

**URDHËR<sup>1</sup>**  
**Nr. 173, datë 12.4.2019**

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR RAPORTIMIN DHE NDJEKJEN E  
NGJARJEVE NË AVIACIONIN CIVIL NË REPUBLIKËN E SHQIPËRISË**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të shkronjës “ç” të nenit 7 dhe nenit 104 të ligjit 10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

**URDHËROJ:**

1. Miratimin e rregullores “Për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil dhe Organi Kombëtar i Investigimit të Incidenteve/Aksidenteve Ajrore për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

3. Urdhri i ministrit nr. 68, datë 10.6.2011 “Për miratimin e rregullores për raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil” dhe urdhri i ministrit nr. 123, datë 22.12.2011 “Për miratimin e rregullores për integrimin në një bazë qendrore të informacionit për ngjarjet në aviacionin civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara” shfuqizohen.

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

**MINISTRI I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË**  
**Belinda Balluku**

**RREGULLORE**  
**PËR RAPORTIMIN DHE NDJEKJEN E NGJARJEVE NË AVIACIONIN CIVIL NË  
REPUBLIKËN E SHQIPËRISË**

Neni 1  
**Objektivat**

1. Kjo rregullore ka për qëllim përmirësimin e sigurisë ajrore (*aviation safety*) duke siguruar që informacioni përkatës në lidhje me aviacionin civil, raportohet, mbledhet, ruhet, mbrohet, shkëmbehet, shpërndahet dhe analizohet.

2. Kjo rregullore ka për qëllim të garantojë:

a) aty ku është e përshtatshme, ndërmarrjen në kohë të veprimeve për sigurinë në operim, bazuar në analizën e informacionit të mbledhur;

---

<sup>1</sup> Ky urdhër përaftron rregulloren (BE) nr. 376/2014 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit e datës 3 prill 2014, mbi raportimin, analizën dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil, që ndryshon rregulloren (BE) nr. 996/2010, dhe shfuqizon direktivën 2003/42/KE, dhe rregulloret (KE) nr. 1321/2007 dhe (KE) nr. 1330/2007, Fletore Zyrtare e BE L 122, datë 24.4.2014, e ndryshuar nga rregullorja (BE) 2018/1139 e PE dhe Këshillit e 4 Korrik 2018.

b) disponueshmërinë e vazhdueshme të informacionit të sigurisë në operim (*safety*), duke bërë të njohur rregullat e konfidencialitetit dhe të përdorimit të duhur të informacionit, përmes harmonizimit dhe rritjes së mbrojtjes së raportuesve dhe personave të përmendur në raportet e ngjarjeve; dhe

c) që rreziqet e lidhura me sigurinë ajrore të operimeve të konsiderohen dhe të trajtohen në nivel kombëtar.

3. Objektivi i vetëm i raportimit të ngjarjeve është parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve dhe jo ngarkimi me faj apo përgjegjësi.

## Neni 2 Përkufizime

Për qëllimet e kësaj rregulloreje, do të zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

1. “Aksident” është një ngjarje që lidhet me operimin e një avioni, ngjarje që në rastin e avionit me ekuipazh mund të ndodhë midis kohës kur pasagjerët hipin në bord për të udhëtuar dhe kohës kur ata zbresin, ose në rastin e avionit pa ekuipazh, nga koha kur avioni është gati të lëvizë për qëllime të fluturimit deri në kohën që ai ndalon së lëvizuri dhe pasi motori të jetë fikur. Ngjarja rezulton si aksident kur:

a) një person ka pësuar lëndime fatale apo serioze si pasojë e:

- pranisë në avion;
- kontaktit të drejtpërdrejtë me ndonjë pjesë të avionit, përfshirë këtu edhe pjesë të cilat janë shkëputur nga avioni; ose
- ekspozimit të drejtpërdrejtë të shpërthimit reaktiv të avionit;

Përveç rasteve kur lëndimet janë nga shkaqe natyrore, të vetëshkaktuara apo të shkaktuara nga persona të tjerë, apo kur lëndimet vijnë nga persona të fshehur jashtë zonave të cilat normalisht janë të aksesueshme për pasagjerët dhe ekuipazhin; apo

b) avioni ka avari apo ka mosfunksionim strukturor, të cilat:

- ndikojnë negativisht në rezistencën strukturore, performancën apo karakteristikat e fluturimit të avionit; dhe
- kërkojnë normalisht riparim madhor apo zëvendësim të pjesës së dëmtuar;
- bëjnë përjashtim rastet e dëmtimit apo të mosfunksionimit të motorit, kur ky dëmtim apo mosfunksionim kufizohet te një motor i vetëm (duke përfshirë mburojën metalike të avionit dhe aksesoret e tij), apo kur dëmtimi kufizohet tek helikat, pjesët e krahëve, antenat, sondat, gomat, frenat, panelet, pajisjet e hapjes së dyerve, te xhami i përparmë, në veshjen e avionit (të tilla si goditje apo të çara të vogla) ose kur kufizohet në dëmtime të vogla të helikës kryesore (rotorit), të helikës së bishtit të avionit, të pajisjes së uljes dhe kur këto dëme rezultojnë nga breshëri apo përplasja e zogjve me avionin (duke përfshirë këtu edhe të çarat në pajisjen e radarit); ose

c) avioni humb apo është krejtësisht i paarritshëm.

2. “Anonimati” do të thotë largimi nga raportimi i ngjarjeve i çdo të dhëne personale lidhur me raportuesin dhe personat e përmendur në raportim dhe i çdo hollësie, duke përfshirë emrin e organizatës ose organizatave të përfshira në ngjarje, të cilat mund të zbulojnë identitetin e raportuesit ose të palëve të treta ose që çojnë në informacionin që nxirret nga raportimi i ngjarjes.

3. “Avion” është çdo mjet që përfiton qëndrim në atmosferë nga kundërveprimi i ajrit, përveç kundërveprimit të ajrit kundrejt sipërfaqes së tokës.

4. “ECCAIRS” nënkupton qendrën evropiane të koordinimit për sistemin e raportimit të ngjarjeve.

5. “Incident” nënkupton një ngjarje gjatë operimit të një avioni, e ndryshme nga aksidenti, e cila ndikon ose mund të prekë sigurinë e operimit.

6. “Incident serioz” nënkupton një incident, i cili përfshin rrethana që tregojnë se ka pasur një probabilitet të lartë për një aksident dhe është i lidhur me funksionimin e një avioni, i cili në

rastin e një avioni me ekuipazh ndodh ndërmjet kohës që personat kanë hipur në avion me qëllim fluturimi deri në kohën kur të gjithë këta persona kanë zbarkuar, ose në rastin e një avioni pa ekuipazh, ndodh ndërmjet kohës që avioni është gati për të lëvizur me qëllim fluturimi deri në kohën e pushimit në nivelin e fundit të fluturimit dhe kur sistemi primar shtytës është mbyllur.

