

VENDIM
Nr. 739, datë 3.12.2021

**PËR ORGANIZIMIN DHE FUNKSIONIMIN E AUTORITETIT KOMBËTAR
TË INVESTIGIMIT PËR SIGURINË E OPERIMIT NË AVIACIONIN CIVIL DHE
RREGULLAT PËR PROCESIN E INVESTIGIMIT¹**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të neneve 100, pika 2, e 101, të ligjit 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, me propozimin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

I. DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

1. Objekt i këtij vendimi është miratimi i:

a) organizimit dhe funksionimit të Autoritetit të Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil (këtu e në vijim “Autoriteti i Investigimit”) si person juridik publik buxhetor, në varësi të ministrit përgjegjës për transportin ajror (këtu e në vijim “ministri”), me seli në Tiranë;

b) rregullave për procesin e investigimit, sipas përcaktimit në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë.

2. Autoriteti i Investigimit financohet nga buxheti i shtetit dhe nga burime të tjera të ligjshme.

3. Autoriteti i Investigimit ka si mision përmirësimin e sigurisë ajrore dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve, nëpërmjet investigimit të tyre dhe nxjerrjes së shkaqeve, në zbatim të legjislacionit në fuqi.

4. Rregullat për investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil përcaktohen në rregulloren sipas shtojcës, që i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e tij.

II. ORGANIZIMI DHE FUNKSIONIMI I AUTORITETIT TË INVESTIGIMIT

1. Autoriteti i Investigimit organizohet në nivel qendror dhe e shtrin veprimtarinë e tij për të gjithë territorin e Republikës së Shqipërisë.

2. Autoriteti i Investigimit ka si përgjegjësi funksionale të tij kryerjen e procesit të investigimit dhe nxjerrjes së shkaqeve të aksidenteve e të incidenteve të rënda dhe dhënien e rekomandimeve për sigurinë ajrore.

3. Autoriteti i Investigimit drejtohet nga drejtori, i cili organizon e drejton të gjithë veprimtarinë e tij dhe përgjigjet përpara ministrit. Drejtori i autoritetit e përfaqëson atë në marrëdhënie me të tretët.

4. Drejtori i Autoritetit të Investigimit emërohet dhe lirohet me urdhër të Kryeministrit, pas propozimit të ministrit përgjegjës për transportin ajror dhe duhet të plotësojë kriteret e mëposhtme:

a) të jetë shtetas shqiptar;

b) të ketë zotësi të plotë për të vepruar;

c) të ketë diplomë të nivelit “Master shkencor” apo “Master profesional”, të përfituar në fund të studimeve të ciklit të dytë me 120 kredite dhe me kohëzgjatje normale 2 vite akademike ose të barasvlershme me to, sipas legjislacionit për arsimin e lartë;

ç) të ketë përvojë profesionale e aftësi teknike e menaxheriale, të paktën 5 (pesë) vjet në fushën e aviacionit civil për çështje rregullatore dhe ato të sigurisë së operimit;

¹ Ky projektvendim është përafshuar plotësisht me Rregulloren (BE) nr. 996/2010 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, të datës 20 tetor 2010, mbi investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil dhe shfuqizon direktivën 94/56/EC, të ndryshuar nga Rregulloret (BE) të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit nr. 376/2014 dhe nr. 2018/1139. Numri CELEX 02010R0996, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr. 29, datë 12.11.2010, faqe 35.

d) të shquhet për figurë të pastër etiko-morale;
dh) të mos ketë qenë i angazhuar në funksione drejtuese partiake, të paktën 4 (katër) vjet përpara emërimit;

e) ndaj tij të mos jetë marrë masa disiplinore e largimit nga puna, që nuk është shuar sipas legjislacionit në fuqi;

ë) të mos jetë dënuar me vendim gjyqësor të formës së prerë për kryerjen e një vepre penale;

f) të mos ketë konflikt interesi me detyrën, në përputhje me legjislacionin e konfliktit të interesave.

5. Drejtori i Autoritetit të Investigimit lirohet nga detyra, kur:

a) plotësohet moshja për pensionin e plotë të pleqërisë;

b) dënohet me vendim të formës së prerë për kryerjen e një krimi apo për kryerjen e një kundërvajtjeje penale me dashje;

c) deklarohet i paaftë për punë nga komisioni kompetent mjekësor;

ç) gjendet në një situatë të konfliktit të vazhdueshëm të interesit;

d) jep dorëheqjen nga detyra;

dh) kryen shkelje të rënda gjatë kryerjes së detyrës.

6. Marrëdhëniet e punës së drejtorit dhe punonjësve të Autoritetit të Investigimit rregullohen në bazë të dispozitave të Kodit të Punës.

7. Drejtori i Autoritetit të Investigimit kryen detyrat, si më poshtë vijon:

a) përcakton objektivat vjetorë dhe harton planin vjetor të punës së institucionit;

b) drejton procesin e planifikimit buxhetor dhe të raportit vjetor të punës;

c) raporton në mënyrë periodike dhe sa herë që kërkohet te ministri për veprimtarinë e institucionit;

ç) drejton punën për përgatitjen e rregullores që përcakton metodat e brendshme të punës dhe sjelljen e personelit të autoritetit dhe/apo ndryshimet e saj dhe e dërgon atë për miratim te ministri;

d) përgatit kërkesat e veçanta të vendit të punës për rekrutimin e nëpunësve/punonjësve të autoritetit dhe emëron nëpunësit dhe punonjësit, në përputhje me Kodin e Punës në Republikën e Shqipërisë;

dh) nxjerr akte të brendshme për menaxhimin administrativ, financiar, të burimeve njerëzore dhe akte të tjera të brendshme të detyrueshme për nëpunësit e autoritetit dhe për realizimin e funksioneve të tij;

e) nënshkruan marrëveshjet e bashkëpunimit me organe homologe dhe organizata të ndryshme të huaja, në përputhje me parashikimet ligjore;

ë) autorizon me shkrim delegimin e pjesshëm apo të plotë të kompetencave, në rast të mungesës së tij;

f) çdo detyrë tjetër të ngarkuar nga legjislacioni në fuqi dhe ministri.

8. Autoriteti i Investigimit, në funksion të ushtrimit të kompetencave të tij, kryen detyrat sipas përcaktimeve në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë, të këtij vendimi, si dhe çdo detyrë tjetër të ngarkuar nga legjislacioni në fuqi.

9. Rregullorja, që përcakton metodat e brendshme të punës dhe sjelljen e personelit të Autoritetit të Investigimit dhe/apo ndryshimet e saj, miratohet nga ministri, pas propozimit të drejtorit të autoritetit.

10. Struktura dhe organika e Autoritetit të Investigimit miratohen me urdhër të Kryeministrit, me propozimin e ministrit, sipas përcaktimeve të legjislacionit në fuqi për organizimin dhe funksionimin e administratës shtetërore.

11. Autoriteti i Investigimit ka stemën, logon dhe vulën e vet zyrtare. Stema e autoritetit përbëhet nga stema e Republikës së Shqipërisë, me shënimet “Republika e Shqipërisë, Ministria ... (emri i ministrisë përgjegjëse për transportin ajror), Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil.

12. Vula e Autoritetit të Investigimit ka formën dhe elementet e përcaktuara në vendimin e Këshillit të Ministrave për rregullat e prodhimit, administrimit, kontrollit dhe ruajtjes së vulave zyrtare. Vula prodhohet, administrohet dhe ruhet në përputhje me legjislacionin në fuqi.

III. DISPOZITA TË FUNDIT

1. Për nëpunësit civilë aktualë të Organit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve/Incidenteve Ajrore në Aviacionin Civil zbatohen dispozitat e legjislacionit për nëpunësin civil në rastin e mbylljes dhe të ristrukturimit të institucionit.

2. Vendimi nr. 686, datë 2.6.2010, i Këshillit të Ministrave, “Për krijimin e Organit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve/Incidenteve Ajrore në Aviacionin Civil”, shfuqizohet.

