



Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës,

Në mbështetje të nenit 3.5 pika (ii), 15.1 pika (a) dhe (c), 21.2, 78, 79 dhe 80 pika (a) dhe (b) të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil ("Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës", Viti III, Nr. 28, dt. 4 qershor 2008),

Duke marrë parasysh,

Obligimet ndërkombëtare të Republikës së Kosovës në lidhje me Marrëveshjen Shumëpalëshe për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Europiane të Aviacionit (me tej referuar si "Marrëveshja për HPEA") që nga hyrja saj e përkohshme në fuqi për Kosovën, më 10 tetor 2006,

Rregulloren e Komisionit të Bashkimit Europian (EC) Nr. 482/2008 të datës 30 maj 2008 për vendosjen e sistemit për garantimin e sigurisë së softuerit që duhet të implementohet nga ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror, e cila ka qenë pjesë e rendit të brendshëm juridik të Republikës së Kosovës, në zbatim të Marrëveshjes për HPEA, me anë të Rregullores së AAC-së nr. 14/2009 për vendosjen e sistemit për garantimin e sigurisë së softuerit që duhet të implementohet nga ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror, dt. 24 dhjetor 2009,

Rregulloren e AAC-së Nr. 3/2009, dt. 30 tetor 2009, Rregulloret e AAC-së Nr. 8/2009, Nr. 09/2009 dt. 15 nëntor 2009, Nr. 12/2009 dt. 24 dhjetor 2009, Nr. 14/2009, dt. 24 dhjetor 2009, dhe Nr. 12/2010, dt. 18 nëntor 2010, të gjitha të nxjerrura në zbatim të Marrëveshjes për HPEA,

Me qëllim të zbatimit të "Rregullores Implementuese të Komisionit Europian nr. (EU) 1035/2011 për vendosjen e kërkesave të përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror dhe ndryshimin e Rregulloreve (EC) Nr 482/2008 dhe (EU) Nr 691/2010, dt. 17 tetor 2011, në kuadër të rendit të brendshëm juridik të Republikës së Kosovës,

Pas përfundimit të procesit të konsultimit publik të palëve të interesuara, konform Udhëzimit Administrativ Nr. 01/2012 për procedurat e konsultimit publik të palëve të interesuara,

Nxjerr këtë:

RREGULLORE Nr. 7/2012
MBI
KUSHTET PËR OFRIMIN E SHËRBIMEVE TË NAVIGACIONIT AJROR

Neni 1

Rregullorja Implementuese e Komisionit European (EU) Nr. 1035/2011, dt. 17 tetor 2011 për vendosjen e kërkesave të përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror dhe ndryshimin e Rregulloreve (EC) Nr 482/2008 dhe (EU) Nr. 691/2010 (më tej referuar si "Rregullorja e Komisionit") shpallet e zbatueshme në Republikën e Kosovës. Rregullorja e Komisionit i është bashkëngjitur kësaj Rregulloreje si shtojcë dhe formon pjesën e saj përbërëse.

Neni 2

2.1 Dispozitat e neneve 1 deri 13, të Rregullores së Komisionit janë të zbatueshme në Republikën e Kosovës.

2.2 Çdo dispozitë e amendamenteve të ardhshme të Rregullores së Komisionit, me përjashtim të dispozitave të cilat mbështeten ose referohen në Rregulloren e Komisionit nr. 691/2010, dt. 29 korrik 2010, pas futjes së saj në Shtojcën I ose II të Marrëveshjes për HPEA, do të jetë e zbatueshme drejtpërsëdrejti në Republikën e Kosovës.

Neni 3

3.1 Kuptimi i shprehjeve dhe definicioneve të përdorura në këtë Rregullore është i përfshirë në nenin 2 të Rregullores së Komisionit.

3.2 Pavarësisht nga paragrafi 1 i këtij neni, shprehjet "Komuniteti", "ligji i Komunitetit", "legjislacioni i Komunitetit", "Instrumentet e Komunitetit", "Traktati i KE", "aeroport i Komunitetit", "Gazeta Zyrtare e Komuniteteve Europiane", "Gazeta Zyrtare e Bashkimit European", "transportues ajror i Komunitetit" dhe "Shtet(e) Anëtar(e)", të cilat mund të referohen në mënyrë të drejtpërdrejtë ose të tërthorazi në Rregulloren e Komisionit, duhet të lexohen në përputhje me Pikat 2 dhe 3 të Shtojcës II të Marrëveshjes për HPEA.

Neni 4

Në rast të interpretimit të Rregullores së Komisionit do të përdoret versioni origjinal në gjuhën angleze, siç është publikuar në Gazetën Zyrtare të Bashkimit European.

Neni 5

Kjo Rregullore shfuqizon Rregulloren e AAC-së nr. 12/2009 mbi kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror, dt. 24 dhjetor 2009.

Neni 6

Në tekstin e Rregullores nr. 14/2009, dt. 24 dhjetor 2009, fshihet referenca në Rregulloren e Komisionit nr. 2096/2005 dhe zëvendësohet me “Rregullorja e AAC-së nr. 7/2012”, dt. 10 dhjetor 2012.

Neni 7

Në tekstin e Rregullores nr. 12/2010, dt. 18 nëntor 2010, fshihet referenca në Rregulloren e Komisionit nr. 2096/2005 dhe zëvendësohet me “Rregullorja e AAC-së nr. 7/2012, dt. 10 dhjetor 2012.

Neni 8

Kjo Rregullore hyn në fuqi më 21 dhjetor 2012.

Dritan Gjonbalaj
Drejtore i Përgjithshëm

RREGULLORE IMPLEMENTUESE E KOMISIONIT (EU) Nr 1035/2011

e datës 17 tetor 2011

për vendosjen e kërkesave të përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror dhe ndryshimin e Rregulloreve (EC) Nr 482/2008 dhe (EU) Nr 691/2010

(Tekst relevant për EEA)

KOMISIONI EVROPIAN,

Duke marrë parasysh Traktatin për Funksionimin e Bashkimit Evropian,

Duke marrë parasysh Rregulloren (EC) Nr 550/2004 të Parlamentit dhe të Këshillit Evropian, të datës 10 mars 2004, për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror në qiellin e vetëm evropian ('Rregullorja e ofrimit të shërbimeve')¹, dhe në veçanti nenin 4, 6 dhe 7 të saj,Duke marrë parasysh Rregulloren (EC) Nr 216/2008 të Parlamentit dhe të Këshillit Evropian të datës 20 shkurt 2008 për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe për themelimin e Agjencisë Evropiane të Sigurisë së Aviacionit, dhe që shfuqizon Direktivën e Këshillit 91/670/EEC, Rregulloren (EC) Nr 1592/2002 dhe Direktivën 2004/36/EC², dhe në veçanti nenin 8b(6) të saj,

Përderisa:

- (1) Sipas Rregullores (EC) Nr 216/2008, Komisioni, me ndihmën e Agjencisë Evropiane të Sigurisë së Aviacionit ('Agjencia'), duhet të miratojë rregullat përkatëse implementuese për të ofruar shërbimet e menaxhimit të trafikut ajror dhe navigacionit ajror (ATM/ANS) në tërë Bashkimin Evropian. Neni 8b (6) i kësaj Rregulloreje kërkon që këto rregulla implementuese të bazohen në rregulloret e miratuara sipas Nenit 5(3) të Rregullores (EC) Nr 549/2004 të Parlamentit dhe të Këshillit Evropian të datës 10 mars 2004 që vendosin kornizën për krijimin e qiellit të vetëm evropian ('Rregullorja kornizë')³.
- (2) Ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror në kuadër të Bashkimit Evropian duhet t'i nënshtrohet certifikimit nga Shtetet Anëtare ose Agjencia. Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror që janë

në përputhje me kërkesat e përbashkëta duhet të marrin certifikatë në përputhje me nenin 7 të Rregullores (EC) Nr 550/2004 dhe Nenin 8b (2) të Rregullores (EC) Nr 216/2008.

- (3) Zbatimi i kërkesave të përbashkëta të përcaktuara në përputhje me nenin 6 të Rregullores (EC) Nr 550/2004 dhe Nenin 8b të Rregullores (EC) Nr 216/2008 duhet të jetë pa paragjykime ndaj sovranitetit të shteteve anëtare mbi hapësirën ajrore të tyre dhe kërkesave të Shteteve Anëtare në lidhje me rendin publik, sigurinë publike dhe çështjet e mbrojtjes, siç është përcaktuar me nenin 13 të Rregullores (EC) Nr 549/2004. Kërkesat e përbashkëta nuk duhet të përfshijnë operacionet dhe ushtrimet ushtarake, siç parashihet në Nenin 1 (2) të Rregullores (EC) Nr 549/2004 dhe nenin 1 (2) të Rregullores (EC) Nr 216/2008.
- (4) Në përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të merret parasysh statusi ligjor i ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror në Shtetet Anëtare. Për më tepër, kur një organizatë kryen aktivitete të tjera përveç ofrimit të shërbimeve të navigacionit ajror, kërkesat e përbashkëta nuk duhet të zbatohen për aktivitetet e tilla të tjera ose për resurset e ndara për aktivitete jashtë ofrimit të shërbimeve të navigacionit ajror, përveç nëse është paraparë e kundërta.
- (5) Zbatimi i kërkesave të përbashkëta të ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror duhet të jetë në proporcion me rreziqet që lidhen me tiparet specifike të çdo aktiviteti të tillë si numri dhe/ose natyra dhe karakteristikat e lëvizjeve të përpunuara. Nëse disa ofrues të caktuar të shërbimeve të navigacionit ajror nuk zgjedhin të përfitojnë nga rasti për të ofruar shërbime ndërkufitare në kuadër të qiellit të vetëm evropian, autoriteti kompetent duhet të ketë të drejtë të lejojë që ata ofrues të respektojnë proporcionalisht, përkatësisht, disa kërkesa të caktuara të përgjithshme për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror dhe kërkesat specifike të caktuara për ofrimin e shërbimeve të

¹ OJ L 96, 31.3.2004, f. 10.² OJ L 79, 19.3.2008, f. 1.³ OJ L 96, 31.3.2004, f. 1.