7. “Informacion i paidentifikuar” nënkupton informacionin e dalë nga raportimi i ngjarjeve, nga i cili çdo e dhënë personale, e tillë si emër ose adresë e personit fizik, është hequr.

8. “Kulturë e drejtë” (*Just culture*) nënkupton një kulturë ku operatorët e vijës së parë ose persona të tjerë nuk dënohen për veprimet, mosveprimet apo vendimet e marra në përputhje me trajnimet dhe përvojën e tyre, por në të cilën nuk tolerohen neglizhenca e madhe, shkeljet me paramendim dhe aktet shkatërruese.

9. “Ngjarje” nënkupton çdo ngjarje të lidhur me sigurinë që rrezikon ose në rast moskorrigjimi mund të rrezikojë një avion, pasagjerët e tij ose çdo person tjetër dhe që përmban në mënyrë të veçantë një aksident ose incident serioz.

10. “OKIIA” nënkupton Organin Kombëtar për Investigimin e Incidenteve dhe Aksidenteve për sigurinë në aviacionin civil, që kryen ose mbikëqyr investigimet për sigurinë, siç përcaktohet në Kodin Ajror të RSH-së.

11. “Organizatë” është çdo organizatë e cila ofron shërbime ose produkte të aviacionit dhe/ose punëson, kontraktin ose përdor shërbimet e personave të nevojshëm për të raportuar ngjarjet në përputhje me nenin 4, pika 6, të kësaj rregulloreje.

12. “Palë e interesuar” nënkupton çdo person fizik ose juridik apo çdo organ zyrtar, që ka ose jo personalitetin juridik, që është në gjendje të marrë pjesë në përmirësimin e sigurisë ajrore duke pasur akses në informacionin e shkëmbyer mbi ngjarjet e përcaktuara në aneksin II, pjesë integrale e kësaj rregulloreje.

13. “Pikë kontakti” do të thotë:

a) Për Republikën e Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil ose OKIIA, i përcaktuar nga Ministri në përputhje me nenin 6, pika 3, kur një kërkesë për informacion është bërë nga një palë e interesuar e vendosur në Republikën e Shqipërisë, për një informacion të ndodhur në bazën kombëtare të të dhënave;

b) Komisioni, kur një kërkesë për informacion nga Baza Evropiane e të Dhënave është bërë nga një palë e vendosur jashtë Bashkimit Evropian;

14. “Plani Evropian i Sigurisë Ajrore” nënkupton vlerësimin e çështjeve të sigurisë dhe planin përkatës të veprimit në nivel evropian.

15. “Programi Shtetëror i Sigurisë” nënkupton një grup të integruar aktesh ligjore dhe aktiviteteve që kanë për qëllim menaxhimin e sigurisë në aviacionin civil.

16. “Programi Evropian i Sigurisë Ajrore” nënkupton tërësinë e integruar të rregulloreve në nivel Bashkimi Evropian së bashku me aktivitetet dhe proceset e përdorura për të menaxhuar bashkërisht sigurinë e aviacionit civil në nivelin evropian.

17. “Rrezik” nënkupton një situatë ose një objekt me potencialin për të shkaktuar vdekje ose lëndim të një personi, dëmtim të pajisjeve ose një strukture, humbje të materialit, ose reduktim të aftësive për të performuar një funksion të caktuar.

18. “Raportues” është një person i cili raporton një ngjarje ose informacion tjetër lidhur me sigurinë në operim në përputhje me këtë rregullore.

19. “Sistem i menaxhimit të sigurisë” nënkupton një qasje sistematike për menaxhimin e sigurisë ajrore duke përfshirë strukturat e nevojshme organizative, përgjegjshmërinë, politikat dhe procedurat, dhe përfshin çdo sistem të menaxhimit që në mënyrë të pavarur ose të integruar me sisteme të tjera të menaxhimit të organizatës adreson menaxhimin e sigurisë.

1. Kjo rregullore përcakton rregullat për:
  - a) raportimin e ngjarjeve të cilat rrezikojnë, ose në rast se nuk adresohen apo korrigoohen do të rrezikojnë një avion, pasagjerët e tij, ose çdo person tjetër, pajisjet ose instalimet, të cilat ndikojnë në operimet e avionit; dhe raportimin e informacioneve të tjera të lidhura me sigurinë në operim;
  - b) analizat dhe veprimet në vijim në lidhje me ngjarjet e raportuara dhe informacionet e tjera, të lidhura me sigurinë;
  - c) mbrojtjen e profesionistëve të aviacionit;
  - d) përdorimin e duhur të informacionit të mbledhur;
  - e) integrimin e informacionit në programin ECCAIRS;
  - f) shpërndarjen e informacionit anonim, palëve të interesuara, me qëllim sigurimin e këtyre palëve, të informacionit që u nevojitet, për përmirësimin e sigurisë ajrore;
2. Kjo rregullore aplikohet për ngjarjet dhe informacione të tjera lidhur me sigurinë në operim, që përfshijnë avionët civilë, me përjashtim të avionëve të përmendur në aneksin II të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

#### Neni 4

### Raportimi i detyrueshëm

1. Ngjarjet të cilat përfaqësojnë një rrezik domethënës për sigurinë në operim dhe të cilat bien në kategoritë e mëposhtme duhet të raportohen nga personat e listuar në pikën 4 përmes sistemit të raportimit të detyrueshëm sipas këtij neni:
  - a) ngjarje të lidhura me operimin e avionit, të tilla si:
    - i) ngjarje të lidhura me përplasjet;
    - ii) ngjarje të lidhura me ulje-ngritjet;
    - iii) ngjarje të lidhura me karburantin;
    - iv) ngjarje gjatë fluturimit;
    - v) ngjarje të lidhura me komunikimin;
    - vi) ngjarje të lidhura me dëmtime, emergjenca dhe situata të tjera kritike;
    - vii) ngjarje të lidhura me paaftësinë e ekuipazhit dhe të tjera të lidhura me ekuipazhin;
    - viii) ngjarje të lidhura me kushtet meteorologjike dhe sigurinë;
  - b) ngjarje të lidhura me kushtet teknike, mirëmbajtjen dhe riparimin e avionit, të tilla si:
    - i) defekte strukturore;
    - ii) mosfunksionime të sistemit;
    - iii) probleme të mirëmbajtjes dhe riparimit;
    - iv) probleme të lëvizjes (përfshirë motorin, helikat dhe sistemet e rotorit) dhe probleme të njësive ndihmëse të energjisë;
  - c) ngjarje të lidhura me shërbimet e lundrimit ajror dhe objekteve, të tilla si:
    - i) përplasjet, thujse përplasjet ose përplasjet e mundshme;
    - ii) ngjarje specifike të menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror;
    - iii) ngjarje operacionale ATM/ANS;
  - d) ngjarje të lidhura me aerodromet dhe shërbimet tokësore të tilla si:
    - i) ngjarje të lidhura me aktivitetet dhe objektet në aerodrom;
    - ii) ngjarje të lidhura me trajtimin e udhëtarëve, bagazheve, postës dhe mallrave;
    - iii) ngjarje të lidhura me trajtimin e avionëve në tokë dhe shërbimeve të lidhura me to;
2. Çdo organizatë që operon në fushën e aviacionit civil duhet të krijojë një sistem të detyrueshëm raportimi për të lehtësuar mbledhjen e të dhënave mbi ngjarjet të përmendur në pikën 1 të këtij neni.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të krijojë një sistem të detyrueshëm raportimi për të lehtësuar mbledhjen e të dhënave mbi ngjarjet duke përfshirë mbledhjen e të dhënave të mbledhura nga organizatat në përputhje me pikën 2.