3. Deri në miratimin dhe vënien në zbatim të strukturës së re të Autoritetit të Investigimit sipas legjislacionit në fuqi, Organi Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve/Incidenteve Ajrore në Aviacionin Civil të vijojë funksionimin e tij, sipas strukturës dhe organikës aktualisht në fuqi.

4. Ngarkohen Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Financave dhe Ekonomisë dhe Departamenti i Administratës Publike për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
Arben Ahmetaj

SHTOJCA
(Pika 4, kreu I)

RREGULLORE

PËR INVESTIGIMIN DHE PARANDALIMIN E AKSIDENTEVE DHE INCIDENTEVE NË AVIACIONIN CIVIL

Neni 1
Qëllimi

Kjo rregullore ka për qëllim të përmirësojë sigurinë e aviacionit civil, duke garantuar një nivel të lartë të efikasitetit, përshtatshmërisë dhe cilësisë së investigimeve të sigurisë së aviacionit civil. Objektivi i vetëm është parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve në të ardhmen, pa përcaktuar fajësi apo përgjegjësi, duke përfshirë kështu krijimin e një Rrjeti Evropian të Autoriteteve të Investigimit për Sigurinë në Aviacionin Civil. Kjo rregullore parashikon, gjithashtu, rregulla në lidhje me disponueshmërinë në kohë të informacionit, në lidhje me të gjithë personat dhe mallrat e rrezikshëm në bordin e një avioni të përfshirë në një aksident, si edhe ka për qëllim përmirësimin e ndihmës për viktimat e aksidenteve ajrore dhe të afërmit e tyre.

Neni 2
Përkufizime

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

1. “Autoriteti i Investigimit”, Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil.

2. “Aksident”, një ngjarje e lidhur me operimin e avionit, e cila, në rastin e një avioni me pilot, ndodh ndërmjet kohës që një person hip në avion për të fluturuar deri në kohën që ky person zbret ose, në rastin e një avioni pa pilot, ndodh ndërmjet kohës që avioni është gati të lëvizë për të fluturuar deri në kohën që pushon, në përfundim të fluturimit dhe sistemi kryesor motorik është fikur, në të cilën:

- a) një person plagoset për vdekje apo rëndë:
 - i. si pasojë e prezencës së tij në avion;

ii. si pasojë e kontaktit të drejtpërdrejtë me ndonjë pjesë të avionit, duke përfshirë edhe pjesët e shkëputura nga avioni; ose

iii. nga ekspozimi i drejtpërdrejtë i shpërthimit të avionit, me përjashtim të rasteve kur dëmtimet janë shkaktuar nga shkaqe natyrore, të vetëshkaktuara apo të shkaktuara nga persona të tjerë ose në rastet kur dëmtimet u ndodhin personave të fshehur jashtë zonave normalisht të përdorshme nga pasagjerët dhe ekuipazhi;

b) avioni pëson dëme ose mosfunksionime strukturore, të cilat ndikojnë në dëmtimin e fuqisë strukturore, performancën apo karakteristikat e fluturimit të avionit e që normalisht kërkojnë riparim madhor ose zëvendësim të pjesës së dëmtuar, përveçse për dëmtim ose mosfunksionim të motorit, kur dëmi kufizohet te një motor (përfshirë përbërësit ose aksesoret e tij), te helikat, pjesët e krahëve, antenat, fletët, gomat, frenat, rrotat, mbulesat, panelet, hyrjet e rrotave, xhamat, shpimet ose deformimet në veshjen e avionit, ose dëmtimet e vogla në helikat e bishtit të rotorit, rrotës së uljes dhe ato që rezultojnë nga breshëri ose goditja nga zogjtë; ose

c) avioni humb apo është krejtësisht i paarritshëm.

3. “Përfaqësuesi i akredituar”, një person i zgjedhur nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil, në bazë të kualifikimeve të tij, me qëllim pjesëmarrjen në një investigim të sigorisë të kryer nga një shtet tjetër. Një përfaqësues i akredituar, i caktuar nga Republika e Shqipërisë dhe shtetet e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (ZPEA), siç përcaktohet në marrëveshjen shumëpalëshe (marrëveshja për krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit, ratifikuar me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006) duhet të jetë nga një autoritet investigimi të sigorisë.

4. “Këshilltarë”, personi i emëruar nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil, në bazë të kualifikimeve të tij, me qëllim për të ndihmuar përfaqësuesin e tij të akredituar në një investigim të sigorisë;

5. “Shkaktim”, veprimet, mosveprimet, ngjarjet, kushtet ose një kombinim të tyre, të cilat kanë sjellë një aksident ose incident; identifikimi i shkaqeve nuk nënkupton përcaktimin e fajit apo të përgjegjësisë administrative, civile ose penale.

6. “Dëmtim fatal”, një dëmtim që pëson një person në një aksident dhe që rezulton në vdekjen e tij brenda 30 ditëve nga data e aksidentit.

7. “Regjistruer fluturimi”, çdo lloj regjistruer të instaluar në avion me qëllim lehtësimin e investigimeve të sigorisë së aksidenteve/incidenteve.

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

9. “Standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara”, standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara për aksidentet e avionit dhe investigimin e incidenteve të miratuara në përputhje me nenin 37, të Konventës së Çikagos.

10. “Investiguesi në detyrë”, një person të ngarkuar, në bazë të kualifikimeve të tij me përgjegjësi për organizimin, drejtimin dhe kontrollin e një investigimi të sigorisë në operim.

11. “Operator”, çdo person fizik ose juridik, që drejton ose është propozuar për të operuar një ose më shumë avionë.

12. “Person i përfshirë”, pronari, një anëtar i ekuipazhit, operatori i avionit i përfshirë në një aksident ose incident të rëndë; çdo person i përfshirë në mirëmbajtjen, projektimin, prodhimin e këtij avioni ose në trajnimin e ekuipazhit të tij; çdo person i përfshirë në sigurimin e kontrollit të trafikut ajror, në informacionin e fluturimit apo të përfshirë në shërbimet e aerodromeve, të cilët kanë ofruar shërbime për këtë avion; Staf i autoritetit të aviacionit civil; ose stafi i Agjencisë së Bashkimit Evropian për Sigurinë në Operim të Aviacionit (EASA).

13. “Raport paraprak”, komunikimi që përdoret për shpërndarjen e shpejtë të të dhënave të marra gjatë fazave të hershme të investigimit.

14. “Të afërmit”, familjarët dhe/ose të afërmit dhe/ose një person tjetër, i cili është i lidhur ngushtë me viktimën e përfshirë në një aksident, siç është përcaktuar në bazë të ligjeve të Republikës së Shqipërisë.

15. “Investigimi i sigurisë në operim”, një proces i kryer nga autoriteti investigues i sigurisë në operim, me qëllim parandalimin e aksidenteve dhe të incidenteve, të cilat përfshijnë mbledhjen dhe analizën e informacionit, nxjerrjen e konkluzioneve, si edhe përcaktimin e shkaqeve dhe/ose faktorët kontribues dhe, kur është e nevojshme, bërjen e rekomandimeve të sigurisë.

16. “Rekomandimi i sigurisë”, një propozim i një autoriteti investigues të sigurisë në operim, bazuar në informacionin e marrë nga një investigim sigurie në operim apo burim tjetër, i tillë si studime të sigurisë, të bëra me qëllim parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve.

17. “Incident i rëndë”, 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. Një listë me shembuj të incidenteve të rënda është paraqitur edhe në aneksin e kësaj rregulloreje.

