të përshtatshme për funksionet e ushtruara.

4.3.3 Duhet mbajtur një nivel i duhur i kompetencës në aftësitë praktike. Pajtueshmëria duhet të tregohet me vlerësime të shpeshta. Shpeshtësia e kontrolleve, testeve ose verifikimeve duhet të

jetë proporcionale me kompleksitetin e nivelit të rrezikut të lidhur me llojin e shërbimit dhe detyrës që do të kryhet.

4.4 Aftësitë gjuhësore

4.4.1 Një kontrollor i trafikut ajror duhet të tregojë aftësi për të folur dhe kuptuar gjuhën angleze deri në masën që ai/ajo është në gjendje të komunikojë në mënyrë efektive vetëm me zë (telefon/radio telefon) dhe në situata ballë për ballë për tema konkrete dhe të lidhura me punën, duke përfshirë situatat emergjente.

4.4.2 Kurdoherë që është e nevojshme në një vëllim të përcaktuar të hapësirës ajrore për qëllime të ofrimit të Shërbimit të Trafikut Ajror (ATS), një kontrollues i trafikut ajror duhet, gjithashtu, të ketë aftësi për të folur dhe kuptuar gjuhën/gjuhët kombëtare në masën e përshkruar më lart.

4.5 Pajisjet e trajnimit sintetik (STD)

Kur një STD përdoret për trajnim praktik mbi ndërgjegjësimin e situatës dhe faktorët njerëzorë ose për të treguar se aftësitë janë fituar ose mbajtur, ai duhet të ketë një nivel të detyrës që lejon simulimin adekuat të mjedisit të punës dhe situatave operacionale të përshtatshme për trajnimin e ofruar.

4.6 Kurs trajnimi

4.6.1 Trajnimi do të jepet nga një kurs trajnimi, i cili mund të përfshijë mësime teorike dhe praktike, duke përfshirë trajnimin për STD, nëse është e aplikueshme.

4.6.2 Një kurs duhet të përcaktohet dhe të miratohet për çdo lloj trajnimi.

4.7 Instruktorët

4.7.1 Udhëzimet teorike duhet të jepen nga instruktorë të kualifikuar. Ata duhet:

a) të kenë njohuri të përshtatshme në fushën ku duhet të jepet udhëzimi; dhe

b) ka treguar aftësinë për të përdorur teknikat e përshtatshme të udhëzimit.

4.7.2 Udhëzimi për aftësitë praktike duhet të jepet nga instruktorë të kualifikuar, të cilët kanë këto kualifikime:

a) plotësojnë njohuritë teorike dhe kërkesat e përshtatshme të përvojës për udhëzimin që po jepen;

b) ka treguar aftësinë për të përdorur teknikat e përshtatshme të udhëzimit;

c) kanë praktikuar teknika mësimore në ato procedura në të cilat ka për qëllim të ofrohet udhëzime; dhe

d) marrin trajnim të vazhdueshëm për rifreskimin për të siguruar që kompetencat mësimore të mbahen deri më tani.

4.7.3 Instruktorët për aftësitë praktike, gjithashtu, kanë ose kanë pasur të drejtë të veprojnë si kontrollor të trafikut ajror.

4.8 Ekspertët

4.8.1 Personat përgjegjës për vlerësimin e aftësive të kontrollorëve të trafikut ajror duhet:

a) të kenë treguar aftësinë për të vlerësuar detyrën dhe kryerjen e testimeve dhe kontrolleve të kontrollorëve të trafikut ajror; dhe

b) të marrin trajnim të rregullt të rifreskimit për të siguruar që standardet e vlerësimit të mbahen deri tani.

4.8.2 Vlerësuesit e aftësive praktike, gjithashtu, kanë ose kanë pasur të drejtë të veprojnë si kontrollorë të trafikut ajror në ato zona ku vlerësimi duhet të bëhet.