4. Personat e mëposhtëm fizikë duhet të bëjnë raportimin e ngjarjeve të përmendura në pikën 1, përmes sistemit të vendosur në përputhje me pikën 2, nga organizata e cila punëson, kontraktin apo përdor shërbimet e raportuesit ose në mungesë, në përputhje me pikën 3 përmes sistemit të vendosur nga Autoriteti i Aviacionit Civil:

a) piloti në komandë, ose në rastet kur piloti në komandë nuk është në gjendje të raportojë ngjarjen, çdo anëtar tjetër i ekuipazhit në zinxhirin komandues të një avioni të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, për të cilin Autoriteti i Aviacionit Civil siguron mbikëqyrjen e operimeve; ose të një avioni të regjistruar jashtë Republikës së Shqipërisë, por i përdorur nga një operator i themeluar në Republikën e Shqipërisë, ose nga një operator i themeluar në Bashkimin Evropian, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe;

b) një person i angazhuar në projektimin, prodhimin, monitorimin e vazhdueshëm të vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjen ose modifikimin e një avioni ose ndonjë pajisjeje dhe pjesëve të tyre, nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil;

c) një person i cili nënshkruan rishikimin e certifikatës së vlefshmërisë, apo një lirim për shërbim, në lidhje me një avion ose të çdo pajisjeje dhe pjesëve të tyre, nën mbikëqyrjen e Autoritetit të Aviacionit Civil;

d) një person i cili kryen një funksion që i kërkon atij ose asaj të jetë i autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil si anëtar i stafit, i ofruesit të shërbimit të trafikut ajror i ngarkuar me përgjegjësitë që lidhen me shërbimet e lundrimit ajror ose si një oficer shërbimi i informacionit të fluturimeve;

e) një person i cili kryen një funksion që lidhet me menaxhimin e sigurisë së operimit të një aeroporti, për të cilin zbatohet udhëzimi i ministrit nr. 17, datë 2.9.2010 “Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore”, i ndryshuar;

f) një person i cili kryen një funksion që lidhet me instalimin, modifikimin, mirëmbajtjen, riparimin, rregullimin, kontrollin e fluturimeve ose inspektimin e pajisjeve të lundrimit ajror për të cilat Autoriteti i Aviacionit Civil është mbikëqyrës;

g) një person i cili kryen një funksion që lidhet me trajtimin e avionëve në tokë, përfshirë furnizimin me karburant, përgatitjen e dokumentit të ngarkesës, ngarkesën, shkrirjen e akullit dhe rimorkimin në aeroport për të cilin zbatohet udhëzimi i ministrit nr. 17, datë 2.9.2010 “Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore, i ndryshuar.

5. Personat e listuar në pikën 4 duhet t'i raportojnë ngjarjet brenda 72 orësh pasi janë vënë në dijeni për ngjarjen, përveç rasteve kur ka rrethana të veçanta që e pengojnë këtë.

6. Në vijim të njoftimit të një ngjarjeje, çdo organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë, e cila nuk mbulohet në pikën 7, duhet t'i raportojë AAC, siç përmendet në nenin 6(3), të dhënat mbi ngjarjet e mbledhura në përputhje me pikën 2 të këtij neni sa më shpejt të jetë e mundur, dhe në çdo rast jo më vonë se 72 orë pasi janë vënë në dijeni për ngjarjen.

7. Në vijim të njoftimit të një ngjarjeje, çdo organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë, e cila është e certifikuar apo miratuar nga Agjencia sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, apo Marrëveshjes së Punës me Agjencinë, duhet t'i raportojë asaj të dhënat mbi ngjarjet e mbledhura në përputhje me pikën 2 sa më shpejt të jetë e mundur, dhe në çdo rast jo më vonë se 72 orë pasi janë vënë në dijeni për ngjarjen.

## Neni 5

### Raportimi vullnetar

1. Organizatat e certifikuar/licencuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ngrenë një sistem raportimi vullnetar për të lehtësuar mbledhjen e:

a) të dhënave mbi ngjarjet të cilat nuk mund të kapen nga sistemi i detyrueshëm i raportimit;

b) informacione të tjera të lidhura me sigurinë në operim, të cilat perceptohen nga raportuesi si një rrezik potencial për sigurinë në operim. Ky sistem duhet gjithashtu të përfshijë, por pa u kufizuar, mbledhjen e informacionit të transferuar nga organizatat në përputhje me pikën 6.

2. Sistemi i raportimit vullnetar duhet të përdoret për të lehtësuar mbledhjen e të dhënave mbi ngjarjet dhe informacionet e tjera të lidhura me sigurinë:

a) që nuk janë subjekt i raportimit të detyrueshëm në përputhje me nenin 4, pika 1;

b) të raportuara nga persona të cilët nuk janë të listuar në nenin 4, pika 4;

3. Organizatat e certifikuar/licencuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në kohën e duhur, duhet t'i raportojnë AAC-së të dhëna mbi ngjarjet dhe informacione të tjera lidhur me sigurinë, të cilat janë mbledhur në përputhje me pikën 1 dhe të cilat mund të përbëjnë një rrezik potencial të mundshëm për sigurinë në operim.

4. Çdo organizatë e cila nuk është e certifikuar apo miratuar nga AAC-ja, duhet që në kohën e duhur t'i raportojë AAC-së, siç përcaktohet në përputhje me nenin 6, pika 3, të dhëna mbi ngjarjet dhe informacione të tjera të lidhura me sigurinë, të mbledhura në përputhje me pikën 1 të këtij neni, të cilat mund të përfshijnë në një rrezik potencial të mundshëm sigurinë në operim. AAC-ja mund t'i kërkojë çdo organizatë të vendosur në territorin e Republikës së Shqipërisë që të raportojë të dhënat e të gjitha ngjarjeve të mbledhura në përputhje me pikën 1 të këtij neni.

5. AAC-ja dhe organizatat mund të vendosin sisteme të tjera të mbledhjes dhe përpunimit të informacionit për të mbledhur të dhëna nga ngjarje të cilat nuk mund të jenë kapur nga sistemet e raportimit të referuara në nenin 4 dhe në paragrafët 1, 2 dhe 3 të këtij neni. Këto sisteme mund të përfshijnë raportimin ndaj subjekteve të ndryshme nga ato të përcaktuara në nenin 6 pika 3 dhe mund të përfshijnë pjesëmarrjen aktive:

a) të industrisë së aviacionit;

b) të organizatave profesionale të stafit të aviacionit.