18. “Plagosje e rëndë”, një dëmtim që pëson një person në një aksident dhe i cili përfshin një nga rastet e mëposhtme:

a) shtrimin në spital për më shumë se 48 orë, brenda 7 ditëve nga data, kur dëmtimi ka ndodhur;

b) thyerje e ndonjë prej kockave (përveç frakturave të thjeshta të gishtave, majës së këmbës dhe hundës);

c) prerjet që shkaktojnë hemorragji, dëmtim të rëndë të nervave, muskujve ose ligamenteve;

ç) dëmtim i ndonjë organi të brendshëm;

d) djegie të shkallës së dytë apo të tretë ose ndonjë djegie që mbulon më shumë se 5% të sipërfaqes së trupit;

dh) ekspozimi i vërtetuar ndaj substancave infektive ose rrezatimit të dëmshëm.

19. “Rrjeti Evropian”, Rrjeti Evropian i Autoriteteve të Investigimit të Sigurisë së Aviacionit Civil, që është një bashkësi e autoriteteve kompetente, të cilat merren me investigimin e sigurisë në operim në secilin nga shtetet e ZPEA-së, sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe, të përbërë nga krerët e këtyre autoriteteve dhe/ose në rastin e një autoriteti multimedial, nga krerët e degës së aviacionit ose përfaqësuesit e tyre dhe që ka për qëllim përmirësimin e cilësisë së investigimeve të kryera, duke inkurajuar standarde të larta në metodat e investigimit dhe trajnimit të investiguesve në operim.

Neni 3

Fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore do të zbatohet për investigimet e sigurisë në operim në aksidentet dhe incidentet e rënda:

a) të cilat kanë ndodhur në territorin e Republikës së Shqipërisë.

b) në rastet kur janë përfshirë avionë që janë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë ose operojnë nëpërmjet një sipërmarrjeje të themeluar në Republikën e Shqipërisë dhe në ato raste kur aksidenti/incidenti ka ndodhur jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, por një investigim i tillë nuk është kryer nga shteti tjetër.

c) në rastet në të cilat Republika e Shqipërisë ka të drejtë, në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara, të emërojë një përfaqësues të akredituar për të marrë pjesë si shteti i regjistrit, shteti i operatorit, shteti i projektuesit, shteti i prodhuesit ose shteti që siguron informacion, mjete ose ekspertë me kërkesën e shtetit që kryen investigimin;

c) në rastet kur Republika e Shqipërisë ka një interes të veçantë, për shkak të fatkeqësive apo dëmtimeve të rënda që iu janë shkaktuar qytetarëve të saj, ajo do të lejohet nga shteti i cili do kryejë investigimet e sigurisë, të emërojë një ekspert për të marrë pjesë në këto investigime.

2. Kjo rregullore do të zbatohet për çështjet që kanë të bëjnë me disponueshmërinë në kohë të informacionit, në lidhje me të gjithë personat dhe mallrat e rrezikshëm në bordin e një avioni të përfshirë në një aksident dhe ndihmën për viktimat e aksidenteve ajrore dhe të afërmit e tyre.

3. Kjo rregullore nuk zbatohet për investigimet e sigurisë në aksidentet dhe incidentet e rënda, që përfshijnë avionë për qëllime ushtarake, doganore, policore apo shërbimeve të ngjashme, përveçse kur Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil vendos ndryshe, në përputhje me nenin 5, pika 4, dhe legjislacionin kombëtar.

Neni 4

Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil

1. Ministria përgjegjëse për transportin ajror duhet të garantojë që investigimet e sigurisë në operim të kryhen ose të mbikëqyren, pa ndërhyrje të jashtme, nga Autoriteti i Investigimit, i cili duhet të jetë i aftë për të vepruar në mënyrë të pavarur në kryerjen e një investigimi të plotë të sigurisë, qoftë vetë ose nëpërmjet marrëveshjeve me autoritetet e tjera të investigimit të sigurisë.

2. Autoriteti i Investigimit është funksionalisht i pavarur, në mënyrë të veçantë nga autoritetet e aviacionit, të cilat janë përgjegjëse për vlefshmërinë ajrore, certifikimin, operimin e fluturimit, mirëmbajtjen, licencimin, kontrollin e trafikut ajror ose operimin e aerodromit dhe, në përgjithësi, ky autoritet është i pavarur, gjithashtu, nga çdo subjekt apo palë tjetër, interesat e të cilave mund të bien ndesh me detyrën e besuar Autoritetit të Investigimit të sigurisë ose të ndikojnë në objektivitetin e saj.

3. Autoriteti i Investigimit duhet që gjatë kryerjes së investigimeve të sigurisë të mos kërkojë dhe të mos marrë udhëzime nga askush dhe ky autoritet do të ketë pushtet të pakufizuar mbi kryerjen e investigimeve të sigurisë.

4. Veprimet që i janë besuar Autoritetit të Investigimit mund të zgjerohen në mbledhjen dhe analizimin e informacionit të sigurisë së aviacionit nga Këshilli i Ministrave, në mënyrë të veçantë për qëllime të parandalimit të aksidenteve, për aq sa këto veprime nuk ndikojnë në pavarësinë e këtij autoriteti dhe nuk sjellin asnjë përgjegjësi në çështjet rregullatore, administrative ose standardizuese.

5. Me qëllim të informimit të publikut për nivelin e përgjithshëm të sigurisë në aviacion, një pasqyrim i sigurisë do të publikohet çdo vit në nivel kombëtar. Në këtë analizë nuk do të zbulohen burimet e informacionit konfidencial.

6. Autoritetit të Investigimit i garantohen mjetet e nevojshme për të kryer të gjitha përgjegjësitë e tij, në mënyrë të pavarur dhe ai duhet të jetë në gjendje të ketë burime të mjaftueshme për kryerjen e këtyre përgjegjësisë. Në mënyrë të veçantë:

a) drejtori i Autoritetit të Investigimit duhet të ketë përvojë dhe kompetencë në sigurinë e aviacionit civil për të përmbushur detyrat e tij në përputhje me këtë rregullore dhe ligjin kombëtar;

b) investiguesve do t'i jepet një status i posaçëm, me anë të cilit do të kenë garancinë e nevojshme për pavarësi;

c) Autoriteti i Investigimit do të ketë të paktën një investigues në dispozicion, të aftë për të kryer funksionin e investiguesit në detyrë në rast të një aksidenti të rëndë ajror;

ç) Autoritetit të Investigimit i akordohen fondet përkatëse që i mundëson atij të kryejë funksionet e tij;

d) Autoriteti i Investigimit do të organizohet në mënyrë që të ketë në dispozicion të tij, drejtpërsëdrejti ose me anë të bashkëpunimit të përmendur në nenin 6 ose, nëpërmjet marrëveshjeve me autoritete apo subjekte të tjera kombëtare, një personel të kualifikuar dhe

pajisjet e nevojshme, duke përfshirë zyrat dhe hangarët për të mundësuar ruajtjen dhe këqyrjen e avionit, përmbajtjen dhe rrënojat e tij.

Neni 5

Detyrimi për të investiguar

1. Çdo aksident apo incident i rëndë që përfshin një avion, për të cilin zbatohet vendimi nr. 1095, datë 24.12.2020, i Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, që përfron rregulloren EU nr. 2018/1139, do të jetë subjekt i investigimit në shtetin në territorin e të cilit aksidenti ose incidenti i rëndë ka ndodhur.

2. Kur një avion, për të cilin zbatohet vendimi nr. 1095, datë 24.12.2020, i Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, që përfron rregulloren EU nr. 2018/1139 dhe i cili është regjistruar në Republikën e Shqipërisë, përfshihet në një aksident ose incident të rëndë, vendndodhja e të cilit nuk mund të përcaktohet përfundimisht nëse është në territorin e ndonjë shteti, procesi i investigimit të sigurisë do të caktohet nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil i Republikës së Shqipërisë, si autoriteti i shtetit në të cilin është regjistruar avioni.

3. Shtrirja e investigimit të sigurisë referuar pikave 1, 2 dhe 4, të këtij neni, dhe procedurat që duhet të ndiqen në kryerjen e investigimeve të tilla të sigurisë në operim do të përcaktohen nga Autoriteti i Investigimit, duke marrë parasysh mësimet që priten të nxirren nga investigime të tilla, për përmirësimin e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë edhe ata avionë me një masë maksimale ngritjeje më të vogël ose të barabartë me 2250 kg.