SHTOJCË E RREGULLORES NR.7/2012

18.10.2011 SQ

Gazeta zyrtare e Bashkimit Evropian

L 271/5

- trafikut ajror. Si pasojë, kushtet e bashkangjitura me certifikatën duhet të pasqyrojnë natyrën dhe fushëveprimin e shmangies së tillë.
- (6) Në mënyrë që të sigurohet funksionimi i duhur i skemës së certifikimit, Shtetet Anëtare duhet t'i japin Komisionit dhe Agjencisë të gjitha informatat relevante mbi shmangiet e lejuara nga autoriteti kompetent i tyre në kontekstin e raporteve të tyre vjetore.
- (7) Llojet e ndryshme të aktiviteteve të shërbimeve të navigacionit ajror nuk i nënshtrohen domosdoshmërisht të njëjtave kërkesa. Prandaj është e nevojshme të përshtaten kërkesat e përbashkëta për karakteristikat e veçanta të çdo lloji të aktivitetit.
- (8) Barra e të dëshmuarit të pajtueshmërisë me kërkesat e zbatueshme të përbashkëta duhet të bjerë te ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror, për periudhën e vlefshmërisë së certifikatës dhe për të gjitha shërbimet që i mbulon.
- (9) Në mënyrë që të sigurohet zbatimi efektiv i kërkesave të përbashkëta, duhet të vendoset një sistem i mbikëqyrjes dhe inspektimit të rregullt të pajtueshmërisë me këto kërkesa të përbashkëta dhe me kushtet e specifikuar në certifikatë. Autoriteti kompetent duhet të shqyrtojë përshtatshmërinë e një ofruesi para se të lëshojë certifikatën dhe duhet të vlerësojë çdo vit pajtueshmërinë e vazhdueshme të ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror që i ka certifikuar. Rrjedhimisht, ai duhet të krijojë dhe azhurnojë çdo vit një program indikativ të inspektimit që përfshin të gjithë ofruesit e certifikuar, në bazë të një vlerësimi të rreziqeve. Ky program duhet të lejojë inspektimin e të gjitha pjesëve përkatëse të ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror brenda një afati të arsyeshëm kohor. Kur vlerësohet pajtueshmëria e ofruesve të caktuar të shërbimeve të trafikut ajror dhe shërbimeve meteorologjike, autoriteti kompetent duhet të ketë të drejtë për të kontrolluar kërkesat përkatëse që rrjedhin nga obligimet ndërkombëtare në Shtetin Anëtar në fjalë.
- (10) Rishikimet nga kolegët e autoriteteve kombëtare mbikëqyrëse mund të ndihmojnë një qasje të përbashkët për mbikëqyrjen e ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror në të gjithë Bashkimin Evropian. Komisioni, në bashkëpunim me Shtetet Anëtare dhe Agjencinë, mund të organizojë këto shqyrtime ndërmjet kolegëve, të cilat duhet të koordinohen me aktivitetet e ndërmarra në kuadër të neneve 24 dhe 54 të Rregullores (EC) Nr 216/2008 dhe monitorimet tjera ndërkombëtare dhe programet e mbikëqyrjes. Kjo do të shmangë dyfishimin e punës. Në mënyrë që të mundësojnë shkëmbimin e përvojës dhe praktikës më të mirë gjatë një rishikimi të hollësishëm, ekspertët duhet të jenë mundësisht nga një autoritet kompetent.
- (11) Eurocontrol ka zhvilluar kërkesat rregullatore të sigurisë (ESARR), të cilat kanë qenë të rëndësishme më të lartë për ofrimin e sigurt të shërbimeve të trafikut ajror. Në përputhje me Rregulloren (EC) Nr 550/2004, Komisioni duhet të identifikojë dhe të miratojë dispozitat përkatëse të ESARR në rregulloret e Bashkimit Evropian. ESARR të përfshira në Rregulloren e Komisionit (EC) Nr 2096/2005 të datës 20 dhjetor 2005 qipër vendosjen e kërkesave të përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror¹ (1) formojnë bazën e këtyre rregullave implementuese.
- (12) Gjatë miratimit të Rregullores (EC) Nr 2096/2005, Komisioni arriti në përfundimin se nuk ishte e duhur të përsëriten dispozitat ESARR 2 për raportimin dhe vlerësimin e ndodhive të sigurisë në ATM, të cilat janë të rregulluara me Rregulloren (EU) Nr 996/2010 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit të datës 20 tetor 2010 për hetimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil dhe shfuqizimin e Direktivës 94/56/EC² dhe me Direktivën 2003/42/EC të Parlamentit dhe Këshillit Evropian të datës 13 qershor 2003 mbi raportimin e ndodhive në aviacionin civil³. Megjithatë, duhet të futen dispozitat e reja për ndodhitë e sigurisë në mënyrë që të kërkohet që një autoritet kompetent, siç përcaktohet me këtë Rregullore, të kontrollojë nëse ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror, dhe gjithashtu ofruesit e shërbimeve të komunikimit, navigacionit ose të mbikëqyrjes, plotësojnë kërkesat e nevojshme për të mbuluar raportimin dhe vlerësimin e ndodhive të tilla.
- (13) Duhet të ceket në mënyrë të veçantë që, së pari, menaxhimi i sigurisë është ai funksion i shërbimeve të navigacionit ajror i cili siguron që të gjitha rreziqet e sigurisë janë identifikuar, vlerësuar dhe minimizuar në nivel të kënaqshëm, dhe se, së dyti,

¹ (1) OJ L 335, 21.12.2005, f. 13.

² (2) OJ L 295, 12.11.2010, f. 35.

³ (3) OJ L 167, 4.7.2003, f. 23.

- një qasje formale dhe sistematike për menaxhimin e sigurisë dhe sistemet e menaxhimit, drejt një qasjeje të përgjithshme të sistemit, do të rrisë në maksimum përfitimet e sigurisë në një mënyrë të dukshme dhe që mund të gjurmohet. Agjencia duhet të vlerësojë më tej kërkesat e sigurisë të kësaj Rregulloreje dhe t'i integrojë ato në një strukturë të përbashkët rregullatore për sigurinë e aviacionit civil.
- (14) Derisa Agjencia të ketë hartuar masat implementuese për transpozimin e standardeve përkatëse të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) në masat implementuese të Bashkimit Evropian, mjetet e pranueshme të zbatimit, specifikimet e certifikimit dhe materialet udhëzuese, ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të veprojnë në përputhje me standardet përkatëse të ICAO-s. Me qëllim lehtësimin e ofrimit ndërkufitar të shërbimeve të navigacionit ajror, dhe deri në finalizimin e punës së Agjencisë për hartimin e masave përkatëse për transpozimin e standardeve të ICAO-s, shtetet anëtare, Komisioni dhe Agjencia, duke vepruar në bashkëpunim të afërt me Eurocontrol në rastet kur duhet, duhet të punojnë në drejtim të minimizimit të dallimeve të lajmëruara nga Shtetet Anëtare për zbatimin e standardeve të ICAO-s në fushën e shërbimeve të navigacionit ajror, në mënyrë që të arrijnë një grup të përbashkët të standardeve ndërmjet Shteteve Anëtare brenda qiellit të vetëm evropian.
- (15) Marrëveshjet e ndryshme kombëtare për përgjegjësinë nuk duhet të pengojnë ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror që të hyjnë në marrëveshje për ofrimin ndërkufitar të shërbimeve, pasi ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror kanë vendosur masat për mbulimin e humbjeve për dëmet që rrjedhin nga detyrimet në bazë të ligjit në fuqi. Metoda e përdorur duhet të jetë në përputhje me kërkesat e ligjit kombëtar. Shtetet Anëtare të cilat lejojnë ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror në të gjithë ose një pjesë të hapësirës ajrore nën përgjegjësinë e tyre pa certifikim, në përputhje me Rregulloren (EC) Nr 550/2004 duhet të mbulojnë detyrimet e këtyre ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror.
- (16) Agjencia duhet edhe më tej të vlerësojë dispozitat e kësaj rregulloreje, në veçanti ato që lidhen me vlerësimin e sigurisë së ndryshimeve në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror nga organizata të certifikuar dhe personeli inxhinierë dhe teknikë, si dhe të nxjerrë një opinion për t'i përshtatur ata drejt një qasjeje të përgjithshme të sistemit, duke marrë parasysh integrimin e këtyre dispozitave në një strukturë rregullatore të ardhme të përbashkët për sigurinë e aviacionit civil dhe përvojën e fituar nga palët e interesuara dhe autoritetet kompetente në fushën e mbikëqyrjes së sigurisë.
- (17) Rregullorja (EC) Nr 551/2004 e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 10 mars 2004 mbi organizimin dhe shfrytëzimin e hapësirës ajrore në qiellin e vetëm evropian (Rregullorja e hapësirës ajrore)¹ kërkon që funksionet specifike të quajtura funksionet e rrjetit të vendosen për të mundësuar shfrytëzimin optimal të hapësirës ajrore dhe të burimeve të pakta, duke mundësuar që përdoruesit të kenë qasje maksimale në hapësirën ajrore, si dhe aftësinë për të vepruar në trajektoret e preferuara. Siç parashihet në Rregulloren (EC) Nr 551/2004, Rregullorja e Komisionit (EU) Nr 677/2011 e datës 7 korrik 2011 për vendosjen e rregullave të hollësishme për zbatimin e menaxhimit të trafikut ajror (ATM) dhe funksionet e rrjetit dhe duke ndryshuar Rregulloren (EU) Nr 691 / 2010² përcakton të drejtat, detyrimet dhe përgjegjësitë e subjektit të përfshirë në kryerjen e këtyre funksioneve.
- (18) Për kryerjen e sigurtë të funksioneve të caktuara të rrjetit, subjekti i përfshirë duhet të plotësojë kërkesat e caktuara. Këto kërkesa kanë për qëllim për të siguruar që subjekti apo organizata vepron në mënyrë të sigurt dhe ato janë të përcaktuara në Aneksin VI të Rregullores (EU) Nr 677/2011. Këto janë kërkesat e sigurisë së organizatave të cilat janë shumë të ngjashme me kërkesat e përgjithshme për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror të përcaktuara në Aneksin I të kësaj Rregulloreje, por të përshtatura për përgjegjësitë e sigurisë së funksioneve të rrjetit.
- (19) Rregullorja (EC) Nr 2096/2005 për këtë arsye duhet të shfuqizohet.
- (20) Rregullorja e Komisionit (EC) Nr 482/2008 e datës 30 maj 2008 për krijimin e një sistemi softuerik të sigurisë që do të zbatohet nga ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror dhe që ndryshon Aneksin II të Rregullores (EC) Nr 2096/2005³ dhe Rregullores së Komisionit (EU) Nr 691/2010 të datës 29 korrik 2010 përcakton një skemë të performancës për shërbimet e navigacionit ajror dhe funksionet e

¹ OJ L 96, 31.3.2004, f. 20.