4.9 Aftësim mjekësor të kontrollorit të trafikut ajror

4.9.1 Të gjithë kontrollorët e trafikut ajror duhet të tregojnë periodikisht aftësimin mjekësor për të kryer në mënyrë të kënaqshme funksionet e tyre. Pajtueshmëria duhet të tregohet me vlerësimin e duhur duke marrë parasysh degradimin e mundshëm mendor dhe fizik për shkak të moshës.

4.9.2 Treguesi i aftësimit mjekësor, që përfshin aftësimin fizike dhe mendor, duhet të përfshijë mungesën e treguar të ndonjë sëmundjeje ose paaftësie, gjë që e bën personin që ofron shërbimin e kontrollit të trafikut ajror (ATC) të paaftë:

a) të kryejë siç duhet detyrat e nevojshme për të siguruar një shërbim ATC;

b) të kryejë detyrat e caktuara në çdo kohë; ose

c) të kuptojë saktë mjedisin e tij/të saj.

4.9.3 Kur aftësimi mjekësor nuk është plotësisht i treguar, mund të zbatohen masa zbutëse që ofrojnë siguri të përshtatshme të fluturimit.

5. OFRUESIT E SHËRBIMEVE DHE ORGANIZATAT E TRAJNIMIT

5.1 Sigurimi i shërbimeve nuk do të kryhet nëse nuk plotësohen kushtet e mëposhtme:

a) ofruesi i shërbimit duhet të ketë në mënyrë të drejtpërdrejtë ose nëpërmjet marrëveshjeve me palët e treta mjetet e nevojshme për shkallën dhe fushëveprimin e shërbimit. Këto mjete duhet të përfshijnë, por nuk kufizohen vetëm në: sistemet, pajisjet, duke përfshirë furnizimin me energji elektrike, strukturën e menaxhimit, personelin, pajisjet dhe mirëmbajtjen e tij, dokumentimin e detyrave, përgjegjësitë dhe procedurat, qasjen në të dhënat kryesore dhe mbajtjen e shënimeve;

b) ofruesi i shërbimeve duhet të zhvillojë dhe të mbajë udhëzime të përditësuara të menaxhimit dhe operacioneve në lidhje me ofrimin e shërbimeve të tij dhe të veprojë në përputhje me ato manuale. Manualet e tilla duhet të përmbajnë të gjitha udhëzimet, informacionin dhe procedurat e nevojshme për operacionet, sistemin e menaxhimit dhe për personelin e operacioneve për të kryer detyrat e tyre;

c) si e përshtatshme për llojin e veprimtarisë së ndërmarrë dhe madhësinë e organizatës, ofruesi i shërbimeve duhet të zbatojë dhe të mbajë një sistem menaxhimi për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë, menaxhimin e rreziqeve të sigurisë dhe synimin për përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi;

d) ofruesi i shërbimit duhet të përdorë vetëm personel të kualifikuar dhe të trajnuar mirë dhe të zbatojë dhe mbajë trajnime dhe programe kontrolli për personelin;

e) ofruesi i shërbimeve do të krijojë ndërfaqe formale me të gjitha palët e interesuara të cilat mund të ndikojnë drejtpërdrejtë në sigurinë e shërbimeve të tyre për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë;

f) ofruesi i shërbimeve duhet të krijojë dhe zbatojë një plan emergjence që mbulon situatat emergjente dhe jonormale që mund të ndodhin në lidhje me shërbimet e saj, duke përfshirë edhe rastin e ngjarjeve që rezultojnë në degradim të ndjeshëm ose ndërprerje të veprimtarisë përkatëse;

g) ofruesi i shërbimit duhet të krijojë një sistem të raportimit të dukurive si pjesë e sistemit të menaxhimit sipas pikës (c) me qëllim që të kontribuojë në qëllimin e përmirësimit të vazhdueshëm të sigurisë. Sistemi i raportimit të ngjarjeve duhet të jetë në përputhje me ligjin e aplikueshëm të Bashkimit Evropian; dhe

h) ofruesi i shërbimeve duhet të bëjë rregullime për të verifikuar që kërkesat e detyrës së sigurisë të çdo sistemi dhe përbërësit që veprojnë përmbushen në çdo kohë.