4. Autoriteti i Investigimit mund të vendosë të hetojë incidente, përveç atyre të parashikuara në pikat 1 dhe 2, të këtij neni, si aksidentet ose incidentet e rënda të llojeve të tjera të përplasjeve të avionit, kur ata gjykojnë se prej këtyre investigimeve mund të nxirren mësimet të vlefshme për sigurinë në aviacion.

5. Investigimet e sigurisë bazuar në pikat 1, 2 dhe 4, të këtij neni, nuk duhet të jenë të lidhura në asnjë rast me përcaktimin e fajit ose të detyrimeve. Ato duhet të jenë të pavarura, të ndara dhe të paparagjykuara nga ndonjë proces gjyqësor ose administrativ i përcaktimit të fajësisë ose detyrimeve.

Neni 6

Bashkëpunimi ndërmjet autoriteteve investiguese të sigurisë në operim

1. Autoriteti i investigimit mund të kërkojë ndihmën e autoriteteve investiguese të sigurisë së shteteve të tjera të ZPEA-së, sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe, ashtu siç edhe mund t'i kërkojë ndihmë reciprokisht. Kur pas një kërkesë, një autoritet investigimi i sigurisë bie dakord për të ofruar ndihmë, ndihma do të ofrohet falas për aq kohë sa është e mundur.

2. Autoriteti i Investigimit mund ta delegojë detyrën e kryerjes së investigimit të një aksidenti ose incidenti të rëndë kundrejt një autoriteti tjetër të investigimit të sigurisë në varësi të marrëveshjes së përbashkët dhe duhet të lehtësojë procesin e investigimeve të këtij autoriteti.

Neni 7

Rrjeti Evropian i Autoriteteve të Investigimit të Sigurisë së Aviacionit Civil

1. Autoriteti i investigimit do të marrë masa që të jetë pjesë e Rrjetit Evropian të Autoriteteve të Investigimit të Sigurisë së Aviacionit Civil (Rrjeti), i cili është i përbërë nga krerët e autoriteteve investiguese të sigurisë në operim në secilin nga shtetet e tjera të ZPEA-së, sipas përcaktimit të marrëveshjes shumëpalëshe dhe/ose, në rastin e një autoriteti multimodal, nga krerët e degës së aviacionit, ose përfaqësuesit e tyre, duke përfshirë edhe një kryetar të zgjedhur në mesin e tyre për një periudhë 3-vjeçare.

2. Pjesëmarrja në rrjet duhet të ndikojë në përmirësimin e mëtejshëm të cilësisë së investigimeve të kryera nga autoritetet e investigimit të sigurisë dhe për të forcuar pavarësinë e tyre. Në veçanti ajo do të inkurajojë standardet më të larta në metodat e investigimit dhe trajnimit të investiguesve.

3. Me qëllim arritjen e objektivave rrjeti në mënyrë të veçantë kryen:

a) përgatitjen e sugjerimeve dhe këshillimin e institucioneve të BE-së në të gjitha aspektet e hartimit e të zbatimit të politikave dhe rregullave, në lidhje me investigimet e sigurisë dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në BE;

b) promovimin e shkëmbimit të informacionit të dobishëm për përmirësimin e sigurisë së aviacionit dhe promovimin në mënyrë aktive të bashkëpunimit të strukturuar ndërmjet autoriteteve investiguese të sigurisë, Komisionit, EASA-s dhe autoriteteve kombëtare të aviacionit civil;

c) bashkërendimin dhe organizimin, kur është e nevojshme, “komentet e homologëve”, aktivitetet përkatëse të trajnimit dhe programet e zhvillimit për investiguesit;

ç) promovimin e praktikave më të mira investiguese të sigurisë, me qëllim zhvillimin e një metodologjie të përbashkët të investigimit të sigurisë dhe hartimin e një inventari të praktikave të tilla;

d) forcimin e kapaciteteve investiguese të organeve të investigimit të sigurisë, në veçanti, duke zhvilluar dhe menaxhimin e një kornize për ndarjen e burimeve;

dh) sigurimin, me kërkesë të autoriteteve investiguese të sigurisë, me qëllim të zbatimit të nenit 6, të ndihmës së nevojshme, duke përfshirë por jo kufizuar, një listë të investiguesve, pajisjeve dhe kapaciteteve në dispozicion të Republikës së Shqipërisë për përdorim të mundshëm nga autoriteti që kryen investigimin;

e) mundësinë për të pasur akses në informacionet që përmbajnë të dhënat të përmendura në nenin 18 dhe analizimin e rekomandimeve të sigurisë, me qëllim identifikimin e rekomandimeve të rëndësishme të sigurisë, të cilat kanë rëndësi për të gjithë BE-në.

4. Anëtarët e rrjetit nuk kërkojnë dhe nuk pranojnë udhëzime nga ndonjë organ që mund të ndikojë në statusin e pavarur të investigimeve të sigurisë.

5. EASA, sipas rastit, ftohet si vëzhgues në takimet e rrjetit. Rrjeti, gjithashtu, mund të ftojë vëzhgues nga autoritetet investiguese të sigurisë të vendeve të treta dhe ekspertë të tjerë relevantë për të marrë pjesë në mbledhjet e tij.

Neni 8

Pjesëmarrja e EASA-s dhe autoriteteve kombëtare të aviacionit civil në investigimet e sigurisë në operim

1. Me kusht që të jetë plotësuar kërkesa për mospasjen konflikt interesi, Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil do të ftojë EASA-n dhe autoritetin kompetent të aviacionit civil të shteteve të ZPAE-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, brenda qëllimit të kompetencave të tyre përkatëse, të emërojnë një përfaqësues për të marrë pjesë:

a) si këshilltar i investiguesit në detyrë në cilindo investigim të sigurisë, sipas nenit 5, pikat 1 dhe 2, të kryer në territorin e një shteti të ZPAE-së, siç përcaktohet sipas marrëveshjes shumëpalëshe ose në territorin e përmendur në nenin 5, pika 2, nën kontrollin dhe në diskrecionin e investiguesit në detyrë;

b) si këshilltar i caktuar, sipas kësaj rregulloreje, me qëllim që të ndihmojë përfaqësuesin e akredituar të Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil në çdo investigim të sigurisë, të zhvilluar në ato vende që nuk janë vende të BE-së, në të cilin një autoritet investigimi i sigurisë është i ftuar që të caktojë një përfaqësues të akredituar, në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe praktikave të rekomanduara për aksidentet dhe investigimin e incidenteve, nën mbikëqyrjen e përfaqësuesit të akredituar.

2. Pjesëmarrësit e përmendur në pikën 1, të këtij neni, kanë të drejtë, në mënyrë të veçantë:
- a) për të vizituar vendin e ngjarjes dhe të shqyrtojnë mbetjet;
 - b) të sugjerojnë fushat e marrjes në pyetje dhe t'u marrin informacion dëshmitarëve;
 - c) të marrin kopje të të gjitha dokumenteve përkatëse dhe të marrin informacionin e duhur faktik;
 - ç) të marrin pjesë në transmetimet e regjistrimeve të medieve, me përjashtim të zërit të kabinës apo imazhit të regjistruar;
 - d) të marrin pjesë në aktivitetet investiguese jashtë zonës ku ka ndodhur aksidenti apo incidenti i rëndë, siç janë ekzaminimet përbërëse, testet dhe simulimet, informimet teknike dhe takimet lidhur me progresin e investigimit, përveç kur kanë të bëjnë me përcaktimin e shkaqeve apo formulimin e rekomandimeve të sigurisë.
3. Në rastin kur mbështetje për investigimin i kërkohet në mënyrë analoge Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, Autoriteti i Aviacionit Civil do të mbështesë investigimin në të cilin do të marrin pjesë, duke mundësuar informacionin e kërkuar, këshilltarët dhe pajisjet për autoritetin e investigimit të sigurisë në detyrë.