² OJ L 185, 15.7.2011, f. 1.

³ OJ L 141, 31.5.2008, f. 5.

rrjetit dhe ndryshimin e Rregullores (EC) Nr 2096/2005 që përcakton kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror¹ që duhet të ndryshohet në mënyrë që të përshtatet me këtë Rregullore.

(21) Masat e parashikuara në këtë Rregullore janë në përputhje me opinionin e Komisionit të Qiellit të Vetëm të përcaktuar me nenin 5 të Rregullores (EC) Nr 549/2004,

MIRATOI KËTË RREGULLORE:

Neni 1

Lënda dhe fushëveprimi

Kjo Rregullore përcakton kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror.

Megjithatë, nëse Aneksi I ose II parasheh të kundërtën, këto kërkesa të përbashkëta nuk zbatohen për:

(a) aktivitetet tjera përveç ofrimit të shërbimeve të navigacionit ajror nga një ofrues i shërbimeve të tilla;

(b) burimet e ndara për aktivitetet jashtë ofrimit të shërbimeve të navigacionit ajror.

Neni 2

Definicionet

Për qëllim të kësaj rregulloreje vlejnë definicionet në nenin 2 të Rregullores (EC) Nr 549/2004 dhe nenin 3 të Rregullores (EC) Nr 216/2008. Megjithatë definicioni i 'certifikatës' në nenin 2(15) të Rregullores (EC) Nr 549/2004 nuk vlen.

Vlejnë edhe këto definicione:

(1) "punë nga ajriu " do të thotë një operacion i mjetit ajror në të cilin një mjet ajror përdoret për shërbime të specializuara të tilla si bujqësia, ndërtimi, fotografimi, topografia, vëzhgimi dhe patrullimi, kërkimi dhe shpëtimi, ose reklamimi ajror;

(2) 'transporti ajror komercial' do të thotë çdo operacion me mjet ajror që përfshin transportin e udhëtarëve, mallrave ose postës me kompensim ose me qira;

(3) "sistem funksional" nënkupton një kombinim të sistemeve, procedurave dhe burimeve njerëzore të organizuara për të kryer një funksion brenda kontekstit të ATM;

(4) 'aviacioni i përgjithshëm' nënkupton çdo operacion civil ajror përveç punës nga ajri ose transportit ajror komercial;

(5) 'autoriteti kombëtar mbikëqyrës' do të thotë organi ose organet e emëruara apo të themeluara nga Shtetet Anëtare, si autoritet mbikëqyrës kombëtar i tyre në pajtim me nenin 4 (1) të Rregullores (EC) Nr 549/2004;

(6) 'rrezik' nënkupton çdo kusht, ngjarje ose rrethanë që mund të shkaktojë një aksident;

(7) "organizata" do të thotë një subjekt që ofron shërbimet e navigacionit ajror;

(8) 'organizatë operuese' do të thotë një organizatë përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve teknike dhe inxhinierike ndihmëse për trafikun ajror, komunikimin, navigacionin ose shërbimet e vëzhgimit;

9) "risk" nënkupton kombinimin e probabilitetit të përgjithshëm, ose shpeshësia e ndodhjes së një efekti të dëmshëm të shkaktuar nga një rrezik dhe seriozitetin e atij efekti;

(10) 'sigurimi i sigurisë' nënkupton të gjitha veprimet e planifikuara dhe sistematike të nevojshme për të siguruar besimin e duhur që një produkt, një shërbim, një organizatë ose një sistem funksional arrin sigurinë e pranueshme ose të tolerueshme;

(11) "objektivi i sigurisë" do të thotë një deklaratë cilësore apo sasiore që përcakton frekuencën maksimale ose probabilitetin me të cilin mund të pritet të ndodhë një rrezik;

(12) "kërkesa të sigurisë" do të thotë mjete për zbutje të rrezikut, i përcaktuar nga strategjia për zbutjen e rrezikut që arrin një objektiv të caktuar të sigurisë, duke përfshirë kërkesat organizative, operative, procedurale, funksionale, të performancës dhe kërkesat e ndërveprimit ose karakteristikat mjedisore;

(13) 'shërbimet' nënkupton ose një shërbim të navigacionit ajror ose një grumbull i shërbimeve të tilla;

(14) 'shërbimet pan-Evropiane të navigacionit ajror' nënkupton një shërbim të navigacionit ajror i cili është projektuar dhe krijuar për përdoruesit brenda shumicës ose të gjitha Shteteve Anëtare dhe që gjithashtu mund të

¹ OJ L 201, 3.8.2010, f. 1.

shtrihet përtej hapësirës ajrore të territorit në të cilin zbatohet Traktati.

(15) 'ofrues i shërbimeve të navigacionit ajror "' nënkupton çdo subjekt publik ose privat që ofron SHNA për trafikun ajror të përgjithshëm, duke përfshirë edhe organizatat që kanë bërë kërkesë për certifikatë për të ofruar shërbime të tilla.

Neni 3

Autoriteti kompetent për certifikim

1. Për qëllim të kësaj Rregulloreje, autoriteti kompetent për certifikimin e ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror do të jetë:

(a) për organizatat që kanë vendin e tyre kryesor të veprimit dhe, nëse kanë, zyrën e regjistruar të vendosur në një Shtet Anëtar, autoriteti kombëtar mbikëqyrës i emëruar ose themeluar nga ai Shtet Anëtar;

(b) për organizatat që ofrojnë shërbime të navigacionit ajror në hapësirën ajrore të territorit në të cilin zbatohet Traktati dhe që kanë vendin e tyre kryesor të veprimit dhe, nëse kanë, zyrën e tyre të regjistruar të vendosur jashtë territorit që i nënshtrohet dispozitave të Traktatit, Agjencia ;

(c) për organizatat që ofrojnë shërbime pan-Evropiane të navigacionit ajror në hapësirën ajrore të territorit në të cilin zbatohet Traktati, Agjencia.

2. Autoriteti kompetent për mbikëqyrjen e sigurisë do të jetë autoriteti i përcaktuar në përputhje me nenin 3 të Rregullores Implementuese të Komisionit (EU) Nr 1034/2011¹.

Neni 4

Dhënia e certifikatave

1. Në mënyrë që të marrë certifikatën e nevojshme për të ofruar shërbime të navigacionit ajror, dhe pa rënë ndesh me nenin 7 (5) të Rregullores (EC) Nr 550/2004, organizatat duhet të respektojnë të mëposhtmet:

(a) kërkesat e përgjithshme për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror të përcaktuara në aneksin I;

(b) kërkesat e veçanta shtesë të përcaktuara në Aneksin II deri në V sipas llojit të shërbimit që ata ofrojnë.

2. Një autoritet kompetent duhet të verifikojë pajtueshmërinë e një organizate me kërkesat e përbashkëta para dhënies së certifikatës për të.

3. Organizata duhet të veprojë në pajtim me kërkesat e përbashkëta jo më vonë se në kohën në të cilën është lëshuar certifikata në përputhje me:

(a) Nenin 7 të Rregullores (EC) Nr 550/2004;

(b) Nenin 8b (2) dhe Nenin 22a (b) dhe (c) të Rregullores (EC) Nr 216/2008.

Neni 5

Pëjashtimet

1. Duke e përjashtuar nenin 4 (1), disa ofrues të shërbimeve të navigacionit ajror mund të zgjedhin të mos përfitojnë nga mundësia për të ofruar shërbime ndërkufitare dhe mund të heqin dorë nga e drejta e njohjes së ndërsjellë në qiellin e vetëm evropian. Ato munden, në ato rrethana, të bëjnë kërkesë për certifikatë e cila është e kufizuar për hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e shtetit anëtar të përmendur në nenin 7 (2) të Rregullores (EC) Nr 550/2004.

2. Për të bërë kërkesë siç përmendet në paragrafin 1, ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror duhet të ofrojë shërbime ose të planifikojë për t'i ofruar ato vetëm në lidhje me një ose më shumë nga kategoritë e mëposhtme:

(a) punë nga ajri ;

(b) aviacion i përgjithshëm;

(c) transporti ajror komercial i kufizuar në mjet ajror me më pak se 10 ton masë maksimale të fluturimit, ose më pak se 20 vende të pasagjerëve;

(d) transport ajror komercial me më pak se 10 000 lëvizje në vit, pavarësisht nga masa maksimale e fluturimit dhe numri i ulëseve të pasagjerëve; 'lëvizjet' llogariten si shuma e ngritjeve dhe aterimeve dhe llogaritet si një mesatare mbi tri vitet e mëparshme.

Për të bërë një kërkesë të tillë, ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror, përveç ofruesit të shërbimeve të trafikut ajror duhet të ketë qarkullim vjetor bruto prej 1 000 000 Euro ose më pak në lidhje me shërbimet që ofron, ose ka në plan të ofrojë.

¹ Shih faqen 15 të kësaj Gazete Zyrtare.

Nëse, për shkak të arsyeve objektive praktike, një ofrues i shërbimeve të navigacionit ajror është në gjendje të

SHTOJCË E RREGULLORES NR.7/2012

18.10.2011 SQ

Gazeta zyrtare e Bashkimit Europian

L 271/9

ofrojë dëshmi se ai i plotëson këto kriteret kualifikuese, autoriteti kompetent mund të pranojë shifra të afërta apo parashikime për limitet e përcaktuara në nënparagrafët e parë dhe të dytë.