6. Informacioni i marrë nga raportimi vullnetar dhe i detyrueshëm mund të integrohet në një sistem të vetëm.

## Neni 6

### Mbledhja dhe ruajtja e informacionit

1. Çdo organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë duhet të caktojë një ose më shumë persona që do të trajtojnë në mënyrë të pavarur mbledhjen, vlerësimin, përpunimin, analizimin dhe ruajtjen e të dhënave të ngjarjeve të raportuara në përputhje me nenet 4 dhe 5. Trajtimi i raportimeve duhet të bëhet me synimin për të parandaluar përdorimin e informacionit për qëllime të tjera veç atij të sigurisë, dhe duhet mbrojtur në mënyrën e duhur konfidencialiteti i identitetit të raportuesit dhe personave të përmendur në raportimet e ngjarjeve, duke promovuar një "Kulture të drejtë" (*just culture*).

2. Organizatat e vogla, në marrëveshje me Autoritetin e Aviacionit Civil, mund të krijojnë një mekanizëm të thjeshtuar për mbledhjen, vlerësimin, përpunimin, analizimin dhe ruajtjen e të dhënave të ngjarjeve. Ata mund të ndajnë punën me organizatat e së njëjtës natyrë, duke qenë në përputhje me rregullat e konfidencialitetit dhe të mbrojtjes, në zbatim të kësaj rregulloreje.

3. Trajtimi i raportimeve duhet të bëhet me qëllim parandalimin e përdorimit të informacionit për qëllime të tjera, veç sigurisë dhe duhet të mbrojë në mënyrë të duhur privatësinë e të dhënave të raportuesit ose të personave të përmendur në raportim, duke promovuar në këtë mënyrë "Kulturën e drejtë" (*just culture*). Autoritetet kompetente, për të krijuar një mekanizëm për të mbledhur, vlerësuar, përpunuar, analizuar dhe ruajtur të dhënat për ngjarjet e raportuara në mënyrë të pavarur, në përputhje me nenet 4 dhe 5 së bashku ose veçmas mund të jenë si më poshtë:

- a) Autoriteti Aviacionit Civil; dhe/ose
- b) Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Ajrore në Aviacionin Civil;

4. Organizatat do të ruajnë raportimet e ngjarjeve, të hartuara në bazë të të dhënave të mbledhura mbi ngjarjet në përputhje me nenet 4 dhe në një apo më shumë baza të dhënash.

5. Autoritetet kompetente të përmendura në paragrafin 3 do të ruajnë raportimet e ngjarjeve të hartuara në bazë të të dhënave të mbledhura mbi ngjarjet, në përputhje me nenet 4 dhe 5 në një bazë qendrore të dhënash.

6. Informacioni lidhur me aksidentet dhe incidentet serioze, i mbledhur ose i nxjerrë nga autoritetet e investigimit, do të ruhet gjithashtu në bazën qendrore të të dhënave.

7. Organi Kombëtar i Investigimit të Incidenteve dhe Aksidenteve Ajrore në Aviacionin Civil, do të ketë akses të plotë në bazën përkatëse qendrore siç është përmendur në paragrafin 6, me qëllim që të përmbushin përgjegjësitë e tyre në përputhje me nenin 5(4) të rregullores “Mbi investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil”;

8. Autoriteti i Aviacionit Civil do të ketë akses të plotë në bazat qendrore përkatëse të përmendura në paragrafin 6 për qëllimet e përgjegjësive që ata kanë lidhur me sigurinë në operim.

#### Neni 7

### **Cilësia dhe përmbajtja e raportimit të ngjarjeve**

1. Raportimet e ngjarjeve të përmendura në nenin 6 do të përmbajnë të paktën informacionin e listuar në aneksin I.

2. Raportimet e ngjarjeve të përmendura në pikat 5 dhe 6 të nenit 6 do të përfshijnë një klasifikim të rrezikut për ngjarjet përkatëse. Ky klasifikim do të rishikohet ose ndryshohet në rast se do të jetë e nevojshme dhe do të miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

3. Organizatat do të krijojnë proceset e kontrollit të cilësisë së të dhënave për të përmirësuar qëndrueshmërinë e të dhënave, sidomos midis informacionit të mbledhur fillimisht dhe atij të ruajtur në data bazë.

#### Neni 8

### **Baza e të dhënave**

1. Autoritetet kompetente do të menaxhojnë bazën e të dhënave kombëtare, për të ruajtur ngjarjet e raportuara e të mbledhura në aviacionin civil.

2. Autoritetet kompetente duhet të bien dakord me Komisionin për përdorimin dhe përditësimin e programit ECCAIRS.

#### Neni 9

### **Shkëmbimi i Informacionit**

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë pjesë në një shkëmbim informacioni duke vënë në dispozicion të gjithë informacionin e ruajtur në bazën e tij të të dhënave, duke vënë në dispozicion të autoriteteve kompetente të shteteve anëtare të Bashkimit Evropian, Agjencisë dhe Komisionit Evropian, nëpërmjet bazës së të dhënave evropiane, të gjithë informacionin përkatës që ka të bëjë me sigurinë, duke konsideruar detyrimet e marrëveshjes shumëpalëshe dhe Marrëveshjen e Punës në fuqi me Agjencinë.

Ngjarjet e raportuara duhet të përditësohen sa herë që është e nevojshme, me informacione shtesë lidhur me sigurinë, në programin ECCAIRS.

2. Gjithashtu, nëse kërkohet në bazë të një Marrëveshjeje Pune me Agjencinë, apo një detyrimi bazuar në Marrëveshjen Shumëpalëshe, AAC do të transferojë informacionin lidhur me aksidentet dhe incidentet serioze në bazën e të dhënave evropiane, si më poshtë:

a) gjatë kryerjes së investigimit: informacionin paraprak mbi aksidentet dhe incidentet serioze;

b) kur investigimi ka përfunduar:

i) raportin përfundimtar të investigimit;

ii) kur është e mundur, një përmbledhje në anglisht të raportit përfundimtar të investigimit;

3. Autoriteti i Aviacionit Civil do të komunikojë sa më shpejt të gjithë informacionin përkatës të lidhur me sigurinë në operim, tek shteti përkatës i ZPEA-se ose Agjencia, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, nëse ndërsa mbledh të dhëna të ngjarjeve, ose ndërsa ruan raporte të ngjarjeve, ose ndërsa kryen një analizë në përputhje me nenin 13, pika 6, ai identifikon çështje të sigurisë në operim, të cilat i konsideron si:

a) çështje që janë në interes të shtetit tjetër të ZPEA-se ose agjencisë; ose

b) çështje që mund të kërkojnë ndërmarrjen e veprimeve në drejtim të sigurisë në operim, nga ana e shtetit tjetër të ZPEA-së ose agjencisë.