Neni 9

Detyrimi për të njoftuar aksidentet dhe incidentet e rënda

1. Çdo person i përfshirë, i cili ka njohuri të ndodhjes së një aksidenti ose incidenti të rëndë, do të njoftojë pa vonesë Autoritetin Kombëtar të Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil, kur Republika e Shqipërisë është shteti i ngjarjes së aksidentit/incidentit të rëndë.

2. Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil duhet të njoftojë pa vonesë organizatat ndërkombëtare, shtetet anëtare të ZPEA-së dhe vendet e treta të interesuara, në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe praktikatat e rekomanduara, për çdo ngjarje aksidenti dhe incidenti të rëndë, për të cilën është njoftuar.

Neni 10

Pjesëmarrja e Autoritetit Kombëtar të Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil

1. Pas marrjes së njoftimit të ndodhjes së një aksidenti ose incidenti të rëndë nga një shtet i ZPAE-së ose nga ato vende që nuk janë vende të BE-së, Autoriteti i Investigimit, kur Republika e Shqipërisë është shteti i regjistrimit, shteti i operatorit, shteti i projektimit ose shteti i prodhimit, do të informojë sa më shpejt të jetë e mundur shtetin anëtar ose ato vende që nuk janë vende të BE-së, në territorin e të cilave ka ndodhur aksidenti ose incidenti i rëndë, mbi faktin, nëse ata kanë për qëllim të caktojnë një përfaqësues të akredituar, në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe praktikatat e rekomanduara. Kur një përfaqësues i tillë i akredituar emërohet, duhet të sigurohen emri, kontaktet dhe të dhënat e tij, si dhe data e pritshme e mbërritjes në qoftë se përfaqësuesi i akredituar ka për qëllim për të udhëtuar në vendin në të cilin ka dërguar njoftimin.

2. Përfaqësuesit e akredituar për shtetin e projektimit emërohen nga autoriteti investigues i sigurisë së operimit të shtetit, në territorin e të cilit është vendosur veprimtaria kryesore e biznesit të mbajtësit të certifikatës për projektimin e atij tipi të avionit apo pjesëve të tij.

Neni 11

Statusi i investiguesve në detyrë

1. Me emërimin e tij ose të saj nga Autoriteti i Investigimit dhe pavarësisht çdo investigimi gjyqësor, investiguesi në detyrë është i autorizuar për të marrë masat e nevojshme për të përmbushur kërkesat e investigimit të sigurisë.

2. Pavarësisht nga detyrimet e konfidencialitetit, në bazë dhe për zbatim të ligjit në fuqi, investiguesi në detyrë ka, veçanërisht, të drejtë:

a) të ketë qasje të menjëhershme, të pakufizuar dhe të papenguar në vendin e aksidentit ose incidentit, si dhe në avion mbetjet apo përbërësit e tij;

b) të sigurojë një renditje të menjëhershme të provave dhe heqje të kontrolluar të mbetjeve ose të përbërësve të avionit, për qëllime ekzaminimi dhe analize;

c) të ketë akses të menjëhershëm dhe të përdorë regjistrimet e fluturimit, përmbajtjen e tyre dhe çdo regjistrim tjetër përkatës, për të siguruar një ekzaminim të hollësishëm në kohën e duhur;

ç) të ketë akses në rezultatet e ekzaminimeve mjekësore të viktimave, nëse është e mundur, ose të testeve të bëra me kampionet e marra nga këta persona;

d) të kërkojë shqyrtimin mjekësor të personave të përfshirë në funksionimin e avionëve apo të kërkojë testet që do të kryhen në mostrat e marra nga këta njerëz dhe të ketë qasje të menjëhershme në rezultatet e këtyre ekzaminimeve apo të testeve;

dh) të thërrasë dhe të marrë në pyetje dëshmitarët dhe të kërkojë që ata të japin informacion ose prova relevante për investigimin e sigurisë;

e) të ketë akses në çdo informacion apo të dhënë të rëndësishëm, që mbahet nga pronari, mbajtësi i certifikatës së tipit, projektimit, organizata përgjegjëse për mirëmbajtjen, organizata e trajnimit, operatori apo prodhuesi i avionit, autoritetet përgjegjëse për aviacionin civil, EASA dhe ofruesit e lundrimit të shërbimit ajror ose operatorët aerodromit.

3. Investiguesi në detyrë do t'iu tregojë ekspertëve dhe këshilltarëve të tij si dhe përfaqësuesve të akredituar të ekspertëve dhe këshilltarëve të tij të drejtat e renditura në pikën 2, të këtij neni, në masën e nevojshme për t'iu mundësuar atyre të marrin pjesë në mënyrë efektive në investigimin e sigurisë. Këto të drejta do të zbatohen pa rënë ndesh me të drejtat e investiguesve dhe ekspertëve të caktuar nga organi kompetent i hetimit gjyqësor.

4. Çdo person, që merr pjesë në investigimet e sigurisë, do të kryejë detyrat e tij në mënyrë të pavarur dhe nuk do të kërkojë e as të pranojë udhëzime nga askush, përveçse nga investiguesi në detyrë ose përfaqësuesit e akredituar.

Neni 12

Koordinimi i investigimeve

1. Kur një hetim penal ka nisur në të njëjtën kohë, investiguesi në detyrë, i ngarkuar me çështjen duhet të njoftohet. Në këtë rast, investiguesi në detyrë duhet të sigurojë gjurmimin dhe të kujdeset për regjistruesin e fluturimit ose për çdo prove tjetër fizike. Organi i prokurorisë mund të caktojë një zyrtar për të asistuar në leximin e regjistruesit të fluturimit apo në trajtimin e provave fizikë të vendngjarjes. Kur një ekzaminim ose analizë në lidhje me provat fizike mund të ndryshohet, të tjetërsohet ose të shkatërrohet, fillimisht do të merret miratimi i organit të prokurorisë, pa rënë ndesh me parashikimet e legjislacionit në fuqi. Kur ky miratim nuk mund të arrihet, sipas parashikimeve të pikës 3 të këtij neni, brenda një kohe të arsyeshme dhe jo më vonë se dy javë nga parashtrimi i kërkesës, kjo nuk duhet të pengojë investiguesin në detyrë për përfundimin e ekzaminimit ose të analizave. Kur organi i prokurorisë ka të drejtë të konfiskojë ndonjë provë, investiguesi në detyrë duhet të ketë akses të menjëhershëm dhe të pakufizuar për përdorimin e kësaj prove.

2. Kur në linjën e investigimit të sigurisë bëhet e ditur ose ka dyshime të arsyeshme që një akt i ndërhyrjes së paligjshme, siç parashikohet nga ligji në fuqi, është i përfshirë në një aksident ose incident të rëndë, investiguesi në detyrë duhet të njoftojë menjëherë autoritetet kompetente. Sipas nenit 14, informacioni përkatës i mbledhur në investigimin e sigurisë duhet të ndahet menjëherë me autoritetet kompetente dhe në bazë të një kërkesë, materiali përkatës mund t'i transferohet këtyre autoriteteve. Shpërndarja e këtij informacioni dhe materiali konkretisht nuk

pengon të drejtën e Autoritetit të Investigimit që të vazhdojë investigimin e sigurisë, në përputhje me autoritetet tek të cilat kontrolli i vendndodhjes mund të jetë transferuar.

3. Autoriteti i Investigimit, nga njëra anë, dhe nga ana tjetër autoritetet që mund të përfshihen në veprimtarinë, në lidhje me investigimin e sigurisë, si autoritetet gjyqësore, aviacioni civil, autoritetet e kërkim-shpëtimit, do të bashkëveprojnë me njëri-tjetrin përmes marrëveshjeve paraprake.