5.2 Ofrimi i shërbimit të ATC (Kontrollit të Trafikut Ajror) nuk do të ndërmerret nëse nuk plotësohen kushtet e mëposhtme:

a) parandalimi i lodhjes së personelit që siguron një shërbim ATC do të menaxhohet nëpërmjet një sistemi shpërndarjeje. Një sistem i tillë me përzgjedhje duhet të trajtojë me përshtatje periudhat e punës, kohën e punës dhe periudhat e pushimit. Kufizimet e vendosura brenda sistemit të matjes duhet të marrin parasysh faktorët kryesorë që kontribuojnë në lodhje të tilla si në veçanti privimi i gjumit, ndërprerja e cikleve qarkulluese, orët e natës, koha e akumuluar e punës për periudha të caktuara kohore dhe ndarja e detyrave të ndara midis personelit;

b) parandalimi i stresit të personelit që ofron shërbimin e ATC do të menaxhohet nëpërmjet programeve të edukimit dhe parandalimit;

c) ofruesi i shërbimit të ATC duhet të ketë procedura të vendosura për të verifikuar që gjykimi njohës i personelit që ofron shërbime të ATC nuk është i dëmtuar ose aftësimi mjekësor i pamjaftueshëm; dhe

d) ofruesi i shërbimit të ATC do të marrë parasysh kufizimet operacionale dhe teknike, si dhe parimet e faktorit njerëzor në planifikimin dhe operacionet e tij.

5.3 Komunikimi, lundrimi dhe/ose ofrimi i shërbimit të mbikëqyrjes nuk do të ndërmerret nëse nuk plotësohen kushtet e mëposhtme:

Ofruesi i shërbimit duhet t'i informojë përdoruesit përkatës të hapësirës ajrore dhe njësive të Shërbimeve të Trafikut Ajror (SHTA) në kohën e duhur për gjendjen operacionale (dhe ndryshimet e tyre) të shërbimeve të tyre të ofruara për qëllimet SHTA.

5.4 Organizatat e trajnimit

Një organizatë trajnimi që jep trajnim për personelin ofrues në shërbimin e Kontrollit të Trafikut Ajror duhet të përkojë me kërkesat në vijim;

a) kanë të gjitha mjetet e nevojshme për fushën e përgjegjësive që lidhen me veprimtarinë e tyre. Këto mjete duhet të përfshijnë, por nuk kufizohen në mjete, lehtësi, personel, pajisje Metodologjia, dokumentime të detyrave, përgjegjësi dhe procedura, qasje në të dhënat kryesore dhe mbajtjen e të dhënave;

b) si e përshtatshme për trajnimin e ofruar dhe madhësinë e organizatës, organizata duhet të zbatojë dhe mbajë një sistem menaxhimi për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë, të menaxhojë rreziqet e sigurisë, duke përfshirë rreziqet që lidhen me përkeqësimin e standardit të trajnimit dhe synojnë përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi; dhe

c) të krijojë marrëveshje me organizata të tjera kryesore, sipas nevojës për të siguruar përputhjen e një produkti të aviacionit me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë.

6. EKZAMINUESIT AEROMJEKËSORË DHE QENDRAT AEROMJEKËSORE

6.1 Ekzaminuesit aeromjekësorë

Një ekzaminues aeromjekësor duhet:

a) të jetë i kualifikuar dhe i licencuar në fushën e mjekësisë;

b) të ketë marrë trajnim në mjekësinë e aviacionit dhe trajnim të vazhdueshëm të rifreskimit në mjekësinë e aviacionit për të siguruar që standardet e vlerësimit të mirëmbahen deri tani; dhe

c) të ketë fituar njohuri dhe përvojë praktike në lidhje me kushtet në të cilat Kontrolluesit e trafikut ajror kryejnë detyrat e tyre.