#### Neni 10

### **Përhapja e informacionit të ruajtur në bazën e të dhënave**

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, ose Organi Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve, duhet të marrë masa për të pasur akses ose të drejtë për t'u njohur me të gjithë informacionin mbi ngjarjet, që përmban baza e të dhënave evropiane, për aq sa e lejon marrëveshja shumëpalëshe.

Informacioni duhet të përdoret në përputhje me nenin 15 dhe 16 të kësaj rregulloreje.

2. Palët e interesuara, të listuar në aneksin II të kësaj rregulloreje mund të kërkojnë akses për një informacion të caktuar që përmban baza e të dhënave kombëtare.

3. Palët e interesuara, të themeluara brenda ZPEA-së, duhet t'ua adresojnë kërkesat për informacion pikave të kontaktit të atij shteti ku ata janë vendosur.

4. Palët e interesuara, të themeluara jashtë ZPEA-së, duhet t'ia adresojnë kërkesën e tyre Komisionit Evropian.

5. Në bazë të nenit 15(2) të rregullores "Për investigimit dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në Aviacionin Civil", informacioni që përmban baza e të dhënave evropiane, në lidhje me investigimin e vazhdueshëm të sigurisë ajrore të kryer në përputhje me këtë rregullore, nuk do t'u bëhet i ditur palëve të interesuar, në përputhje me këtë nen.

6. Për arsye sigurie, palëve të interesuara nuk mund t'u ofrohet akses direkt në bazën e të dhënave kombëtare.

#### Neni 11

### **Përpunimi i kërkesave dhe vendimet**

1. Kur është e zbatueshme, duke konsideruar parashikimet e marrëveshjes shumëpalëshe, si dhe Marrëveshjen e Punës me Agjencinë, kërkesat për ndonjë informacion që e përmban Baza Qendrore Evropiane do të dorëzohen duke përdorur formularët e miratuar nga pika e kontaktit. Këta formularë duhet të përmbajnë të paktën pikat e përcaktuara në aneksin III.

2. Kur pika e kontaktit përcakton se kërkesa e adresuar atij është kompetencë e Komisionit ose një shteti anëtar të BE-së, ai mund të vendosë ta kalojë kërkesën te Komisioni ose te shteti përkatës anëtar, sipas rastit.

3. Kërkesat për ndonjë informacion të ndodhur në bazën kombëtare të të dhënave do të dorëzohen duke përdorur formën e miratuar nga AAC-ja si pikë kontakti. Forma do të përmbajë pikat e përcaktuara në aneksin III.

4. Pika e kontaktit që merr një kërkesë duhet të kontrollojë nëse:

- a) kërkesa është bërë nga pala e interesuar;
- b) është kompetencë e tij të merret me këtë kërkesë.

Kur pika e kontaktit konstaton se kërkesa e adresuar atij është një kërkesë jashtë fushës së kompetencave të tij, atëherë palës së interesuar i sugjerohet të kontaktojë pikën e kontaktit kompetent.

5. Pika e kontaktit që merr një kërkesë duhet ta vlerësojë atë rast pas rasti, për të parë nëse kërkesa është e justifikuar dhe e argumentuar.

6. Pika e kontaktit mund t'u japë informacion palëve të interesuara në formë të shkruar ose duke përdorur mjetet elektronike të komunikimit.

7. Nëse kërkesa pranohet, pika e kontaktit duhet të përcaktojë sasinë dhe nivelin e informacionit që duhet të japë. Informacioni do të kufizohet vetëm në atë që pikërisht kërkohet për qëllimet e kërkuesit, pa rënë ndesh me nenin 15 dhe 16 të kësaj rregulloreje.

8. Informacioni që nuk lidhet me pajisjet, operimet dhe fushën e aktivitetit të kërkuesit, jepet vetëm në formë të papërpunuar, përveç rastit kur kërkuesi paraqet një justifikim të detajuar. Ky informacion duhet të përdoret në përputhje me nenin 15 dhe 16 të kësaj rregulloreje.

9. Palët e interesuara të listuara në aneksin II (b) të kësaj rregulloreje, mund të pajisen nga pika e kontaktit vetëm me informacionin që lidhet me pajisjet, operimet apo fushën e aktivitetit të palës së interesuar.

10. Pika e kontaktit që merr një kërkesë sipas listës në aneksin II (a) të kësaj rregullore, mund të marrë një vendim të përgjithshëm për t'i dhënë informacion rregullisht asaj pale të interesuar, me kusht që:

- a) informacioni i kërkuar të ketë të bëjë me pajisjet, operimet dhe fushën e aktivitetit të vetë palës së interesuar;
- b) vendimi i përgjithshëm nuk ofron akses në të gjithë përmbajtjen e bazës së të dhënave;
- c) vendimi i përgjithshëm lidhet vetëm me informacionin anonim.

11. Palët e interesuara duhet ta përdorin informacionin e marrë në bazë të këtij neni, duke u bazuar në kushtet e mëposhtme:

a) Palët e interesuara duhet ta përdorin informacionin e marrë vetëm për qëllimin e specifikuar në formën e kërkesës, që duhet të jetë në përputhje me objektivat e parashtruara në nenin 1 të kësaj rregulloreje; dhe

b) Palët e interesuara nuk duhet ta zbulojnë informacionin e marrë pa lejen me shkrim nga dhënësi i këtij informacioni dhe gjithashtu duhet të marrin masat e nevojshme për të siguruar konfidencialitetin e duhur për informacionin e marrë.

12. Vendimi për të shpërndarë informacionin sipas këtij neni, kufizohet rigorozisht në atë që kërkohet nga përdoruesi.

## Neni 12

### **Regjistrimi i kërkesave dhe shkëmbimi i informacionit**

1. Pika e kontaktit duhet të regjistrojë çdo kërkesë që i vjen dhe veprimet që ka kryer për të.
2. Lista e përditësuar e kërkesave që vijnë dhe veprimet përkatëse të kryera do t'u vihen në dispozicion pikave të kontaktit të vendeve të tjera, të interesuara.

## Neni 13

### **Analiza e ngjarjeve dhe ndjekja në nivel kombëtar**

1. Çdo organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë do të zhvillojë një proces për të analizuar ngjarjet e mbledhura në përputhje me nenin 4 pika 2 dhe nenin 5 pika 1, të kësaj rregulloreje, me qëllim që të identifikojë rreziqet e sigurisë në operim, të lidhura me ngjarje apo grup ngjarjesh të identifikuara.

Bazuar në këtë analizë, organizatat do të ndërmarrin masa korigjuese ose parandaluese, të nevojshme për përmirësimin e sigurisë në operimet në aviacion.

2. Gjatë ndjekjes së një analize, siç tregohet në pikën 1 të këtij neni, për të ndërmarrë masat korigjuese ose parandaluese, të nevojshme për trajtimin e mangësive aktuale apo potenciale të sigurisë në operim të aviacionit, çdo organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë, duhet që:

a) të zbatojë veprimin në kohën e duhur; dhe

b) të krijojë një proces për të monitoruar zbatimin dhe efektivitetin e veprimeve të ndërmarra.