Këto marrëveshje duhet të respektojnë pavarësinë e Autoritetit të investigimit dhe të lejojnë që investigimet teknike të kryhen me eficiencë dhe profesionalizëm. Veç të tjerash, marrëveshjet paraprake duhet të përfshijnë çështjet e më poshtme:

- aksesit në vendndodhjen e aksidentit;
- ruajtja dhe aksesit në prova;
- statusi për trajtimet fillestare dhe të mëtejshme;
- shkëmbimi i informacionit;
- përdorim i përshtatshëm i informacionit të sigurisë;
- zgjidhje e konflikteve.

Neni 13

Ruajtja e provave

1. Kur aksidenti apo incidenti i rëndë ka ndodhur në Republikën e Shqipërisë, Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil, si dhe organet e përfshira në investigim, që kanë akses në prova, do të garantojnë trajtimin e sigurt të të gjitha provave dhe do të marrin të gjitha masat e arsyeshme për t'i mbrojtur këto prova dhe për të mbajtur të sigurt ruajtjen e avionit, pjesëve të tij dhe mbetjet e përplasjes, për një periudhë sa të jetë e nevojshme për qëllimin e investigimit të sigurisë. Ruajtja e provave duhet të përfshijë ruajtjen me fotografi ose me mënyra të tjera të çdo prove, e cila mund të zhvendoset, të tjetërsohet, të humbasë ose të shkatërrohet. Ruajtja e sigurt duhet të garantojë mbrojtje kundër dëmeve të mëvonshme, mbrojtje nga aksesit i personave të paautorizuar ose përkeqësimi apo shkatërrimi i provave.

2. Në pritje të investiguesve të sigurisë, askush nuk duhet të modifikojë gjendjen e vendndodhjes së aksidentit, të marrë ndonjë mostër prej aty, të ndër marrë ndonjë veprim ose të marrë mostra nga avioni i përplasur, pjesët ose mbetjet e tij, t'i vendosë ose t'i rivendosë ato, përveç se kur veprime të tilla kërkohen të kryhen për arsye sigurie ose janë të nevojshme për t'iu ardhur në ndihmë personave të dëmtuar ose me lejen e menjëhershme të autoriteteve për kontrollin e vendngjarjes, dhe kur është e mundur, në konsultë me Autoritetin Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil.

3. Çdo person i përfshirë duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të ruajtur dokumentet, materialet dhe regjistrimet, në lidhje me ngjarjen, në veçanti për të parandaluar fshirjen e regjistrimeve të bisedave dhe të alarmeve pas fluturimit.

Neni 14

Mbrojtja e informacionit të ndjeshëm të sigurisë

1. Të dhënat e mëposhtme nuk do të vihen në dispozicion ose të përdoren për qëllime të tjera, përveçse për investigimin e sigurisë:

- a) të gjitha deklaratat e marra personave nga Autoriteti i Investigimit për rrjedhën e investigimit të sigurisë;
- b) të dhënat që lidhen me zbulimin e identitetit të personave, që kanë dhënë prova në kuadër të investigimit të sigurisë;
- c) informacioni i mbledhur nga Autoriteti i Investigimit, i cili është i një natyre veçanërisht të ndjeshme dhe personale, duke përfshirë informacionin, në lidhje me shëndetin e individëve;

ç) materiali i prodhuar pas kohës së investigimeve, i tillë si shënimet, skicat, opinionet e shkruara nga investiguesit, mendimet e shprehura në analizën e informacionit, duke përfshirë informacionin e regjistruar të fluturimit;

d) informacionet dhe dëshmitë e dhëna nga investiguesit e shteteve të BE-së, ose vendeve që nuk janë pjesë e BE-së, në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe praktikat e rekomanduara, kur kjo kërkohet nga autoriteti i tyre i investigimit të sigurisë;

dh) projektet paraprake apo përfundimtare të raporteve ose deklaratat e përkohshme;

e) zëri i kabinës dhe regjistrimet e imazheve, si dhe transkriptet e tyre, regjistrimet zanore brenda njësive të kontrollit të trafikut ajror, duke siguruar, gjithashtu, se edhe ai informacion që nuk ka lidhje me investigimin e sigurisë, veçanërisht informacioni që kanë ndikim në jetën private, do të jetë i mbrojtur në mënyrë të përshtatshme, pavarësisht nga pika 3 e këtij neni.

2. Të dhënat në vijim nuk do të vihen në dispozicion ose të përdoren për qëllim tjetër, përveç investigimit të sigurisë ose për qëllime të tjera që synojnë përmirësimin e sigurisë së aviacionit:

a) të gjitha komunikimet ndërmjet personave që kanë qenë të përfshirë në operimin e avionit;

b) regjistrimet elektronike ose me shkrim dhe transkriptet e regjistrimeve nga njësitë e kontrollit të trafikut ajror, duke përfshirë raportet dhe rezultatet e bëra për qëllime të brendshme;

c) letrat shoqëruese me shpjegime për transmetimin e rekomandimeve të sigurisë nga Autoriteti i Investigimit të sigurisë në operim për marrësin, kur kërkohet nga Autoriteti i Investigimit të sigurisë në operim që lëshon rekomandimin;

ç) ngjarjet e raportuara të paraqitura në bazë të rregullave në fuqi për raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil.

Regjistrimet e të dhënave lidhur me fluturimin nuk vihen në dispozicion ose përdoren për qëllime të ndryshme nga ato të investigimit të sigurisë, vlefshmërisë ajrore dhe të mirëmbajtjes, përveç rasteve kur të dhëna të tilla janë të nxjerra ose nuk janë më të kufizuara, sipas procedurave të sigurisë.

3. Pavarësisht nga pikat 1 dhe 2 të këtij neni, organet e drejtësisë ose autoriteti kompetent për të vendosur për zbulimin e të dhënave, në përputhje me ligjin kombëtar, mund të vendosin se përfitimet e zbulimit të të dhënave, të përmendura në pikat 1 dhe 2 të këtij neni, për çfarëdo qëllimi tjetër të lejuar nga ligji, tejkalojnë ndikimin negativ kombëtar dhe ndërkombëtar, që një veprim i tillë mund të ketë në investigimet aktuale të sigurisë ose në të ardhmen. Organet e drejtësisë mund të vendosin për të kufizuar rastet në të cilat mund të merret një vendim i tillë i zbulimit, duke respektuar legjislacionin në fuqi.

Komunikimi i të dhënave të një shteti tjetër, siç referohet në pikat 1 dhe 2 të këtij neni, për qëllime të tjera përveç investigimit të sigurisë, dhe përveç kësaj, në lidhje me pikën 2 të këtij neni, për qëllime të tjera nga ato që synojnë përmirësimin e sigurisë së aviacionit, mund të kryhet për aq sa ligji kombëtar për komunikimin e lejon. Përpunimi ose zbulimi i të dhënave të marra nëpërmjet një komunikimi të tillë nga autoritetet e shtetit prites duhet të lejohet vetëm pas konsultimit paraprak me Shtetin komunikues dhe në varësi të ligjit kombëtar të shtetit prites.

4. Vetëm të dhënat e domosdoshme për qëllimet e përmendura në pikën 3 të këtij neni mund të zbulohen.

Neni 15

Komunikimi i informacionit

1. Staf i detyrë i Autoritetit Kombëtar të Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil ose çdokush tjetër i thirrur për të marrë pjesë ose për të kontribuar në investigimin e sigurisë duhet t'u nënshtrohet rregullave të zbatueshme të konfidencialitetit profesional, duke përfshirë edhe rregullat për anonimatën e atyre që janë të përfshirë në një incident ose aksident, sipas legjislacionit në fuqi.

2. Pa rënë ndesh me detyrimet e paracaktuara në nenet 16 dhe 17, Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil duhet të komunikojë informacionin që

mendohet se është i rëndësishëm për parandalimin e aksidentit ose të një incidenti të rëndë të personave përgjegjës për avionin ose prodhimin apo mirëmbajtjen e pajisjeve të avionit dhe individëve ose entiteteve ligjore përgjegjëse për funksionimin e avionit dhe trajnimin e personelit.