6.2 Qendrat aeromjekësore

Qendrat aeromjekësore duhet të plotësojnë kushtet e mëposhtme:

a) të kenë të gjitha mjetet e nevojshme për fushëveprimin e përgjegjësive që lidhen me privilegjet e tyre. Këto mjete duhet të përfshijnë, por nuk kufizohen në mjete, lehtësi, personel, pajisje dhe materiale, dokumentime të detyrave, përgjegjësi dhe procedura, qasje në të dhënat kryesore dhe mbajtjen e të dhënave;

b) si të përshtatshme për llojin e aktivitetit të ndërmarrë dhe madhësinë e organizatës, të zbatojë dhe mbajë një sistem menaxhimi për të siguruar përputhjen me kërkesat thelbësore të përcaktuara në këtë shtojcë, të menaxhojë rreziqet e sigurisë dhe të synojë përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi; dhe

c) të krijojë marrëveshje me organizata të tjera përkatëse, sipas nevojës, për të garantuar përputhshmërinë e vazhdueshme me kërkesat të përcaktuara në këtë shtojcë.

SHTOJCA IX
KËRKESAT THELBËSORE PËR AVIONËT PA PILOT

1. KËRKESAT THEMELORE PËR PROJEKTIMIN, PRODHIMIN, MIRËMBAJTJEN DHE FUNKSIONIN E AVIONËVE PA PILOT

1.1 Operatori dhe piloti në distancë i një avioni pa pilot duhet të jetë në dijeni të rregullave të Bashkimit Evropian dhe të rregullave kombëtare në lidhje me operimet e synuara, veçanërisht në lidhje me sigurinë në operim, privatësinë, mbrojtjen e të dhënave, përgjegjësinë, sigurimin, sigurinë në aviacion dhe mbrojtjen e mjedisit. Operatori dhe piloti në distancë duhet të jenë në

gjendje të sigurojnë parametrat e sigurisë së funksionimit dhe ngritjen e sigurt të avionit pa pilot nga njerëzit në terren dhe nga përdoruesit e tjerë të hapësirës ajrore. Kjo përfshin njohjen e mirë të udhëzimeve operative të ofruara nga prodhuesi, përdorimin e sigurt dhe ekologjik të avionëve pa pilot në hapësirën ajrore dhe të të gjitha funksioneve përkatëse të avionit pa pilot dhe rregullave të zbatueshme të hapësirës ajrore dhe të procedurave MTA/SHLA-së.

1.2 Një avion pa pilot duhet të projektohet dhe ndërtohet në mënyrë që të jetë i përshtatshëm për funksionin e synuar dhe mund të operohet, përshtatet dhe mirëmbahet pa vënë në rrezik sigurinë e personave.

1.3 Nëse është e nevojshme për të lehtësuar rreziqet që lidhen me sigurinë, privatësinë, mbrojtjen e të dhënave personale, sigurinë ose mjedisin, që rrjedhin nga funksionimi, avioni pa pilot duhet të ketë karakteristikat dhe funksionet përkatëse që marrin parasysh parimet e privatësisë dhe mbrojtjen e të dhëna sipas projektimit dhe sipas parazgjedhjes. Sipas nevojave këto karakteristika dhe funksione duhet të sigurojnë identifikimin e lehtë të avionit dhe të natyrës dhe qëllimit të operacionit; dhe duhet të sigurojnë që kufizimet, ndalimet ose kushtet e zbatueshme të respektohen, veçanërisht në lidhje me funksionimin në zona të veçanta gjeografike, përtej distancave të caktuara nga operatori ose në lartësi të caktuara.