3. Çdo organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë duhet t'i ofrojë rregullisht, punonjësve të tij dhe personelit të kontraktuar, informacion në lidhje me analizën dhe ndjekjen e ngjarjeve, për të cilat janë ndërmarrë masat parandaluese ose korigjuese.

4. Kur një organizatë e themeluar në Republikën e Shqipërisë dhe nuk është subjekt i pikës 5 të këtij neni, identifikon një risk aktual apo potencial të sigurisë në aviacion, duhet që brenda 30 ditëve nga data e raportimit të ngjarjes nga raportuesi organizata t'i transmetojë Autoritetit të Aviacionit Civil:

a) rezultatet paraprake të analizës së kryer në përputhje me pikën 1, nëse ka; dhe

b) çdo masë që duhet të merret në përputhje me pikën 2.

Organizatat e certifikuara ose të miratuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil duhet t'i transmetojnë këtij autoriteti rezultatet përfundimtarë të analizës, kur kërkohet, sa më shpejt të jetë e mundur. Në parim duhet t'i transmetojnë rezultatet përfundimtare të analizës brenda 3 muajve nga data e raportimit të ngjarjes.

Autoriteti i Aviacionit Civil mund t'i kërkojë organizatave që të transmetojnë pranë tij rezultatet paraprake ose përfundimtare të çdo ngjarjeje, e cila është raportuar, por që në lidhje me të cilën Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është informuar për ndjekjen e saj ose ka marrë vetëm rezultatet paraprake.

5. Kur një organizatë e themeluar në RSH është certifikuar dhe miratuar nga Agjencia, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe dhe zbatimit të Marrëveshjes së Punës me Agjencinë, identifikon një risk aktual ose potencial, si rezultat i analizave të tij të ngjarjeve ose të grup-ngjarjeve të raportuara siç parashikohet në nenet 4 dhe 5, duhet t'i raportojë Agjencisë, brenda 30 ditëve nga data e njoftimit të ngjarjes nga raportuesi:

a) rezultatet paraprake të analizës së kryer në përputhje me pikën 1, nëse ka; dhe

b) çdo masë që duhet të merret në përputhje me pikën 2.

Organizata e certifikuar ose e miratuar nga Agjencia do të transmetojë tek Agjencia rezultatet përfundimtare të analizave, aty ku kërkohet, sapo ato të jenë në dispozicion dhe, në parim, jo më vonë se 3 muaj nga data e njoftimit të ngjarjes.

Agjencia mund t'i kërkojë organizatave që të transmetojnë pranë tij rezultatet paraprake ose përfundimtare të çdo ngjarjeje, e cila është raportuar, por që në lidhje me të Agjencia nuk është informuar për ndjekjen e saj ose ka marrë vetëm rezultatet paraprake.

6. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të zhvillojë një proces për të analizuar informacionin në lidhje me ngjarjet të cilat i raportohen drejtpërdrejt atij, për të identifikuar risqet ndaj sigurisë në operim në aviacion të lidhura me ato ngjarje. Bazuar në atë analizë, ai do të përcaktojë ndonjë masë të duhur parandaluese ose korigjuese të nevojshme për të përmirësuar sigurinë në operim.

7. Pas analizës së kryer në përputhje me pikën 6 të këtij neni, kur Autoriteti i Aviacionit Civil identifikon masat korigjuese ose parandaluese, të nevojshme për trajtimin e mangësive aktuale apo potenciale të sigurisë ajrore të aviacionit, ai duhet që:

a) t'i zbatojë këto masa në kohën e duhur; dhe

b) të krijojë një proces për të monitoruar zbatimin dhe efektivitetin e veprimeve të ndërmarra.

8. Për çdo ngjarje apo grup ngjarjesh të monitoruar në përputhje me pikën 4 dhe 5, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të ketë të drejtë hyrjeje në analizat e bëra dhe duhet të vëzhgojë në mënyrë të përshtatshme masat e ndërmarra nga organizatat, për të cilat është përgjegjës.

Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil arrin në përfundimin se implementimi dhe efektiviteti i masave të raportuara është i papërshtatshëm, për të trajtuar mangësitë aktuale ose potenciale të sigurisë, atëherë ai do të sigurojë ndërmarrjen dhe zbatimin e masave plotësuese nga organizata përkatëse.

9. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet ta përdorë informacionin e siguruar nga analizimi i ngjarjeve të raportuara për të identifikuar masat korrigjuese që duhet të ndërmerren, nëse ka, në kuadër të Programit Shtetëror të Sigurisë.

10. Për të informuar publikun mbi nivelin e sigurisë në aviacionin civil, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të botojë të paktën çdo vit një raport mbi rishikimin e situatës së sigurisë së operimeve në aviacionin civil.

11. Raporti mbi rishikimin e sigurisë duhet:

a) të përmbajë informacion mbi llojet e ngjarjeve të përmbledhura dhe të paignifikuara nëpërmjet sistemit të tij të detyrueshëm dhe vullnetar të raportimit të ngjarjeve;

b) të identifikojë trendet;

c) të identifikojë masat që ka marrë.

12. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të botojë raporte të paignifikuara të ngjarjeve dhe rezultatet e analizës së riskut.

#### Neni 14

### **Analiza e ngjarjeve dhe përcjellja në nivel të Bashkimit Evropian**

1. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të bashkëpunojë me Komisionin, EASA dhe autoritetet kompetente të shteteve anëtare, të cilat marrin pjesë rregullisht në shkëmbimin dhe analizën e informacionit që gjendet në Bazën Qendrore Evropiane. Pa paragjykuar kërkesat e konfidencialitetit të përcaktuara në këtë rregullore, vëzhguesit mund të ftohen rast pas rasti, kur është e përshtatshme.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar, Komisioni, EASA dhe autoritetet kompetente të shteteve anëtare bashkëpunojnë nëpërmjet një rrjeti të analistëve të sigurisë së aviacionit.

Rrjeti i analistëve të sigurisë së aviacionit do të kontribuojë në përmirësimin e sigurisë së aviacionit, veçanërisht duke kryer analiza të sigurisë në mbështetje të Programit të Sigurisë së Aviacionit Evropian dhe Planit të Sigurisë së Aviacionit Evropian.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të mbështesë aktivitetet e rrjetit të analistëve të sigurisë së aviacionit.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar nëpërmjet EASA-s merr informacion në lidhje me rezultatet e analizës së informacionit të përmendur në paragrafin 1 në shqyrtimin vjetor të sigurisë të referuar në nenin 15 (4) të rregullores (EC) nr. 216/2008.

#### Neni 15

### **Konfidencialiteti dhe përdorimi i duhur i informacionit**

1. Autoriteti i Aviacionit Civil dhe organizatat, në përputhje me legjislacionin në fuqi, duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar konfidencialitetin e duhur të informacionit të marrë, në përputhje me nenet 4, 5 dhe 10.