Kur dorëzohet një kërkesë e tillë, ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror duhet të dorëzojë tek autoriteti kompetent në të njëjtën kohë dëshmi relevante në lidhje me kriteret e kualifikimit.

3. Autoriteti kompetent mund të bëjë përjashtime specifike për aplikuesit që plotësojnë kriteret e kualifikimit të paragrafit 1, proporcionalisht me kontributin e tyre në ATM në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e shtetit anëtar përkatës.

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

Megjithatë, asnjë përjashtim nuk duhet të bëhet për kërkesat e mëposhtme:

(a) kompetenca dhe aftësitë teknike dhe operative (pika 1);

(b) menaxhimi i sigurisë (pika 3.1);

(c) burimet njerëzore (pika 5);

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

4. Përveç përjashtimeve të parashikuara në paragrafin 3, autoriteti kompetent mund të bëjë përjashtim për aplikuesit të cilët ofrojnë shërbime informacioni të fluturimeve të aerodrom, duke funksionuar rregullisht me jo më shumë se një pozicion pune në çdo aerodrom. Këtë duhet ta bëjë proporcionalisht me kontributin e aplikuesve në ATM në hapësirën ajrore nën përgjegjësinë e shtetit anëtar përkatës.

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

(a) përgjegjësia për menaxhimin e sigurisë dhe shërbimet dhe furnizimet e jashtme (pika 3.1.2 (b) dhe (e));

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

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

5. Asnjë përjashtim nuk duhet të bëhet nga kërkesat në Aneksin III, IV ose V.

6. Në pajtim me Aneksin II të Rregullores (EC) Nr 550/2004, autoriteti kompetent duhet të:

(a) specifikojë natyrën dhe shtrirjen e përjashtimit në kushtet e bashkangjitura me certifikatë duke treguar bazën ligjore;

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

(c) monitorojë nëse ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror vazhdojnë të kualifikohen për përjashtim.

Neni 6

Demonstrimi i pajtueshmërisë

1. Organizatat duhet të sigurojnë të gjitha dëshmitë relevante për të demonstruar pajtueshmërinë me kërkesat e përbashkëta në fuqi në kërkesën e autoritetit kompetent. Organizatat mund të shfrytëzojnë plotësisht të dhënat ekzistuese.

2. Një organizatë e certifikuar duhet ta njoftojë autoritetin kompetent për ndryshimet e planifikuara në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror të cilat mund të ndikojnë në pajtueshmërinë e saj me kërkesat e përbashkëta në fuqi ose me kushtet e lidhura me certifikatën, nëse zbatohen.

3. Kur një organizatë e certifikuar nuk është në pajtim me kërkesat e përbashkëta në fuqi ose, sipas rastit, me kushtet e lidhura me certifikatën, autoriteti kompetent, brenda një muaji nga data e zbulimit të mospërputhjes, kërkon nga organizata për të ndërmarrë veprime korrigjuese.

Për këtë vendim duhet të njoftohet menjëherë organizata përkatëse.

Autoriteti kompetent duhet të kontrollojë se veprimet korrigjuese janë zbatuar para se ta njoftojë për miratimin e tij organizatën përkatëse.

Ku autoriteti kompetent konsideron se veprimet korrigjuese nuk janë zbatuar siç duhet brenda afatit të rënë dakord me organizatën, ai do të marrë masat e duhura të zbatimit sipas nenit 7 (7) të Rregullores (EC)

Nr 550/2004 dhe nenit 10, nenit 22a (d), dhe neneve 25 dhe 68 të Rregullores (EC) Nr 216/2008, duke marrë parasysh nevojën për të siguruar vazhdimësinë e shërbimeve të navigacionit ajror.

Programi duhet të tregojë intervalin e parashikuar të inspektimeve të pikave të ndryshme.

Neni 7

Lehtësimi i monitorimit të pajtueshmërisë

Organizatave duhet të lehtësojnë inspektimet dhe vëzhgimet nga autoriteti kompetent ose nga një subjekt i kualifikuar që vepron në emër të këtij të fundit, duke përfshirë vizitat në lokacionin e tyre dhe vizitat pa njoftim paraprak.

Personat e autorizuar duhet të autorizohen për të kryer veprimet e mëposhtme:

(a) të shqyrtojnë regjistrat përkatëse, të dhënat, procedurat dhe çdo material tjetër relevant për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror;

(b) të marrin kopje ose ekstrakte nga regjistrat e tilla, të dhënat, procedurat dhe materialet e tjera;

(c) të kërkojnë shpjegim verbal në vendin e ngjarjes;

(d) të hyjnë në ambientet përkatëse, tokat ose mjetet e transportit.

Inspektimet e tilla dhe vëzhgimet, kur kryhen nga një autoritet kompetent ose nga një entitet i kualifikuar që vepron në emër të tij, duhet të kryhen në përputhje me dispozitat ligjore të Shtetit Anëtar në të cilin ndërmerren.

Neni 8

Pajtueshmëria e vazhdueshme

Autoriteti kompetent, në bazë të dëshmive në dispozicion, duhet të monitorojë çdo vit pajtueshmërinë e vazhdueshme të organizatave të cilat i ka certifikuar.

Për këtë qëllim, autoriteti kompetent duhet të hartojë dhe azhurnojë çdo vit një program indikativ të inspektimit i cili mbulon të gjithë ofruesit e certifikuar dhe i cili është bazuar në një vlerësim të rreziqeve që lidhen me operacionet e ndryshme që përbëjnë shërbimet e navigacionit ajror që ofrohen. Ai duhet të konsultohet me organizatën në fjalë, si dhe çdo autoritet tjetër kompetent të përfshirë, nëse ka, para hartimit të një programi të tillë.

Neni 9

Rregullimi i sigurisë së personelit të inxhinierisë dhe teknik

Në lidhje me ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror, të komunikimit, navigacionit apo vëzhgimit, autoriteti kompetent ose ndonjë autoritet tjetër i caktuar nga një Shtet Anëtar për ta përmbushur këtë detyrë duhet të:

(a) të nxjerrë rregulla të duhura të sigurisë për personelin e inxhinierisë dhe teknik të cilët marrin përsipër detyrat operative të lidhura me sigurinë;

(b) të sigurojë mbikëqyrje adekuate dhe të përshtatshme të sigurisë së personelit të inxhinierisë dhe teknik të caktuar nga ndonjë organizatë tjetër për të kryer detyra operative të lidhura me sigurinë;

(c) mbi baza të arsyeshme dhe pas hetimit të duhur, të marrë masat e duhura në lidhje me organizimin operativ dhe/ose të personelit teknik dhe inxhinierikë që nuk respekton kërkesat e pikës 3.3 të Aneksit II;

(d) të verifikojë që janë metodat e duhura për të siguruar që palët e treta të caktuara për detyrat operative të lidhura me sigurinë janë në përputhje me kërkesat e pikës 3.3 të Aneksit II.

Neni 10

Procedura e rishikimit kolegjial

1. Komisioni, duke vepruar në bashkëpunim me Shtetet Anëtare dhe Agjencinë mund të organizojë rishikime kolegjiale të autoriteteve mbikëqyrëse kombëtare në përputhje me paragrafët 2-6.

2. Një rishikim kolegjial duhet të kryhet nga një ekip i ekspertëve kombëtarë dhe, kur është e përshtatshme, vëzhgues nga Agjencia.

Ekipi duhet të përbëhet nga ekspertë që vijnë nga të paktën tri shtete anëtare të ndryshme dhe Agjencia.

Ekspertët nuk duhet të marrin pjesë në rishikim kolegjial në Shtetin Anëtar ku ata janë të punësuar.

Komisioni duhet të krijojë dhe të mbajë një grup të ekspertëve kombëtarë, të caktuar nga Shtetet Anëtare, që do të mbulojnë të gjitha aspektet e kërkesave të

SHTOJCË E RREGULLORES NR.7/2012

18.10.2011 SQ

Gazeta zyrtare e Bashkimit Evropian

L 271/11

përbashkëta të renditura në nenin 6 të Rregullores (EC) Nr 550/2004.

3. Jo më pak se tre muaj para rishikimit kolegjial, Komisioni duhet ta informojë Shtetin Anëtar dhe autoritetin kombëtar mbikëqyrës në fjalë për rishikimin kolegjial, datën në të cilën është planifikuar të bëhet dhe identitetin e ekspertëve që marrin pjesë në të.

Shteti Anëtar, autoriteti kombëtar mbikëqyrës i të cilit i nënshtrohet rishikimit miraton ekipin e ekspertëve para se të mund ta kryejnë rishikimin.

4. Brenda një periudhe prej tre muajsh nga data e rishikimit, ekipi i rishikimit duhet të hartojë, me konsensus, një raport i cili mund të përmbajë rekomandime.

Komisioni duhet të thërrasë një takim me Agjencinë, ekspertët dhe autoritetin mbikëqyrës kombëtar për të diskutuar mbi atë raport.

5. Komisioni duhet ta përcjellë raportin të Shteti Anëtar në fjalë.

Shteti Anëtar mundet, brenda tre muajve nga data e marrjes së raportit, të paraqesë vërejtjet e veta.

Këto vërejtje duhet të përfshijnë, kur është relevante, masat që Shteti Anëtar i ka marrë ose ka për qëllim t'i marrë për t'iu përgjigjur rishikimit brenda një periudhe të caktuar.

Nëse nuk është rënë dakord ndryshe me Shtetin Anëtar në fjalë, raporti dhe përcjellja nuk duhet të publikohen.

6. Komisioni duhet të informojë çdo vit shtetet anëtare nëpërmjet Komitetit të Qiellit të Vetëm për gjetjet kryesore të këtyre rishikimeve.

Neni 11

Dispozitat kalimtare

1. Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror që kanë certifikatë të lëshuar në përputhje me Rregulloren (EC) Nr 2096/2005 në datën e hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje do të konsiderohet se kanë certifikatë të lëshuar në përputhje me këtë Rregullore.