1.4 Organizata përgjegjëse për prodhimin ose tregtimin e avionëve pa pilot duhet të sigurojë informacion për operatorin e një avioni pa pilot dhe, kur është e nevojshme, organizatës mirëmbajtëse për llojin e operacioneve për të cilat avioni pa pilot është projektuar së bashku me kufizimet dhe informacionin e nevojshëm për funksionimin e tij të sigurt, duke përfshirë performancën operacionale dhe mjedisore, kufizimet e përshtatshmërisë për fluturim dhe procedurat e emergjencës. Ky informacion duhet të jepet në mënyrë të qartë, të vazhdueshëm dhe pa ambiguitete. Aftësitë operacionale të avionëve pa pilot që mund të përdoren në operacione që nuk kërkojnë një certifikatë ose deklaratë duhet të lejojnë mundësinë për të futur kufizime që plotësojnë rregullat e hapësirës ajrore të zbatueshme për këto operacione.

2. KËRKESA TË TJERA THELBËSORE PËR PROJEKTIMIN, PRODHIMIN, MIRËMBAJTJEN DHE OPERIMIN E AVIONËVE PA PILOT TË PËRMENDUR NË NENET 56, PARAGRAFËT 1 DHE 5

Duke marrë parasysh objektivat e përcaktuar në nenin 1, duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme për të siguruar mbrojtjen për njerëzit në terren dhe përdoruesit e tjerë të hapësirës ajrore gjatë operimit të avionit pa pilot, duke marrë parasysh nivelin e rrezikut të operacionit sipas nevojës:

2.1 Vlefshmëria për fluturim

2.1.1 Avionët pa pilot duhet të hartohen në mënyrë të tillë që të përmbajnë karakteristika ose detaje që siguria e personit që operon një avion pa pilot ose e palëve të treta në ajër ose në tokë, përfshirë pronën, mund të demonstrohet në mënyrë të kënaqshme.

2.1.2 Avionët pa pilot duhet të sigurojnë integritetin e produktit që është në proporcion me rrezikun në të gjitha kushtet e parashikuara të fluturimit.

2.1.3 Avionët pa pilot duhet të jenë të kontrollueshëm dhe të manovrueshëm në mënyrë të sigurt, sipas nevojës, në të gjitha kushtet e parashikuara të punës, duke përfshirë dështimin e një ose, nëse është e përshtatshme, të më shumë sistemeve. Duhet të merren parasysh konsideratat e faktorit njerëzor, në veçanti njohuritë e disponueshme për faktorët që ndihmojnë në funksionimin e sigurt të teknologjisë nga njerëzit.

2.1.4 Avionët pa pilot dhe motorët e tyre, helikat, pjesët, pajisjet e painstaluara dhe pajisjet për kontrollin e avionit pa pilot në distancë duhet të funksionojnë ashtu siç është parashikuar në kushtet e punës, përmes, dhe mjaftueshëm përtej operacionit për të cilin është projektuar avioni.

2.1.5 Avionët pa pilot dhe motorët e tyre, helikat, pjesët, pajisjet e painstaluara dhe pajisjet për kontrollin e avionit pa pilot në distancë, të shqyrtuara veçmas dhe në raport me njëri-tjetrin, duhet të projektohen në mënyrë të tillë që probabiliteti i defekti dhe ndikimi i efektit të tij për

njerëzit në terren dhe shfrytëzuesit e tjerë të hapësirës ajrore të zbutet në bazë të parimeve të përcaktuara në nenin 4, paragrafi 2.

2.1.6 Çdo pajisje për të kontrolluar avionin pa pilot në distancë në operacion e tij duhet të lehtësojë operacionet e fluturimit, duke përfshirë mjetet që sigurojnë ndërgjegjësimin për situatën dhe menaxhimin e çdo situate të pritshme dhe emergjence.