3. Pa rënë ndesh me detyrimet e përcaktuara në nenet 16 dhe 17, Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil, si dhe përfaqësuesit e akredituar, referuar nenit 8, duhet të komunikojnë me EASA-n dhe të japin për Autoritetin e Aviacionit Civil informacionin e përshtatshëm faktik, të siguruar gjatë investigimit të sigurisë, përveç informacionit referuar nenit 14, pika 1, ose shkaktuar nga një konflikt interesi. Informacioni i marrë nga Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të mbrohet në përputhje me nenin 14 dhe aktet ligjore të zbatueshme.

Neni 16

Raporti i investigimit

1. Çdo investigim i sigurisë do të pasohet nga një raport, në një formë të përshtatshme për llojin dhe rëndësinë e aksidentit ose incidentit të rëndë. Raporti i referohet vetëm qëllimit të investigimit të sigurisë është parandalimi i aksidenteve dhe i incidenteve në të ardhmen, pa përcaktuar fajin apo përgjegjësinë. Raporti përmban, sipas rastit, rekomandimet e sigurisë.

2. Raporti duhet të mbrohet anonimitetin e një individi të përfshirë në një aksident ose incident të rëndë.

3. Kur investigimet e sigurisë mundësojnë nxjerrjen e raporteve përpara përfundimit të investigimit, përpara publikimit të këtyre raporteve, Autoriteti i Investigimit mund të kërkojë komente nga autoritetet e interesuara, duke përfshirë EASA-n, dhe ndërmjet tyre edhe mbajtësit e certifikatës për projektimin, prodhuesit dhe operatorët në fjalë. Ata do t'u nënshtrohen rregullave të aplikueshme të sekretit profesional, në lidhje me përmbajtjen e konsultimit.

4. Përpara publikimit të raportit përfundimtar, Autoriteti i Investigimit do të kërkojë komente nga autoritetet e interesuara, duke përfshirë EASA-n, dhe ndërmjet tyre edhe mbajtësit e certifikatës për projektimin, prodhuesit dhe operatorët në fjalë, të cilët do t'u nënshtrohen rregullave të aplikueshme të sekretit profesional, në lidhje me përmbajtjen e konsultimit. Në marrjen e komenteve të tilla, Autoriteti i Investigimit do të ndjekë standardet ndërkombëtare dhe praktikatat e rekomanduara.

5. Informacioni i parashikuar nga neni 14 duhet të përfshihet në një raport vetëm kur ky informacion është i rëndësishëm për analizën e aksidentit ose incidentit të rëndë. Informacione ose pjesë të informacionit që nuk kanë lidhje me analizën nuk do të zbulohen.

6. Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil do të bëjë publik raportin përfundimtar në kohën më të shkurtër të mundshme dhe nëse është e mundur brenda 12 muajve nga data e aksidentit apo incidentit të rëndë.

7. Nëse raporti përfundimtar nuk mund të bëhet publik brenda 12 muajsh, Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil do të lëshojë një deklaratë të përkohshme, të paktën në çdo përvjetor të aksidentit apo të incidentit të rëndë, duke detajuar progresin e investigimit dhe çdo çështjeje të ngritur të sigurisë.

8. Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil duhet të dërgojë një kopje të raportit përfundimtar dhe të rekomandimeve të sigurisë sa më shpejt të jetë e mundur tek:

a) organet e investigimit të sigurisë në operim dhe autoritetet e aviacionit civil të shteteve, që kanë lidhje me ngjarjen, dhe ICAO-s, në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe praktikatat e rekomanduara;

b) personat, të cilëve iu janë adresuar rekomandimet e sigurisë të përmendura në raport;

c) Komitetit të Përbashkët, sipas parashikimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, përveç rasteve kur raporti është në dispozicion të publikut përmes mjeteve elektronike, dhe, në këtë rast, Autoriteti i investigimit duhet vetëm ta vërë në dijeni.

Neni 17

Rekomandimet e sigurisë në operim

1. Në çdo fazë të investigimit të sigurisë, Autoriteti i Investigimit do të rekomandojë në një letër të datës përcjellëse, pas konsultimit të duhur me palët përkatëse, për autoritetet e interesuara, shtetet e ZPAE-së të përcaktuara, sipas marrëveshjes shumëpalëshe ose vendet që nuk janë pjesë e BE-së, çdo veprim parandalues që ai konsideron që është i nevojshëm dhe që duhet të ndërmerret menjëherë për të rritur sigurinë e aviacionit.

2. Autoriteti i Investigimit mund të nxjerrë, gjithashtu, rekomandime të sigurisë në bazë të studimeve apo të analizave të një serie investigimesh apo çdo veprimtarie tjetër të kryer, në përputhje me nenin 4, pika 4.

3. Rekomandimi i sigurisë, në asnjë rast nuk duhet të krijojë një prezumim të fajit apo të përgjegjësisë për një aksident, incident të rëndë apo incident.

Neni 18

Ndjekja e rekomandimeve të sigurisë në operim dhe e të dhënave të sigurisë

1. Marrësi i një rekomandimi të sigurisë në operim konfirmon marrjen e letrës së përcjellë dhe informon Autoritetin e Investigimit, që ka lëshuar rekomandimin brenda 90 ditëve nga dita e pranimit të kësaj letre, për veprimet e ndërmarra apo nën shqyrtim, kur është e përshtatshme përcakton kohën e nevojshme për përfundimin e këtyre veprimeve dhe kur nuk ndërmerret asnjë veprim jep arsytet përse.

2. Brenda 60 ditëve nga marrja e përgjigjes, Autoriteti i Investigimit do të informojë marrësin nëse e konsideron ose jo përgjigjen e përshtatshme dhe të japë arsytim, kur nuk pajtohet me vendimin për të kryer asnjë veprim.

3. Autoriteti i investigimit do të zbatojë procedurat për të regjistruar përgjigjet kundrejt rekomandimeve të lëshuara të sigurisë.

4. Çdo entitet që merr një rekomandim sigurie, duke përfshirë edhe autoritetet përgjegjëse për sigurinë e aviacionit civil në nivel të shteteve anëtare të BE-së do të zbatojë procedurat për të monitoruar progresin e veprimeve të ndërmarra si përgjigje ndaj rekomandimeve të sigurisë që ata kanë marrë.

5. Autoriteti i investigimit do të regjistrojë në depot qendrore të themeluara, sipas rregullave në fuqi për integrimin në një qendër të përbashkët të informacionit rreth ngjarjeve në aviacionin civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara, në përputhje me rregullat në fuqi për raportimin e ngjarjeve, të gjitha rekomandimet e sigurisë të nxjerra, në përputhje me nenin 17, pikat 1 dhe 2, si dhe përgjigjet e tyre. Autoriteti i Investigimit do të regjistrojë në mënyrë të ngjashme në depot qendrore të gjitha rekomandimet e sigurisë të marra nga vendet që nuk janë anëtare të BE-së.

Neni 19

Informacion mbi personat dhe mallrat e rrezikshme në bord

1. Operatorët ajrorë të BE-së, që kryejnë fluturime, të cilët mbërrijnë ose nisen dhe operatorët ajrorë të vendeve që nuk janë anëtare të BE-së, që kryejnë fluturime që nisen nga një aeroport i vendosur në territorin e Republikës së Shqipërisë, do të zbatojnë procedurat të cilat lejojnë prodhimin:

a) sa më shpejt që të jetë e mundur dhe jo më vonë se brenda dy orëve nga njoftimi i ndodhjes së një aksidenti të avionit, të një liste të vlefshme, të bazuar në informacionin më të mirë që kanë në dispozicion, të të gjithë personave në bord; dhe

b) menjëherë pas njoftimit të ndodhjes së një aksidenti të një avioni, të listës së mallrave të rrezikshme në bord.