2. Kandidatët për certifikatë të ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror që kanë dorëzuar kërkesën e tyre para

datës së hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje dhe nuk kanë marrë ende certifikatën në atë datë duhet të demonstrojnë pajtueshmërinë me dispozitat e kësaj Rregulloreje para se t'u jepet certifikata.

3. Nëse organizatat, për të cilat autoriteti kompetent do të jetë Agjencia në pajtim me nenin 3, kanë bërë kërkesë të një autoritet kombëtar mbikëqyrës i një Shteti Anëtar për lëshimin e një certifikate para datës së hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, autoriteti kombëtar mbikëqyrës do të finalizojë procesin e certifikimit në koordinim me Agjencinë dhe ta transferojë dosjen të Agjencia pas lëshimit të certifikatës.

Neni 12

Shfuqizimi

Rregullorja (EC) nr 2096/2005 shfuqizohet.

Neni 13

Ndryshimet në Rregulloren (EC) Nr 482/2008

Rregullorja (EC) Nr 482/2008 ndryshohet si në vijim:

(1) Në nenin 4(5), teksti 'Rregullorja (EC) Nr 2096/2005' zëvendësohet me tekstin 'Rregullorja Implementuese e Komisionit (EU) Nr 1035/2011(*)'

(2) Neni 6 fshihet;

(3) Në Aneksin I, në pikat 1 dhe 2, teksti 'Rregullorja (EC) Nr 2096/2005' zëvendësohet me tekstin 'Rregullorja e Implementimit (EU) Nr 1035/2011'.

Neni 14

Ndryshimet në Rregulloren (EU) Nr 691/2010

Në Rregulloren (EU) nr 691/2010, neni 25 hiqet.

Neni 15

Hyrja në fuqi

Kjo Rregullore hyn në fuqi në ditën e 20-të pas botimit në *Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian*.

Kjo Rregullore është obliguese në tërësinë e saj dhe drejtpërdrejt e zbatueshme në të gjitha Shtetet Anëtare.

(*) OJ L 271, 18.10.2011, f. 23';

SHTOJCË E RREGULLORES NR.7/2012

18.10.2011 SQ

Gazeta zyrtare e Bashkimit Europian

L 271/12

E punuar në Bruksel, 17 tetor 2011.

Për Komisionin

Presidenti

José Manuel BARROSO

Kërkesat e përgjithshme për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror**1. KOMPETENCA DHE AFTËSITË TEKNIKE DHE OPERATIVE**

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të jenë në gjendje të ofrojnë shërbimet e tyre në një mënyrë të sigurt, efikase, të vazhdueshme dhe të qëndrueshme në përputhje me çdo nivel të arsyeshëm të kërkesës së përgjithshme në një hapësirë të caktuar ajrore. Për këtë qëllim, ata duhet të mbajnë kapacitetin e duhur teknik dhe operacional dhe ekspertizën e duhur.

2. STRUKTURA ORGANIZATIVE DHE MENAXHMENTI**2.1. Struktura organizative**

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të ndërtojnë dhe menaxhojnë organizatën e tyre në bazë të një strukture që ndihmon ofrimin e sigurt, efikas dhe të vazhdueshëm të shërbimeve të navigacionit ajror.

Struktura organizative duhet të përcaktojë:

- (a) autoritetin, detyrat dhe përgjegjësitë e mbajtësve të emëruar të posteve, në veçanti të personelit të menaxhmentit përgjegjës për funksionet përkatëse për cilësinë, sigurinë, financat dhe burimet njerëzore;
- (b) marrëdhëniet dhe linjat raportuese ndërmjet pjesëve të ndryshme dhe proceseve të organizimit.

2.2. Menaxhimi organizativ**2.2.1. *Plani i biznesit***

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të përgatisin një plan biznesi që mbulon një periudhë minimale prej pesë vjetësh. Plani i biznesit duhet të:

- (a) të përcaktojë qëllimet dhe objektivat e përgjithshme të ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror dhe strategjinë e tij drejt arritjes së tyre në përputhje me planin e përgjithshëm afatgjatë të ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror dhe me kërkesat përkatëse të Bashkimit Evropian për zhvillimin e infrastrukturës ose teknologjive të tjera;
- (b) të përmbajë objektivat e duhura të performancës sa i përket sigurisë, kapacitetit, mjedisit, dhe efikasitetit të kostos (ekonomizimit), nëse zbatohen.

Informacioni i renditur në pikat (a) dhe (b) duhet të jetë në përputhje me planin kombëtar ose të bllokut funksional të hapësirës ajrore të performancës të përmendur në nenin 11 të Rregullores (EC) Nr 549/2004 dhe, sa i përket të dhënave të sigurisë, të jetë në përputhje me Programin Shtetëror të Sigurisë të përmendur në Standardin 2.27.1 të Aneksit 11 të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, Amendamenti 47b nga data 20 korrik 2009 ashtu siç është në fuqi.

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të përgatisin arsyeshmërinë e sigurisë dhe të biznesit për projektet e investimeve të mëdha duke përfshirë, aty ku është relevante, ndikimin e vlerësuar në

objektivat e performancës të përmendura në pikën (b) dhe duke identifikuar investimet që rrjedhin nga kërkesat ligjore të lidhura me zbatimin e Programit Kërkimor të ATM të Qiellit të Vetëm Evropian (SESAR).

2.2.2. *Plani vjetor*

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të përgatisin një plan vjetor që mbulon vitin e ardhshëm i cili do të specifikojë më tej tiparet e planit të biznesit dhe të përshkruajë ndonjë ndryshim në të.

Plani vjetor duhet të mbulojë dispozitat e mëposhtme për nivelin dhe cilësinë e shërbimit, të tilla si niveli i prituri i kapacitetit, sigurisë, mjedisit, dhe efikasitetit të kostos, ashtu siç janë në fuqi:

- (a) informata mbi implementimin e infrastrukturës së re apo të zhvillimeve të tjera dhe një deklaratë se si kjo do të kontribuojë në përmirësimin e performancës së ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror, duke përfshirë nivelin dhe cilësinë e shërbimeve;
- (b) treguesit e performancës në përputhje me planin kombëtar ose të bllokut funksional të hapësirës ajrore të performancës të përmendur në nenin 11 të Rregullores (EC) Nr 549/2004 kundrejt të cilit niveli i performancës dhe cilësisë së shërbimit, mund të vlerësohen në mënyrë të arsyeshme;
- (c) informacion mbi masat e parashikuara për të minimizuar rreziqet e sigurisë të identifikuara në planin e sigurisë së ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror, duke përfshirë treguesit e sigurisë për të monitoruar rreziqet e sigurisë dhe, kur është e përshtatshme, edhe koston e parashikuar për masat e minimizimit;
- (d) gjendjen financiare afatshkurtër të prituri të ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror, si dhe ndryshimet ose ndikimin e saj në planin e biznesit.

2.2.3. *Pjesa e planeve që lidhet me performancën*

Ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror duhet ta vendosë përmbajtjen e pjesës së performancës në planin e biznesit dhe planin vjetor në dispozicion për Komisionin sipas kërkesës sipas kushteve të përcaktuara nga autoriteti kompetent në përputhje me ligjin kombëtar.

3. MENAXHIMI I SIGURISË DHE CILËSISË

3.1. **Menaxhimi i sigurisë**

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të menaxhojnë sigurinë e të gjitha shërbimeve të tyre. Duke bërë kështu, ata do të krijojnë kontaktet formale me të gjitha palët e interesit që mund të ndikojnë drejtpërsëdrejti në sigurinë e shërbimeve të tyre.

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të hartojnë procedurat për menaxhimin e sigurisë, kur fillojnë sisteme të reja funksionale ose ndryshojnë sistemet ekzistuese funksionale.

3.2. **Sistemi i menaxhimit të cilësisë**

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të kenë sistem të menaxhimit të cilësisë i cili mbulon të gjitha shërbimet e navigacionit ajror që ata ofrojnë, në përputhje me parimet e mëposhtme.

Sistemi i menaxhimit të cilësisë duhet:

- (a) të përcaktojë politikën e cilësisë në mënyrë të tillë që të plotësojë nevojat e përdoruesve të ndryshëm sa më mirë që të jetë e mundur;
- (b) të ndërtojë një program të sigurimit të cilësisë që përmban procedurat e dizajnuara për të verifikuar që të gjitha operacionet janë duke u kryer në përputhje me kërkesat, standardet dhe procedurat në fuqi;
- (c) të sigurojë dëshmi të funksionimit të sistemit të menaxhimit të cilësisë me anë të manualeve dhe dokumenteve të monitorimit;
- (d) të caktojë përfaqësuesit e menaxhmentit për të monitoruar pajtueshmërinë, dhe mjaftueshmërinë e procedurave për të siguruar praktikën më të sigurt dhe efektive operative;
- (e) të kryejë shqyrtimet e sistemit të menaxhimit të cilësisë dhe të marrë veprimet korrigjuese, sipas nevojës.

Një certifikatë EN ISO 9001, e lëshuar nga një organizatë e përshtatshme e akredituar, që mbulon shërbimet e navigacionit ajror të ofruesit do të konsiderohet si një mjet i mjaftueshëm i pajtueshmërisë. Ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror duhet të pranojë ta paraqesë dokumentacionin që lidhet me certifikimin para autoritetit kompetent me kërkesë të këtij të fundit.

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror mund të integrojnë sigurinë dhe sistemet e menaxhimit të cilësisë në sistemin e tyre të menaxhimit.

3.3. Manuallet operative

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të sigurojnë dhe të azhurnojnë vazhdimisht manuallet operative në lidhje me ofrimin e shërbimeve të tyre për përdorim dhe udhëzim të personelit operativ.

Ata duhet të sigurojnë që:

- (a) manuallet operative përmbajnë udhëzimet dhe informacionet e kërkuara nga personeli operativ për të kryer detyrat e tyre;
- (b) pjesët përkatëse të manualeve operative janë në dispozicion për personelin në fjalë;
- (c) personeli operativ informohet shpejt për amendamentet e manualit operativ kur zbatohen për detyrat e tyre, si dhe për hyrjen e tyre në fuqi.