2.1.7 Organizatat e përfshira në projektimin e avionëve pa pilot, motorët dhe helikat duhet të marrin masa paraprake në mënyrë që të minimizojnë rreziqet që dalin nga kushtet, të brendshme dhe të jashtme të avionit pa pilot dhe sistemeve të tyre, kjo përvojë ka treguar se ka një ndikim në sigurinë. Kjo përfshin mbrojtjen nga ndërhyrja me mjete elektronike.

2.1.8 Proceset e prodhimit, materialet dhe përbërësit e përdorur për prodhimin e avionëve pa pilot duhet të rezultojnë të përshtatshme dhe joriprodhuese që janë në përputhje me elementet e projektimit.

2.2 Organizatat

Organizatat e përfshira në projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen, operacionet, shërbimet dhe trajnimet e lidhura me avionët duhet të plotësojnë kushtet e mëposhtme:

a) organizata duhet të ketë të gjitha mjetet e nevojshme për qëllimin e punës së saj dhe të sigurojë përputhjen me kërkesat thelbësore dhe aktin e deleguar të përmendur në nenin 58 dhe aktet zbatuese të përmendura në nenin 57, të rëndësishme për veprimtarinë e saj;

b) organizata duhet të zbatojë dhe mbajë një sistem të menaxhimit për të siguruar pajtueshmërinë me kërkesat thelbësore përkatëse, menaxhimin e rreziqeve të sigurisë dhe synon përmirësimin e vazhdueshëm të këtij sistemi. Sistemi i tillë i menaxhimit duhet të jetë në përshtatje me llojin e aktivitetit dhe madhësinë e organizatës;

c) organizata duhet të krijojë një sistem të raportimit të ngjarjeve si pjesë e sistemit të Siguria menaxhimit sipas pikës 4.2.1 me qëllim që të kontribuojë në qëllimin e përmirësimit të vazhdueshëm të sigurisë. Sistemi i tillë i raportimit duhet të jetë në përshtatje me llojin e veprimtarisë dhe madhësisë së organizatës;

d) organizata duhet të vendosë, kur është e përshtatshme, me organizata të tjera për të siguruar përputhjen e vazhdueshme me kërkesat thelbësore përkatëse.

2.3 Personat e përfshirë në operimet e avionëve pa pilot

Çdo person i përfshirë në operimin e një avioni pa pilot, duke përfshirë pilotin në distancë, duhet të ketë njohuritë dhe aftësitë e nevojshme për të garantuar sigurinë e operimit dhe në raport me rrezikun që shoqëron llojin e operimit. Ky person do të demonstrojë, gjithashtu, aftësim mjekësor, nëse kjo është e nevojshme për të zbutur rreziqet që lidhen me operacionin në fjalë.

2.4 Operimet

2.4.1 Operatori i një avioni pa pilot është përgjegjës për operimin dhe duhet të ndërmarrë çdo masë të duhur për të garantuar sigurinë e operimit.

2.4.2 Një fluturim duhet të bëhet në përputhje me ligjet, rregulloret dhe procedurat e zbatueshme, që lidhen me kryerjen e detyrave të tyre, të përshkruara për zonën, hapësirën ajrore, aerodromet ose vendet e planifikuara për t'u përdorur dhe, kur është e zbatueshme, sistemet e lidhura MTA/SHLA.

2.4.3 Operimet me avionë pa pilot duhet të sigurojnë mbrojtjen e palëve të treta në terren dhe të përdoruesve të tjerë të hapësirës ajrore dhe të minimizojnë rreziqet që rezultojnë nga kushtet e kundërta të jashtme dhe të brendshme, duke përfshirë kushtet mjedisore, duke ruajtur distancën e duhur të ndarjes gjatë të gjitha fazave të fluturimit.

2.4.4 Avionët pa pilot duhet të veprojnë vetëm nëse janë në gjendje të përshtatshme për fluturim dhe ku pajisjet dhe përbërësit dhe shërbimet e tjera të nevojshme për operimin e synuar janë të disponueshme dhe të përdorshme.