Çdo organizatë e themeluar brenda Republikës së Shqipërisë, duhet t'i përpunojë të dhënat personale vetëm në masën e nevojshme, brenda qëllimit të kësaj rregulloreje.

2. Pa cenuar parashikimet në lidhje me mbrojtjen e informacioni të sigurisë, sipas rregullores në fuqi “Për investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil”, informacioni i marrë nga ngjarja e raportuar duhet të përdoret vetëm për qëllimin për të cilën ai është mbledhur.

Autoriteti i Aviacionit Civil nuk duhet të përdorë informacionin e ngjarjeve për:

- a) përcaktimin e fajit ose përgjegjësisë;
- b) ndonjë qëllim tjetër më shumë sesa ruajtja ose përmirësimi i nivelit të sigurisë ajrore.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të garantojë se do të bashkëpunojë me autoritetet e administrimit të drejtësisë, me anë të marrëveshjeve zyrtare mes tyre.

## Neni 16

### **Mbrojtja e informacionit**

1. Për qëllim të këtij neni, të “të dhënat personale” përfshihen emrat ose adresat e personave të veçantë.

2. Organizatat e themeluara në RSH duhet të sigurojnë që të gjitha të dhënat personale të cilat, krahas personave të përcaktuar në përputhje me nenin 6, u janë vënë në dispozicion edhe stafit, u janë dhënë vetëm kur ka qene absolutisht e nevojshme për të investiguar ngjarjet me qëllim rritjen e sigurisë ajrore.

Informacioni i paidentifikuar me të dhëna personale duhet të shpërndahet brenda organizatës, sipas rastit.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë që asnjë e dhënë personale nuk duhet të regjistrohet në bazën e të dhënave kombëtare, të përmendur në nenin 6.

4. Një informacion i tillë i paidentifikuar, duhet t’u vihet në dispozicion të gjitha palëve të interesuara, për shembull, për t’u lejuar atyre të kryejnë detyrat e tyre në lidhje me përmirësimin e sigurisë në aviacion.

5. Autoriteti i Aviacionit Civil nuk duhet të ndalohet nga marrja e masave të nevojshme për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë në aviacion.

6. Pa cenuar rregullat e aplikueshme të ligjit penal kombëtar, Autoriteti i Aviacionit Civil do të distancohet nga fillimi i procedimeve për sa i përket shkeljeve jo me paramendim ose të paqëllimshme të ligjit, për të cilat bëhen me dijeni për shkak të raportimit, sipas neneve 4 dhe 5.

Nënparagrafi i parë i kësaj pike nuk do të zbatohet për rastet e përmendura në pikën 8. Autoritetet kompetente mund të ruajnë ose të miratojnë masa për të forcuar mbrojtjen e raportuesve ose personave të përmendur në raportimin e ngjarjes.

7. Nëse ka në proces, procedura disiplinore ose administrative, sipas legjislacionit në fuqi, informacioni që përmbajnë raportet e ngjarjeve nuk duhet të përdoret kundër:

- a) raportuesit; ose
- b) personave të përmendur në raportin e ngjarjeve.

Nënparagrafi i parë i kësaj pike nuk duhet të aplikohet për rastet e përmendura në pikën 8.

8. Me përjashtim të rasteve kur pika 8 zbatohet, punonjësit ose personeli i kontraktuar që raportojnë ose që janë përmendur në raportet e ngjarjeve, të mbledhur në përputhje me nenet 4 dhe 5, nuk do t’i nënshtrohen ndonjë paragjykimi nga ana e punëdhënësit të tyre ose nga organizatat për të cilën ofrohen shërbimet, në bazë të informacionit të ofruar nga raportuesi.

9. Mbrojtja sipas pikave 4, 5 dhe 7 të këtij neni nuk do të zbatohet për asnjë nga situatat e mëposhtme:

- a) në rastet e shkeljeve me dashje;

b) në rastin e një neglizhence të dukshme, neglizhence serioze dhe të rëndë të një rreziku të dukshëm, neglizhence të përgjegjësive profesionale, duke shkaktuar dëmtime të parashikueshme për një person ose pronë apo rrezikuar nivelin e sigurisë në aviacion.

10. Organizatat, pas konsultimeve me përfaqësuesit e stafit të saj, duhet të miratojnë rregullat e brendshme, të cilat përshkruajnë se si parimi “Kulturë e drejtë” (*just culture*), në

veçanti parimi i përmendur në pikën 7, janë garantuar (promovuar) dhe zbatuar brenda kësaj organizate.

## ANEKSI I

### LISTA E KËRKESAVE TË APLIKUESHME PËR SKEMAT E RAPORTIMIT TË DETYRUESHËM DHE VULLNETARË TË NGJARJEVE

Shënim. Fushat e të dhënave duhet të plotësohen me informacionin e kërkuar. Nëse për autoritetet kompetente nuk është e mundur për ta përfshirë këtë informacion, sepse informacioni nuk është ofruar (siguruar) nga organizata ose raportuesi, atëherë fusha e të dhënave mund të plotësohet duke vendosur “nuk e di”. Megjithatë, për t’u siguruar se informacioni i duhur është transmetuar, përdorimi i “nuk e di” duhet të shmanget, deri në një masë të mundshme dhe raporti kur është e mundur, duhet të plotësohet me informacion më vonë.

#### 1. FUSHAT E PËRBASHKËTA TË TË DHËNAVE TË DETYRUESHME

Organizatat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

- (1) Titulli
  - Titulli
- (2) Informacioni i dokumentit (dosjes)
  - Entiteti përgjegjës
  - Numri i dokumentit
  - Statusi i ngjarjes
- (3) Kur
  - Data (në UTC)
- (4) Ku
  - Shteti/zona e ngjarjes
  - Vendndodhja e ngjarjes
- (5) Klasifikimi
  - Klasa e ngjarjeve
  - Kategoria e ngjarjeve
- (6) Përshkrimi
  - Gjuha e përshkrimit
  - Përshkrimi
- (7) Ngjarjet
  - Tipi i ngjarjeve
- (8) Klasifikimi i riskut

#### 2. FUSHAT SPECIFIKE TË TË DHËNAVE TË DETYRUESHME

##### 2.1. Fushat e të dhënave lidhur me avionin

Organizatrat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

- (1) Identifikimi i avionit
  - Shteti i regjistrimit
  - Marka/modeli/seria
  - Numri serial i avionit
  - Regjistrimi i avionit
  - Shenja thirrje
- (2) Operimi i avionit

- Operatori
- Lloji i operimit
- (3) Përshkrimi i avionit
  - Kategoria e avionit
  - Tipi i mekanizmit shtytës
  - Klasifikimi i peshës (Grupimi sipas peshës)
- (4) Historia e fluturimit
  - Vendnisja e fundit
  - Destinacioni i planifikuar
  - Faza e fluturimit
- (5) Moti
  - Moti i përshtatshëm

## 2.2 Fushat e të dhënave lidhur me shërbimet e lundrimit ajror

Organizatat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

- (1) Lidhja me MTA-në
  - Kontributi i MTA-as
  - Klasifikimi i ngjarjes bazuar në efektin që ka pasur në shërbimin e menaxhimit të trafikut ajror.