4. SIGURIMI

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të krijojnë një sistem të menaxhimit të sigurimit për të siguruar:

- (a) sigurimin e objekteve dhe personelit të tyre për të parandaluar ndërhyrjen e paligjshme në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror;

- (b) sigurimin e të dhënave operative që ata marrin ose prodhojnë ose përndryshe shfrytëzojnë, në mënyrë që qasja në to të jetë e kufizuar vetëm te personat e autorizuar.

Sistemi i menaxhimit të sigurimit duhet të përcaktojë:

- (a) procedurat që lidhen me vlerësimin e rrezikut të sigurimit dhe minimizimin e tij, monitorimin dhe përmirësimin e sigurimit, rishikimet e sigurimit dhe përhapjen e mësimëve;
- (b) mjetet e planifikuara për të zbuluar shkeljet e sigurimit dhe për të njoftuar personelin me paralajmërimet përkatëse të sigurimit;
- (c) mjetet për mbajtjen nën kontroll të efekteve të shkeljeve të sigurimit dhe për të identifikuar masat e rikuperimit dhe procedurat e minimizimit për të parandaluar që kjo të ndodhë përsëri.

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të sigurojnë autorizimin e sigurimit të personelit të tyre, nëse është e përshtatshme, dhe të koordinohen me autoritetet relevante civile dhe ushtarake për të mbajtur sigurimin e objekteve të tyre, personelit dhe të dhënave.

Cilësia, siguria dhe sistemet e menaxhimit të sigurimit mund të planifikohen dhe të funksionojnë si një sistem i integruar i menaxhimit.

5. BURIMET NJERËZORE

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të punësojnë personel të kualifikuar të duhur për të siguruar ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror në një mënyrë të sigurt, efikase, të vazhdueshme dhe të qëndrueshme. Në këtë kontekst, ata duhet të krijojnë politika për punësimin dhe trajnimin e personelit.

6. FUQIA FINANCIARE

6.1. Kapaciteti ekonomik dhe financiar

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të jenë në gjendje për të përmbushur detyrimet e tyre financiare, të tilla si shpenzimet fikse dhe variabile të funksionimit ose shpenzimet për investime kapitale. Ata duhet të përdorin një sistem të duhur të kontabilitetit të kostos. Ata duhet të demonstrojnë aftësitë e tyre përmes planit vjetor të përmendur në pikën 2.2.2, si dhe nëpërmjet bilancit të gjendjes dhe llogarive siç është e realizueshme praktikisht sipas kërkesave të tyre ligjore.

6.2. Auditimi financiar

Në përputhje me nenin 12 (2) të Rregullores (EC) Nr 550/2004, ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të demonstrojnë se ata rregullisht i nënshtrohen auditimit të pavarur.

7. MBULIMI PËR PËRGJEGJËSI DHE SIGURIMI

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të kenë marrëveshje për të mbuluar përgjegjësitë e tyre që dalin nga ligji në fuqi.

Metoda e përdorur për ta siguruar këtë mbulim duhet të jetë e përshtatshme për humbjet potenciale dhe dëmin në fjalë, duke marrë parasysh statusin ligjor të organizatës dhe nivelin e sigurimit komercial në dispozicion.

Ofruesi i shërbimeve të navigacionit ajror që përfiton nga shërbimet e një ofruesi tjetër të shërbimeve të navigacionit ajror duhet të sigurojë që marrëveshjet mbulojnë shpërndarjen e përgjegjësisë ndërmjet tyre.

8. CILËSIA E SHËRBIMEVE

8.1. Ofrimi i hapur dhe transparent i shërbimeve të navigacionit ajror

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të ofrojnë shërbime të navigacionit ajror në mënyrë të hapur dhe transparente. Ata duhet të publikojnë kushtet e shfrytëzimit të shërbimeve të tyre dhe të krijojnë një proces formal të rregullt konsultimi me shfrytëzuesit e shërbimeve të navigacionit ajror, qoftë individualisht ose kolektivisht, dhe të paktën një herë në vit.

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror nuk duhet të diskriminojnë në bazë të kombësisë apo identitetit të shfrytëzuesit ose klasës së shfrytëzuesve në përputhje me ligjin në fuqi të Bashkimit Evropian.

8.2. Planet i emergjencës

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të kenë planet e emergjencës për të gjitha shërbimet e navigacionit ajror që ata ofrojnë në rastin e ngjarjeve të cilat rezultojnë në degradim të konsiderueshëm ose ndërprerje të aktiviteteve të tyre.

9. KËRKESAT E RAPORTIMIT

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet të jenë në gjendje të dorëzojnë një raport vjetor të aktiviteteve të tyre tek autoriteti përkatës kompetent.

Ai raport vjetor duhet të mbulojë rezultatet e tyre financiare pa rënë ndesh me nenin 12 të Rregullores (EC) Nr 550/2004, si dhe performancën e tyre operative dhe çdo veprimtari tjetër të rëndësishme dhe zhvillimet në veçanti në fushën e sigurisë.

Raporti vjetor duhet të përfshijë në minimum:

- (a) një vlerësim të nivelit të performancës së shërbimeve të ofruara të navigacionit ajror;
- (b) performancën e ofruesit të shërbimeve të navigacionit ajror në krahasim me objektivat e performancës të vendosura në planin e biznesit të përmendur në pikën 2.2.1, duke krahasuar performancën aktuale kundrejt planit vjetor, duke përdorur treguesit e performancës të përcaktuar në planin vjetor;
- (c) të japë një shpjegim për dallimet në krahasim me objektivat, dhe të identifikojë masat për plotësimin e ndonjë mungese gjatë periudhës krahasuese të përmendur në nenin 11 të Rregullores (EC) Nr 549/2004;
- (d) zhvillimet në operacione dhe infrastrukturë;

- (e) rezultatet financiare, përderisa ato nuk janë botuar veçmas, në përputhje me nenin 12 (1) të Rregullores (EC) Nr 550/2004;
- (f) informacion në lidhje me procesin e konsultimit formal me shfrytëzuesit e shërbimeve të tyre;
- (g) informacion në lidhje me politikën e burimeve njerëzore.

Ofruesit e shërbimeve të navigacionit ajror duhet ta vendosin përmbajtjen e raportit vjetor në dispozicion për Komisionin dhe Agjencinë kur këta kërkojnë dhe për publikun sipas kushteve të përcaktuara nga autoriteti kompetent, në përputhje me ligjin kombëtar.

Kërkesat specifike për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror**1. PRONËSIA**

Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të njoftojnë autoritetet kompetente të përmendura në nenin 7 (2) të Rregullores (EC) Nr 550/2004 për:

- (a) statusin e tyre ligjor, strukturën e tyre të pronësisë dhe të gjitha marrëveshjet që kanë ndikim të rëndësishëm në kontrollin mbi asetet e tyre;
- (b) çdo lidhje me organizatat jo të përfshira në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror, duke përfshirë aktivitetet komerciale në të cilat janë të angazhuar në mënyrë të drejtpërdrejtë ose nëpërmjet ndërmarrjeve të lidhura, të cilat përbëjnë më shumë se 1% të të ardhurave të tyre të pritura, për më tepër, ata duhet të njoftojnë për çdo ndryshim të secilit aksionar që përfaqëson 10% ose më shumë prej aksioneve të tyre totale.

Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të marrin të gjitha masat e nevojshme për të parandaluar çdo situatë të konfliktit të interesave që mund të rrezikojë ofrimin e paanshëm dhe objektiv të shërbimeve të tyre.

2. OFRIMI I HAPUR DHE TRANSPARENT I SHËRBIMEVE

Përveç pikës 8.1 të Aneksit I dhe nëse një Shtet Anëtar vendos të organizojë ofrimin e shërbimeve të caktuara të trafikut ajror në një mjedis konkurrues, ky Shtet Anëtar mund të marrë të gjitha masat e duhura për të siguruar që ofruesit e këtyre shërbimeve specifike të trafikut ajror nuk do të bëjnë veprime që do të kenë si objekt ose të ndikojnë në parandalimin, kufizimin ose shtrembërimin e konkurrencës, as nuk do të bëjnë veprime që përbëjnë abuzim të pozitës dominuese në përputhje me ligjin kombëtar në fuqi dhe ligjin e Bashkimit Evropian.

3. SIGURIA E SHËRBIMEVE**3.1. Sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS)****3.1.1. Kërkesat e përgjithshme të sigurisë**

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

- (a) siguron një qasje të formalizuar, të qartë dhe aktive ndaj menaxhimit sistematik të sigurisë në përmbushjen e përgjegjësive të tyre të sigurisë gjatë ofrimit të shërbimeve të tyre; operon në lidhje me të gjitha shërbimet e tyre dhe marrëveshjet ndihmëse nën kontrollin menaxherial të tij, dhe përfshin, si themel të tij, një deklaratë të politikës së sigurisë ku përcaktohet qëndrimi themelor i organizatës ndaj menaxhimit të sigurisë (menaxhimi i sigurisë);
- (b) siguron që të gjithë ata që janë të përfshirë në aspektet e sigurisë së ofrimit të shërbimeve të trafikut ajror kanë përgjegjësi individuale të sigurisë për veprimet e tyre; se menaxherët janë përgjegjës për performancën e sigurisë së departamenteve të tyre përkatëse ose divizioneve dhe se

menaxhmenti i lartë i ofruesit të shërbimeve bart një përgjegjësi të përgjithshme për sigurinë (përgjegjësia për siguri);

- (c) siguron se arritjes së sigurisë së kënaqshme në shërbimet e trafikut ajror duhet t'i jepet prioritet i lartë (siguria si prioritet);
- (d) siguron që, duke ofruar shërbimet e trafikut ajror, objektivi kryesor i sigurisë është të minimizohet kontributi i saj në rrezikun e një aksidenti të mjetit ajror aq sa është praktikisht e arsyeshme (objektivi i sigurisë).

3.1.2. *Kërkesat për arritjen e sigurisë*

Brenda funksionimit të SMS-së, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet:

- (a) të sigurojnë që personeli është trajnuar në mënyrë adekuate dhe janë kompetentë për punën që kërkohet ta bëjnë, përveç se janë licencuar siç duhet nëse kërkohet dhe plotësojnë kërkesat shëndetësore në fuqi (kompetenca);
- (b) të sigurojnë që funksioni i menaxhimit të sigurisë është identifikuar me përgjegjësi organizative për zhvillimin dhe mirëmbajtjen e SMS-së, sigurojnë që kjo pikë e përgjegjësisë është e pavarur nga menaxhmenti i mesëm, dhe i përgjigjet direkt nivelit më të lartë organizativ. Megjithatë, në rastin e organizatave të vogla, ku një kombinim i përgjegjësive mund të pengojë pavarësinë e mjaftueshme në këtë drejtim, organizimi i sigurisë duhet të plotësohet me mjete të tjera të pavarura shtesë dhe të sigurohet që menaxhmenti i lartë i organizatës që ofron shërbimet është i përfshirë në mënyrë aktive në sigurimin e Menaxhimit të Sigurisë (përgjegjësia e menaxhimit të sigurisë);
- (c) të sigurojnë që, nëse është praktike, nivelet sasiore të sigurisë të llogariten dhe të mbahen për të gjitha sistemet funksionale (nivelet sasiore të sigurisë);
- (d) të sigurojnë që SMS është i dokumentuar sistematikisht në një mënyrë e cila ofron një lidhje të qartë me politikën e sigurisë së organizatës (dokumentimi i SMS);
- (e) të sigurojnë arsyetimet adekuate për sigurinë e shërbimeve dhe furnizimeve të ofruara nga jashtë, duke pasur parasysh rëndësinë e tyre në siguri të ofrimit të shërbimeve të veta (shërbimet dhe furnizimet e jashtme);
- (f) të sigurojnë që vlerësimi dhe minimizimi i rrezikut të jetë kryer në një nivel të përshtatshëm për të siguruar se janë marrë në konsideratë të gjitha aspektet e sigurimit të ATM (vlerësimi dhe minimizimi i rrezikut). Sa i përket ndryshimeve në sistemin funksional të ATM, duhet të zbatohet pika 3.2;
- (g) të sigurojnë që ndodhitë operative ose teknike të ATM të cilat konsiderohet se kanë implikime të rëndësishme në siguri të hetohen menjëherë, dhe të merret çdo veprim korrigjues i nevojshëm (ndodhitë e sigurisë). Ata gjithashtu duhet të tregojnë se kanë zbatuar kërkesat mbi raportimin dhe vlerësimin e ndodhive të sigurisë në përputhje me ligjin kombëtar në fuqi dhe atë të Bashkimit Evropian.

3.1.3. *Kërkesat për sigurimin e sigurisë*

Në funksionimin e SMS, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojnë që:

- (a) të kryhen vëzhgime rutinore të sigurisë, të rekomandohen përmirësime kur është e nevojshme, për të siguruar menaxherët e sigurisë së aktiviteteve brenda fushave të tyre dhe për të konfirmuar pajtueshmërinë me pjesët përkatëse të SMS-së (sondazhet e sigurisë);
- (b) ka metoda për të zbuluar ndryshimet në sistemet funksionale ose operacionet të cilat mund të sugjerojnë se ndonjë element po i afrohet një pike në të cilën standardet e pranueshme të sigurisë nuk mund të plotësohen më, dhe se janë ndërmarrë veprimet korrigjuese (monitorimi i sigurisë);
- (c) regjistrat e sigurisë janë ruajtur gjatë të gjithë funksionimit të SMS si një bazë për të siguruar sigurinë për të gjithë ata që janë të lidhur me të, përgjegjës për të ose të varur nga shërbimet e ofruara, si dhe për autoritetin kompetent (regjistrat e sigurisë).

3.1.4. Kërkesat për përmirësimin e sigurisë

Në funksionimin e SMS, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojnë që:

- (a) i gjithë personeli janë të vetëdijshëm për rreziqet e mundshme të sigurisë lidhur me detyrat e tyre (vetëdijësimi për sigurinë);
- (b) mësimet që dalin nga hetimet e ndodhive të sigurisë dhe aktiviteteve të tjera të sigurisë të shpërndahen brenda organizatës në nivelet e menaxhmentit dhe ato operative (shpërndarja e mësimëve);
- (c) të gjithë personeli janë inkurajuar në mënyrë aktive të propozojnë zgjidhje për rreziqet e identifikuar, dhe bëhen ndryshime për të përmirësuar sigurinë, aty ku duket e nevojshme (përmirësimi i sigurisë).

3.2. Kërkesat e sigurisë për vlerësimin dhe minimizimin e rrezikut përkitazi me ndryshimet

3.2.1. Pjesa 1

Në funksionimin e SMS, ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojnë që identifikimi i rrezikut, si dhe vlerësimi dhe minimizimi i rrezikut të kryhen sistematikisht për të gjitha ndryshimet në ato pjesë të sistemit funksional të ATM dhe marrëveshjet ndihmëse brenda kontrollit të tyre menaxherial, në një mënyrë që trajton:

- (a) ciklin e plotë jetësor të pjesëve përbërëse të sistemit funksional ATM që është duke u shqyrtuar, nga planifikimi fillestar dhe përcaktimi deri te aktivitetet pas implementimit, mirëmbajtja dhe mbyllja;
- (b) komponentët ajrore, tokësore dhe, nëse ka, edhe të hapësirës, të sistemit funksional ATM, nëpërmjet bashkëpunimit me palët përgjegjëse;
- (c) pajisjet, procedurat dhe burimet njerëzore të sistemit funksional ATM, bashkëveprimet ndërmjet këtyre elementëve dhe bashkëveprimet ndërmjet pjesës përbërëse që po shqyrtohet dhe pjesës tjetër të sistemit funksional ATM.

3.2.2. Pjesa 2

Identifikimi i rrezikut, vlerësimi i rrezikut dhe proceset e minimizimit duhet të përfshijnë:

- (a) përcaktimin e shtrirjes, kufijve dhe ndërlidhjeve ndërmjet pjesës përbërëse që po shqyrtohet, si dhe identifikimin e funksioneve që pjesa përbërëse ka për të kryer dhe mjedisit të operacioneve në të cilin synohet të veprohet;
- (b) përcaktimin e objektivave të sigurisë që do të vendosen në pjesën përbërëse, duke përfshirë:
 - i. identifikimin e rreziqeve të besueshme dhe kushteve të dështimit të lidhura me ATM, së bashku me efektet e tyre të kombinuara;
 - ii. një vlerësim të efekteve që ato mund të kenë në sigurinë e mjeteve ajrore, si dhe një vlerësim të seriozitetit të këtyre efekteve, duke përdorur skemën e klasifikimit të seriozitetit të përcaktuar në pjesën 4;
 - iii. një përcaktim të tolerueshmërisë së tyre, sa i përket probabilitetit maksimal të rrezikut të ndodhisë, që rrjedh nga serioziteti dhe probabiliteti maksimal i efekteve të rrezikut, në mënyrë që është në përputhje me nenin 4;
- (c) derivimin, nëse është e përshtatshme, të një strategjie të minimizimit të rrezikut e cila:
 - i. specifikon masat mbrojtëse që duhet të zbatohen për t'u mbrojtur nga rreziqet;
 - ii. përfshin, sipas nevojës, zhvillimin e kërkesave të sigurisë që potencialisht kanë ndikim në pjesën përbërëse që është duke u shqyrtuar, ose pjesë të tjera të sistemit funksional ATM, apo mjedisin e operacioneve;
 - iii. shpjegon arsyet bindëse për mundësinë e realizimit të saj dhe efektivitetin e saj;
- (d) verifikimin që të gjitha objektivat e identifikuar të sigurisë dhe kërkesat e sigurisë janë plotësuar:
 - i. para implementimit të ndryshimit;
 - ii. gjatë çdo faze të tranzicionit në shërbimet operative;
 - iii. gjatë jetës operative;
 - iv. gjatë çdo faze të tranzicionit deri në mbyllje.

3.2.3. Pjesa 3

Rezultatet, shkaqet dhe dëshmitë shoqëruese të vlerësimit të rrezikut dhe proceset e minimizimit të tij, duke përfshirë identifikimin e rrezikut, duhet të sistemohen dhe të dokumentohen në mënyrën e cila siguron se:

- (a) argumentet e plota janë krijuar për të treguar se pjesa përbërëse që po shqyrtohet, si dhe sistemi i përgjithshëm funksional i ATM janë dhe do të mbeten të sigurt në nivel të tolerueshëm me përmbushjen e objektivave dhe kërkesave të caktuara të sigurisë. Kjo duhet të përfshijë, sipas rastit, specifikat e teknikave parashikuese, monitoruese ose të vëzhgimit që janë duke u përdorur;

(b) të gjitha kërkesat e sigurisë që lidhen me zbatimin e një ndryshimi mund të përcillen deri te operacionet/funksionet për të cilat janë synuar.

3.2.4. Pjesa 4

Identifikimi i rrezikut dhe vlerësimi i seriozitetit të tij

Duhet të kryhet një identifikim sistematik i rreziqeve. Serioziteti i efekteve të rreziqeve në një ambient të caktuar të operacioneve duhet të përcaktohet duke përdorur skemën e klasifikimit të përcaktuar në tabelën e mëposhtme, ndërsa klasifikimi i seriozitetit duhet të mbështetet në një argument të veçantë që demonstroi efektin më të mundshëm të rrezikut, sipas variantit të rastit më të keq.

Klasa e seriozitetit	Efkti në operacione
1 (ajo më serioze)	Aksident siç përcaktohet në Nenin 2 të Rregullores (EU) Nr 996/2010 të Parlamentit dhe Këshillit Evropian ⁽¹⁾ .
2	Incident serioz siç përcaktohet në nenin 2 të Rregullores (EU) Nr 996/2010.
3	Incident madhor lidhur me operimin e një mjete ajror, në të cilin siguria e mjetit ajror mund të ketë qenë komprometuar, duke çuar në gati përplasje ndërmjet mjeteve ajrore, me tokën ose me pengesa.
4	Incident i rëndësishëm që përfshin rrethanat që tregojnë se një aksident, një incident i rëndë apo madhor mund të ketë ndodhur, po të mos ishte menaxhuar rreziku brenda kufijve të sigurisë, ose

	po të kishte qenë në afërsi një mjet tjetër ajror.
5 (më së paku serioze)	Nuk ka efekt të menjëhershëm për sigurinë.