2.4.5 Avionët pa pilot dhe operimet me avionë pa pilot duhet të jenë në përputhje me të drejtat përkatëse të garantuara me ligj.

2.4.6 Operatori i një avioni pa pilot duhet të sigurojë që avioni të ketë pajisjet e nevojshme për lundrimin, komunikimin, mbikëqyrjen, zbulimin dhe shmangien e përplasjeve, si dhe çdo pajisje tjetër që gjykohet e nevojshme për sigurinë e fluturimit të synuar, duke marrë parasysh natyrën e operimit, rregulloret e trafikut ajror dhe rregullat e ajrit të zbatueshme gjatë çdo faze të fluturimit.

2.5 Kërkesat kryesore në lidhje me përputhshmërinë elektromagnetike dhe spektrin e radios, për avionët pa pilot, si dhe motorët e lidhur, helikat, pjesët dhe pajisjet e painstaluara, projektimi i të cilave është i certifikuar në përputhje me nenin 56, paragrafi 1 dhe të cilat kanë për qëllim të veprojnë vetëm mbi frekuencat e dhëna nga Rregulloret e Radios të Bashkimit Ndërkombëtar të Telekomunikacionit për përdorim të mbrojtur aeronautike.

2.5.1 Këta avionë pa pilot, motorët, helikat, pjesët dhe pajisjet e painstaluara duhet të projektohen dhe prodhohen në mënyrë të tillë, duke pasur parasysh gjendjen e artit, për të siguruar që:

a) çrregullimet elektromagnetike që lindin të mos tejkalojnë nivelin mbi të cilin pajisjet e radios dhe telekomunikacioneve ose pajisjet e tjera të mos funksionojnë sipas qëllimit të paracaktuar;

b) të kenë një nivel mbrojtjeje ndaj çrregullimeve elektromagnetike të pritshme gjatë përdorimit të synuar të tyre që i lejon ato të funksionojnë pa përkeqësim të papranueshëm gjatë përdorimit të synuar të tyre.

2.5.2 Këta avionë pa pilot, motorët, helikat, pjesët dhe pajisjet e painstaluara duhet të projektohen dhe prodhohen në atë mënyrë, duke pasur parasysh gjendjen e artit, për të siguruar që ata përdorin dhe mbështesin përdorimin efikas të spektrit të radios në mënyrë që për të shmangur ndërhyrjet e dëmshme.

3. KËRKESAT THELBËSORE PËR AVIONËT PA PILOT

Avionët pa pilot duhet të jenë në përputhje me kërkesat e perfomancës mjedisore të përcaktuara në shtojcën III.

4. KUSHTET E RËNDËSISHME PËR REGJISTRIMIN E AVIONIT PA PILOT DHE OPERATORIT TË TIJ DHE VENDOSJEN E SHENJAVE TË AVIONIT PA PILOT

4.1 Pa cenuar detyrimet sipas Konventës së Çikagos, avioni pa pilot, projektimi i të cilit është objekt certifikimi sipas nenin 56, paragrafi 1, duhet të regjistrohet në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 57.

4.2 Operatorët e avionëve pa pilot do të regjistrohen në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 57, ku ata operojnë avionët si më poshtë

a) avion pa pilot që, në rastin e ndikimit, mund të transferojë te një person, energji kinetike mbi 80 xhaul;

b) avion pa pilot, veprimi i të cilit paraqet rreziqe për jetën private, mbrojtjen e të dhënave personale, sigurinë ose mjedisin;

c) avion pa pilot, projektimi i të cilit është objekt certifikimi në përputhje me nenin 56, paragrafi 1.

4.3 Kur zbatohet një kërkesë për regjistrim sipas pikës 4.1 ose 4.2, avioni pa pilot do të shënohet dhe identifikohet në mënyrë individuale, në përputhje me aktet zbatuese të përmendura në nenin 57.