2. Listat e përmendura në pikën 1 të këtij neni do të vihen në dispozicion të Autoritetit të Investigimit për t'u lidhur me të afërmit e personave në bord dhe, kur është e nevojshme, të njëjsteve mjekësore, të cilat mund të kenë nevojë për informacione për trajtimin e viktimave.

3. Në mënyrë që të lejohen të afërmit e udhëtarëve për të marrë informacion të shpejtë në lidhje me praninë e të afërmeve të tyre në bordin e një avioni të përfshirë në një aksident, linjat ajrore do t'u ofrojnë udhëtarëve mundësinë për të dhënë emrin dhe kontaktet e një personi që do të vihet në dijeni në rastin e një aksidenti. Ky informacion mund të përdoret nga shoqëritë ajrore vetëm në rast të një aksidenti dhe nuk do t'u komunikohet palëve të treta ose të përdoret për qëllime komerciale.

4. Emri i një personi në bord nuk do të bëhet publik para se të afërmit e atij personi të jenë informuar nga autoritetet përkatëse. Lista e përmendur në pikën 1(A) do të mbahet konfidenciale, në përputhje me aktet ligjore në fuqi dhe emri i secilit person që paraqitet në atë listë do të bëhet publik vetëm në masën për të cilën, të afërmit e personave përkatës në bord nuk kanë kundërshtuar.

Neni 20

Asistenca për viktimat e aksidenteve ajrore dhe të afërmit e tyre

1. Për të siguruar një përgjigje më të plotë dhe të harmonizuar ndaj aksidenteve në nivel evropian, Autoriteti i Investigimit do të krijojë një plan për aksidentet emergjente të aviacionit civil në nivel kombëtar. Një plan i tillë emergjent duhet të mbulojë ndihmën për viktimat e aksidenteve të aviacionit civil dhe të afërmit e tyre.

2. Republika e Shqipërisë duhet të sigurohet që të gjitha linjat ajrore të vendosura në territorin e saj kanë një plan për ndihmën ndaj viktimave të aksidenteve të aviacionit civil dhe të afërmeve të tyre. Këto plane duhet të marrin parasysh, në mënyrë të veçantë, mbështetjen psikologjike për viktimat e aksidenteve të aviacionit civil dhe të afërmit e tyre dhe do të lejojnë linjat ajrore të reagojnë ndaj një aksidenti të rëndë. Autoriteti i investigimit do të auditojë planet e ndihmës së linjave ajrore të vendosura në territorin e Republikës së Shqipërisë dhe duhet të inkurajojë linjat ajrore të vendeve që nuk janë anëtare të BE-së që të veprojnë së bashku për të miratuar një plan në mënyrë të ngjashme, për ndihmën e viktimave të aksidenteve të aviacionit civil dhe të afërmit e tyre.

3. Kur ndodh një aksident, shteti në krye të investigimeve, shteti në të cilin linja ajrore e avionit të të cilit është i përfshirë në aksident është themeluar, ose shteti që kishte një numër të madh të shtetasve të tij në bordin e avionit të përfshirë në aksident, do të sigurojë emërimin e një personi të referencës, si një pikë kontakti dhe informator për viktimat dhe të afërmit e tyre.

4. Shtetet e ZPAE-së ose në një vend që nuk është anëtar i BE-së, i cili për shkak të vdekjeve apo lëndimeve të rënda ndaj qytetarëve të tij, ka një interes të veçantë në një aksident që ka ndodhur në territorin e Republikës së Shqipërisë, ka të drejtë të emërojë një ekspert, i cili ka të drejtë të:

a) të vizitojë vendin e ngjarjes;

b) të ketë qasje në informatat përkatëse faktike, të cilat janë miratuar për publikimet publike nga autoriteti investigativ përgjegjës i sigurisë, si dhe në informacionin mbi progresin e investigimit;

c) të marrë një kopje të raportit përfundimtar.

5. Një ekspert i emëruar në përputhje me pikën 4, të këtij neni mund të asistojë, në përputhje të legjislacionit të zbatueshëm në identifikimin e viktimave dhe të marrë pjesë në takime me të mbijetuarit e shtetit të tij.

6. Në përputhje me pikën 1, të nenit 2, të ligjit nr. 32/2021, “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, edhe transportuesit ajrorë të vendeve që nuk janë anëtare të BE-së do të përmbushin detyrimet e sigurisë të përcaktuara në këtë rregullore.

Neni 21

Aksesi në dokumente dhe mbrojtja e të dhënave personale

Kjo rregullore zbatohet pa rënë ndesh dhe në përputhje me rregullat në fuqi për mbrojtjen e individëve, në lidhje me përpunimin e të dhënave personale, si dhe lëvizjen e lirë të këtyre të dhënave.

ANEKS

LISTA ME SHEMBUJT E INCIDENTEVE TË RËNDA

Incidentet e listuara më poshtë janë shembuj tipikë të incidenteve, që kanë të ngjarë të jenë incidente të rënda. Lista nuk është shteruese dhe shërben vetëm si udhëzim, në lidhje me përkufizimin e “incidentit të rëndë”:

- Një përplasje në afërsi, që kërkon një manovër shmangieje për të mënjanuar një përplasje apo një situatë të pasigurt ose kur një veprim i shmangies do të ishte i përshtatshëm;
- Një përplasje në afërsi të kërkuar një manovër shmangieje për të shmangur një përplasje apo një situatë të pasigurt ose kur një veprim i shmangies do të ishte i përshtatshëm;
- Fluturimi i kontrolluar në terren vetëm pak i evitueshëm;
- Ndërprerja e ngritjes së avionit në një pistë të mbyllur apo të zënë, në një rrugë lidhëse, duke përjashtuar operacionet e autorizuara me helikopterë ose nga një pistë e pacaktuar;
- Ngritja e një avioni nga një pistë e mbyllur apo të zënë, nga një rrugë lidhëse, duke përjashtuar operacionet e autorizuara me helikopterë ose nga një pistë e pacaktuar;
- Uljet ose tentativat për ulje në një pistë të mbyllur ose të zënë, në një rrugë lidhëse, duke përjashtuar operacionet e autorizuara me helikopterë ose nga një pistë e pacaktuar;
- Dështimet e rënda për të arritur performancën e parashikuar gjatë ngritjes ose në momentin fillestarë të ngritjes;
- Zjarret dhe tymi në pjesën e pasagjerëve, në pjesën e ngarkesave ose zjarret në motor, edhe pse këto zjarre janë shuar nga përdorimi i agjentëve zjarrfikës;
- Ngjarjet që kërkojnë përdorimin emergjent të oksigjenit nga ana e ekuipazhit të fluturimit;
- Defektet strukturore të avionit ose shpërbërja e motorit, duke përfshirë defektet e kanalizuar në turbinën e motorit, të cilat nuk klasifikohen si aksident;
- Disa keqfunksionime të shumë sistemeve të një sistemi të avionit që ndikojnë seriozisht në funksionimin e avionit;
- Paaftësia e ekuipazhit të fluturimit në fluturim;
- Sasia e karburantit që kërkon deklarimin e një emergjence nga piloti;
- Inkursionet e pistës të klasifikuara sipas shkallës së ashpërsisë A, në bazë të manualit për parandalimin e inkursioneve në pistë (ICAO Doc 9870), i cili përmban informacion mbi klasifikimet e shkallëve të ashpërsisë;
- Incidentet e ngritjeve ose të uljeve. Avioni afrohet shumë poshtë, ulja në pistë para zonës së uljes, dalja nga pista ose drejtimin më shpejt se komanda e dhënë;
- Dështimet e sistemit, fenomenet e motit, operacionet jashtë zonave të aprovuara të fluturimit apo dukuri të tjera, të cilat mund të kishin shkaktuar vështirësi në kontrollin e avionit;
- Dështimi i më shumë se një sistemi në një sistem teprice, të detyrueshëm për drejtimin e fluturimit dhe të lundrimin.