⁽¹⁾ OJ L 295, 12.11.2010, f. 35.

Për të nxjerrë një përfundim për efektin e një rreziku në operacione dhe për të përcaktuar seriozitetin e tij, qasja sistematike/procesi duhet të përfshijë efektet e rreziqeve mbi elementet e ndryshme të sistemit funksional ATM, të tilla si ekuipazhi i fluturimit, kontrollorët e trafikut ajror, aftësitë funksionale të aeroplanit, aftësitë funksionale të pjesës tokësore të sistemit funksional ATM, dhe aftësia për të ofruar shërbime të sigurta të trafikut ajror.

Skema e klasifikimit të rrezikut

Objektivat e sigurisë të bazuara në rrezik duhet të vendosen për probabilitetin maksimal të shfaqjes së rrezikut, që nxirren si nga shkalla e efektit të tyre, ashtu edhe nga probabiliteti maksimal i efektit të rrezikut.

Si një plotësues i nevojshëm për të demonstruar që janë plotësuar objektivat sasiore të vendosura, duhet të zbatohen masa shpesh të menaxhimit të sigurisë në mënyrë që të shtohet më shumë siguri në sistemin ATM, kurdo që është e arsyeshme.

3.2.5. Pjesa 5

Sistemi softuerik i sigurimit të sigurisë

Në kuadër të funksionimit të SMS, një ofruer i shërbimeve të trafikut ajror duhet të zbatojë një sistem softuerik të sigurisë në përputhje me Rregulloren (EC) Nr 482/2008.

3.3. Kërkesat e sigurisë për personelin inxhinierikë dhe teknik që ndërmarrin detyrat operative të sigurisë

Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të sigurojnë që personeli teknik dhe inxhinierikë, duke përfshirë personelin e organizatave operative të nënkontraktuara që veprojnë dhe mirëmbajnë pajisjet e ATM të aprovuara për përdorim, kanë dhe zgjerojnë njohuritë e mjaftueshme dhe kuptojnë shërbimet që po i përkrahin, kuptojnë efektet aktuale dhe potenciale të punës së tyre në sigurinë e këtyre shërbimeve, dhe të kufijve të duhur të punës që duhet të zbatohen.

Në lidhje me personelin e përfshirë në detyra të sigurisë, përfshirë personelin e organizatave operative të nënkontraktuara, ofruerit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të dokumentojnë përshtatshmërinë e kompetencës së personelit; marrëveshjet e listave të punëtorëve për të siguruar kapacitet të mjaftueshëm dhe vazhdimësinë e shërbimit; skemat e kualifikimit dhe politikën e personelit, politikën e trajnimit të personelit, planet e trajnimit dhe regjistrit, si dhe aranzhimet për mbikëqyrjen e

personelit jo të kualifikuar. Ata duhet të kenë procedura për rastet kur gjendja fizike ose mendore e personelit është në dyshim.

Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të mbajnë një regjistër të informacionit për numrat, statusin dhe vendosjen e personelit të përfshirë në detyra të lidhura me sigurinë.

Ai regjistër duhet:

- (a) të identifikojë menaxherët përgjegjës për funksionet e lidhura me sigurinë;
- (b) të regjistrojë kualifikimet përkatëse të personelit teknik dhe operativ, kundrejt aftësive të nevojshme dhe kërkesave të kompetencës;
- (c) të specifikojë vendet dhe detyrat për të cilat janë caktuar personeli teknik dhe operativ, duke përfshirë të gjitha metodologjitë e krijimit të listave të punëtorëve.

4. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

Ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror duhet të jenë në gjendje të demonstrojnë se metodat e tyre të punës dhe procedurat operative janë në përputhje me standardet në anekset e mëposhtme të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, përderisa ato janë relevante për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në hapësirën ajrore në fjalë :

- (a) Aneksi 2 mbi rregullat e ajrit në botimin e tij të 10të, të korrikut 2005, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 42;
- (b) Aneksi 10 për telekomunikacionet aeronautike, Vëllimi II mbi procedurat e komunikimit duke përfshirë ato me statusin PANS në botimin e tij të gjashtë të tetorit të vitit 2001, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 85;
- (c) Aneksi 11 për shërbimet e trafikut ajror në botimin e tij të 13të të korrikut 2001, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 47-B.

Kërkesat specifike për ofrimin e shërbimeve meteorologjike**1. KOMPETENCA DHE AFTËSITË TEKNIKE DHE OPERATIVE**

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

- (a) operatorët dhe anëtarët e ekuipazhit të fluturimit për planifikimin para dhe gjatë fluturimit
- (b) ofruesit e shërbimeve të trafikut ajror dhe shërbimeve të informacionit të fluturimeve;
- (c) njësitë e shërbimeve të kërkimit dhe shpëtimit;
- (d) aerodromet.

Ofruesit e shërbimeve meteorologjike duhet të konfirmojnë shkallën e arritshme të saktësisë së informacionit të shpërndarë për operacionet, duke përfshirë burimin e informacionit të tillë, ndërsa duke siguruar që informacioni i tillë është shpërndarë mjaft me kohë, dhe është azhurnuar, siç kërkohet.

2. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

Ofruesit e shërbimeve meteorologjike duhet të jenë në gjendje të demonstrojnë se metodat e tyre të punës dhe procedurat operative janë në përputhje me standardet në anekset e mëposhtme të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, përderisa ata janë relevantë për ofrimin e shërbimeve meteorologjike në hapësirën ajrore në fjalë:

- (a) Aneksi 3 për shërbimet meteorologjike për navigacionin ndërkombëtar ajror në botimin e tij të 17të të muajit korrik 2010, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 75;
- (b) Aneksi 11 për shërbimet e trafikut ajror në botimin e tij të 13të të muajit korrik 2001, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 47-B;
- (c) Aneksi 14 për aerodromet në versionet e mëposhtme:
 - i. Vëllimi I për projektimin e aerodromit dhe operacionet në botimin e tij të 5të të muajit korrik 2009, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 10-B;
 - ii. Vëllimi II për heliportet në botimin e tij të 3të të muajit korrik 2009, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 4.

Kërkesat specifike për ofrimin e shërbimeve të informacionit aeronautik**1. KOMPETENCA DHE AFTËSITË TEKNIKE DHE OPERATIVE**

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

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

Ofruesit e shërbimeve të informacionit aeronautik duhet të sigurojnë integritetin e të dhënave dhe të konfirmojnë nivelin e saktësisë së informacionit të shpërndarë për operacionet, duke përfshirë edhe burimin e informacionit të tillë, para se informacioni të shpërndahet.

2. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

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

- (a) Rregulloren e Komisionit (EU) Nr 73/2010¹²;
- (b) Anekset e mëposhtme të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, përderisa ato janë relevante për ofrimin e shërbimeve të informacionit aeronautik në hapësirën ajrore në fjalë:
 - i. Aneksi 3 për shërbimet meteorologjike për navigacionin ajror ndërkombëtar në botimin e tij të 17të të muajit korrik 2010, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 75;
 - ii. Aneksi 4 për grafikate aeronautike në botimin e tij të 11të të muajit korrik 2009, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 56;
 - iii. pa paragjykuar Rregulloren (EU) Nr 73/2010, Aneksi 15 për shërbimet e informimit aeronautik në botimin e tij të 13të të muajit korrik 2010, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 36.

¹² OJ L 23, 27.1.2010, f. 6

ANEKSI V

Kërkesat specifike për ofrimin e shërbimeve të komunikimit, navigacionit ose shërbimeve të vëzhgimit

1. KOMPETENCA DHE AFTËSITË TEKNIKE DHE OPERATIVE

Ofruesit e shërbimeve të komunikimit, navigacionit ose vëzhgimit duhet të sigurojnë ofrimin, vazhdimësinë, saktësinë dhe integritetin e shërbimeve të tyre.

Ofruesit e shërbimeve të komunikimit, navigacionit ose **vëzhgimit** duhet të konfirmojnë nivelin e cilësisë së shërbimeve që ata ofrojnë dhe duhet të demonstrojnë se pajisjet e tyre mirëmbahen rregullisht dhe kalibrohen kur kërkohet.

2. SIGURIA E SHËRBIMEVE

Ofruesit e shërbimeve të komunikimit, navigacionit ose **vëzhgimit** duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 3 të Aneksit II për sigurinë e shërbimeve.

3. METODAT E PUNËS DHE PROCEDURAT OPERATIVE

Ofruesit e shërbimeve të komunikimit, navigacionit ose **vëzhgimit** duhet të jenë në gjendje të demonstrojnë se metodat e tyre të punës dhe procedurat operative janë në përputhje me standardet e Aneksit 10 për telekomunikacionet aeronautike të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar në versionet e mëposhtme përderisa ato janë relevante për ofrimin e shërbimeve të komunikimit, navigacionit apo survejimit në hapësirën ajrore në fjalë:

- (a) Vëllimi I për mjetet e radio navigacionit në botimin e tij të gjashtë të korrikut 2006, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 85;
- (b) Vëllimi II mbi procedurat e komunikimit duke përfshirë ato me statusin PANS në botimin e tij të gjashtë të tetorit të vitit 2001, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 85;
- (c) Vëllimi III për sistemet e komunikimit në botimin e tij të dytë të korrikut 2007, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 85;
- (d) Vëllimi IV për radarin e survejimit dhe sistemet për shmangien e përplasjeve në botimin e tij të katërt të korrikut 2007, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 85;
- (e) Vëllimi V për shfrytëzimin e spektrit të radio frekuencave aeronautike në botimin e tij të dytë të korrikut 2001, duke përfshirë të gjitha ndryshimet deri në Nr 85.