### (2) Emri i njësisë së Shërbimit të Trafikut Ajror

2.2.1 Thyerja ndarjes minimale (*separation minima*)/humbje e ndarjes dhe shkelje e hapësirës ajrore - fushat e të dhënave

Organizatat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

- (1) Hapësira ajrore
  - Tipi i hapësirës ajrore
  - Klasa e hapësirës ajrore
  - Emri i FIR/UIR

## 2.3. Fusha e të dhënave lidhur me aeroportin

Organizatat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

- (1) Treguesi i vendndodhjes (sipas treguesve të ICAO-s)
- (2) Vendndodhja në aeroport

## 2.4. Fusha e të dhënave të lidhura me dëmtime të avionit ose lëndime personale

Organizatat dhe autoritetet kompetente, kur regjistrojnë në bazën e tyre përkatëse të të dhënave, informacione mbi çdo raportim të detyrueshëm dhe vullnetar të ngjarjeve, duhet të sigurojnë që raportet e ngjarjeve të regjistruara në bazën e të dhënave të përmbajnë të paktën informacionin e mëposhtëm:

- (1) Shkalla e rëndësisë
  - Dëmtimi të mëdha
  - Niveli i lëndimit
- (2) Lëndime të personave
  - Numri i lëndimeve në tokë (fatale, serioze, të lehta)
  - Numri i lëndimeve në avionë (fatale, serioze, të lehta)

## ANEKSI II PALËT E INTERESUARA

(a) Lista e palëve të interesuara që mund të marrin informacionin bazuar në vendimet rast pas rasti ose sipas një vendimi të përgjithshëm sipas nenit 11 të po kësaj rregulloreje:

1. Prodhuesit. Dizenjuesit dhe prodhuesit e avionit, motorëve, helikave dhe pjesëve e pajisjeve të avionëve dhe shoqatat e tyre përkatëse; dizenjuesve dhe prodhuesve të sistemeve dhe përbërësve të Menaxhimit të Trafikut Ajror (MTA); dizenjuesve dhe prodhuesve të sistemeve dhe përbërësve të Shërbimeve të Lundrimit Ajror (SHLA), dizenjuesve dhe prodhuesve të sistemeve dhe pajisjeve të përdorura në pjesën ajrore të aerodromeve.

2. Mirëmbajtja. Organizatat e përfshira në mirëmbajtje ose kontroll të jashtëm fizik të avionëve, motorëve, helikave dhe pjesëve e pajisjeve të avionëve; në instalimin, modifikimin, mirëmbajtjen, riparimin, revizionim, kontrollin e fluturimit ose inspektimin e shërbimeve ndihmëse standarde të lundrimit ajror ose mirëmbajtjen, revizionin e sistemeve të pjesës ajrore të aerodromeve, përbërësve dhe pajisjeve.

3. Operatorët. Linjat ajrore, operatorët e avionëve, shoqatat e linjave ajrore dhe operatorëve, operatorët e aerodromeve dhe shoqatat e operatorëve të aerodromeve.

4. Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe siguresit e funksioneve specifike të Menaxhimit të Trafikut Ajror.

5. Ofruesit e shërbimeve të aerodromeve. Organizatat e ngarkuara me shërbimet në tokë të aeroporteve, përfshirë furnizimin me lëndë djegëse, përgatitjen e dokumentacionit, ngarkimin, pastrimin e akullit (*de-icing*) dhe rimorkimin e avionëve në një aerodrom, si dhe operimet e shpëtimit dhe zjarrfikëset ose shërbimet e tjera të emergjencave.

6. Organizatat e trajnimit në aviacion.

7. Organizatat e shteteve të huaja, joanëtare të ZPEA-së. Autoritetet shtetërore të aviacionit dhe organizatat e investigimit të aksidenteve nga shtetet e huaja, jo anëtare të ZPAE-së.

8. Organizatat ndërkombëtare të aviacionit.

9. Kërkim. Laboratorë kërkimi publik ose privatë, qendra ose entitete ose universitete të angazhuara në kërkime ose studime për sigurinë ajrore në aviacion.

(b) Lista e palëve të interesuara që mund të marrin informacion, bazuar në vendimet rast pas rasti, në përputhje me nenin 11 të kësaj rregulloreje:

1. Pilotët (mbi baza personale)

2. Kontrollorët e trafikut ajror (mbi baza personale) dhe stafi tjetër i MTA/SHLA-së që kryen detyra që lidhen me sigurinë ajrore.

3. Inxhinierë/teknikë/personel elektronik për sigurinë në trafikun ajror/menaxherë aviacioni (ose aerodromi) (mbi baza personale).

4. Organizata përfaqësuese profesionale të stafit që kryen detyra lidhur me sigurinë ajrore.

## ANEKS III

### KËRKESA PËR MARRJEN E INFORMACIONIT NGA BAZA E TË DHËNAVE EVROPIANE DHE KOMBËTARE DO TE JETË SIPAS FORMËS SË MËPOSHTËME:

1. Emri:

Funksioni/pozicioni:

Shoqëria:

Adresa:

Tel:

E-mail:

Data:

Natyra e biznesit:

Kategoria e palës së interesuar (shiko aneksin II të kësaj rregulloreje):

2. Informacioni i kërkuar (lutemi të jeni sa më specifik të jetë e mundur; duke përfshirë periudhën/datën përkatëse për të cilën jeni të interesuar):

3. Arsyeja për kërkesën:

4. Qëllimi për të cilin do ta përdorni informacionin:

5. Data sipas të cilës kërkohen të dhënat:

6. Forma e plotësuar duhet të dërgohet me e-mail, tek: (pika e kontaktit)

7. Akses të informacionit

Pika e kontaktit nuk është i detyruar të ofrojë çdo informacion të kërkuar. Këtë mund ta bëjë vetëm nëse është i sigurt që kërkesa është bërë në përputhje me këtë urdhër (ose referencën evropiane sipas rastit). Kërkuesi merr përsipër që ai dhe organizata e tij do ta përdorë informacioni e marrë vetëm për qëllime që kanë përshkruar në pikën 4 të këtij aneksi. Duhet marrë në konsideratë që informacioni i siguruar në bazë të kësaj kërkesë, është vënë në dispozicion vetëm për qëllimet e sigurisë dhe jo për qëllime të tjera, përfshirë përcaktimin e fajit ose të përgjegjësisë ose qëllime tregtare.

Kërkuesit nuk i lejohet t'i zbulojë askujt të dhënat e marra pa miratimin me shkrim të pikës së kontaktit.

Mosplotësimi i kërkesave të mësipërme mund të çojë në mohim të aksesit për informacion të mëtejshëm nga baza e të dhënave kombëtare, si dhe në ndonjë sanksion sipas rastit.

8. Data, vendi dhe firma: