



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E PUNËVE PUBLIKE, TRANSPORTIT DHE TELEKOMUNIKACIONIT
MINISTRI

Nr. Prot 140/1

Date 11/11/2009

MIRATOHET


SOKOL OLLDASHI
MINISTER



UDHEZIM

Nr 140/1 datë 11.11.2009

“Mbi vlerësimin e sigurisë së avionëve të vendeve të huaja që operojnë në aeroportet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë”

Në përputhje me nenin 102, pika 4, të Kushtetutës të Republikës së Shqipërisë dhe në zbatim të Ligjit Nr. 10040 datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” neni 34/4,

Udhëzoj:

Neni 1

Qëllimi dhe Objektivi

1. Ky dhezim synon të sigurojë një nivel të lartë sigurie të avionëve të huaj të operojnë në aeroportet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë duke parashikuar rregulla dhe procedura për të realizuar inspektimin e tyre.
2. Inspektoret e Autoritetit të Aviacionit Civil kanë të drejtë të kryejnë inspektime që nuk parashikohen nga ky udhëzim dhe të bllokojnë ndalojnë ose vendosin kushte në çdo ulje të çdo avioni në aeroportet e Republikës së Shqipërisë në përputhje me të drejtën nderkombetare.
3. Avionët shtetërore, siç përcaktohet në Konventën e Çikagos e në Kodin Ajror, ashtu edhe avionet e me një peshe maksimale në ngritje në një vlerë me të vogël se 5.700 kg dhe që nuk janë përfshirë në transportin ajror komercial, janë të përjashtuara nga fushëveprimi i këtij udhëzimi.

Neni 2

Përkufizimet

Për qëllimin e këtij udhezimi:

- (a) "ndalim i avionit ne toke" do të thotë ndalimi zyrtar i një avioni për të lënë një aeroport dhe marrja e masave të tillë që janë të nevojshme për të ndaluar atë;
- (b) "standardet ndërkombëtare të sigurisë" do të thotë standardet e sigurisë të përfshira në Konventën e Çikagos dhe Aneksat e saj, në fuqi në kohën e inspektimit;
- (c) "inspektim ne toke" nënkupton shqyrtimin e sigurisë së avionëve të huaj në aeroportet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë në përputhje me Shtojcën II të këtij udhezimi;
- (d) "aeroplan i vendit të huaj" nënkupton një avion që nuk është përdorur apo nuk vepron nën kontrollin e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar.

Neni 3

Mbledhja e informacionit

Autoriteti i Aviacionit Civil do të krijojë një mekanizëm për të mbledhur çfarëdo të dhënash që konsiderohet e dobishme për përmbushjen e objektivit të përcaktuar në nenin 1, duke përfshirë:

(a) informacione të rëndësishme të sigurisë të siguruar veçanërisht përmes:

- Raportet e pilotëve,
- Raportet e organizmave të mirëmbajtjes,
- Raportet e incidenteve
- Organizatave të tjera, të pavarura nga autoritetet kompetente të huaja,
- Ankesat e ndryshme;

(b) informacione mbi veprimet e ndërmarra pas një inspektimi në rampe, të tilla si:

- Avionët i ndaluar në toke,
- Avionët ose Operatorët e ndaluar nga ana e ndonjë shteti të huaj në fjalë,
- Veprim korrigjues të kërkuara,
- Kontakte me autoritetin kompetent të operatorit;

(c) Ndjekja e informacioneve lidhur me operatorin, të tilla si:

- Implementim të veprimeve korrigjuese,

- Përsëritje te mospërputhjeve te shkuara

Ky informacion do të mbahet, duke përdorur një raportim sipas një formulari standard që përmban artikujt e përshkruar në formën e përcaktuar në Shtojcën I te këtij udhezimi.

Neni 4

Inspektim ne Rampë (vendqëndrimi i avionit)

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të përdore mjetet e duhura për të siguruar që një avion i ardhur nga një vend i huaj ne aeroportet e Republikës së Shqipërisë të hapur për trafik ajror ndërkombëtar, i dyshuar për mospërputhje me standardet e sigurisë ndërkombëtare, të jetë subjekt i inspektimeve ne vendqëndrimin e avionëve (Ramp Inspections) nga inspektoret e autorizuar nga AAC. Në kryerjen e inspektimeve ne Ramp, një vëmendje te veçantë do t'i kushtohet:

- Burimit te informacit lidhur me gjendjen e dobët të mirëmbajtjes apo dëme apo defekte të dukshme;

- Rrethanave ne te cilat është raportuar kryerja e manovrave jonormale nga ana e avionit te huaj që nga hyrja në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë, të tilla që paraqesin shqetësimeve serioze te konsiderueshme të sigurisë;

- Inspektimeve të mëparshme ku është zbuluar një mangësi ne siguri dhe devijime nga standardi, të cilat bëjnë që te rritet shqetësimi serioz mbi faktin se avioni nuk është në përputhje me standardet e sigurisë ndërkombëtare dhe se defektet e zbuluara nga këto inspekte ne nuk janë korrigjuar;

-- Faktit se ka dëshmi se autoritetet kompetente të vendit të regjistrimit nuk kane ushiruar mbikëqyrjen e duhur të sigurisë, ose

- Te dhënave te mbledhura në bazë të Nenit 3 te këtij udhezimi, që japin shkas për shqetësim në lidhje me operatorin ose ku rreth një inspektim të mëparshëm te avionit të përdorur nga ana e te njëjtit operator janë konstatuar mangësi.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të kryejë inspektime rampe edhe në mungesë të ndonjë dyshimi të mundshëm, në përputhje me një procedurë kontrolli të menjëhershme, e cila duhet të jetë jo-diskriminuese dhe ne përputhje me te drejten ndërkombetare.

3. AAC do te sigurojë që Inspektimet e te avionëve te huaj ne ramp, bazuar ne kërkesat e Nenit 8(3) te këtij udhezimi do te zbatohen plotësisht.

4. Inspektimi ne Rampe do të kryhet në përputhje me procedurën e përshkruar në Shtojcën II te këtij udhezimi dhe duke përdorur një forme raporti te inspektimit që te përmbaje të paktën elementet e përshkruara në formën e përcaktuar në Shtojcën II. Në përfundim të inspektimit ramp, komandanti i avionit ose një përfaqësues i operatorit të avionit duhet të informohet për rezultatet e inspektimit dhe gjetjet. Në qoftë janë gjetur defekte ose devijime të rëndësishme, raporti do ti dërgohet operatorit te avionit dhe autoriteteve kompetente përkatëse.

5. Kur kryhet një inspektim ne vendqëndrimin e avionit sipas këtij udhezimi, autoriteti kompetent që kryen inspektimin do të bëjë të gjitha përpjekjet e mundshme për të shmangur një vonesë të paarsyeshme e avionit që po inspektohet.

Neni 5

Shkëmbimi i informacionit

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marrë pjesë në një shkëmbim të ndërsjellë të informacionit. Informacione të tilla duhet që, me kërkesën e një autoriteti kompetent të huaj, të përfshijnë në një listë aeroportet e RSH të hapura për trafikun ajror ndërkombëtar me një tregues sipas çdo viti kalendarik lidhur me numrin e inspektimeve të kryera në rampe dhe numrin e lëvizjeve të avionëve të vendeve të huaja për çdo aeroport në atë listë.
2. Të gjitha raportet që i referohen standardeve të Nenit 3 dhe raportet e inspektimit të rampes që i referohen kërkesave të Nenit 4 (4) do t'i vihen pa vonesë në dispozicion të Komisionit Evropian dhe, me kërkesën e tyre, autoriteteve kompetente të shteteve të huaja dhe Agjensisë së Sigurisë Ajrore të Komisionit Evropian të (EASA).
3. Kurdo që një raport standard tregon ekzistencën e një kërcënimi potencial të sigurisë, apo një raport inspektim në rampe (vendqëndrimi i avionit) tregon se një avion nuk është në përputhje me standardet e sigurisë ndërkombëtare dhe mund të përbëjnë një kërcënim potencial për sigurinë, ky raport do t'i komunikohet pa vonesë çdo autoriteti kompetent të shtetit të regjistrimit të avionit dhe Komisionit Evropian.

Neni 6

Mbrojtja dhe shpërndarja e informacionit

1. Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me legjislacionin në fuqi, do të marrë masat e nevojshme për të siguruar fshehtësinë e duhur të informacionit të siguruar sipas Nenit 5. Autoriteti i Aviacionit Civil do të përdorë këtë informacion vetëm për qëllim të Këtij Udhezimi.
2. Pa cenuar të drejtën e publikut për tu informuar, AAC ka të drejtë të vendosë sasinë, kushtet dhe mënyrën e shpërndarjes së informacionit për palët e interesuara, në përputhje me paragrafin 1. Këto masa, të cilat mund të jenë të përgjithshme ose të veçanta, do të bazohet në nevojën që:
 - Tu sigurojë personave dhe organizatave informacionin që iu nevojiten për të përmirësuar sigurinë e aviacionit civil;
 - Të kufizojë përhapjen e informacionit duke u koncentruar vetëm në ato të dhëna që janë rreptësisht të nevojshme për qëllime të përdoruesve të saj, në mënyrë që të garantojë fshehtësinë e duhur e këtyre informacioneve.
3. Sa herë që informacioni lidhur me mangësitë në operimin e avionit është dhënë vullnetarisht, raportet e inspektimit të referuara në Nenin 4 (4) do të jetë klasifikuara lidhur me burimin e një informacioni të tillë.

Neni 7

Bllokimi i një avioni në nisje

1. Kur papajtueshmëria me standardet e sigurisë ndërkombëtare është e qartë dhe mund të çojë në rritjen e rrezikshmërisë së sigurisë në fluturim, operatori i avionit duhet të marrë masat e

nevojshme për të ndrequr të metat para nisjes së fluturimit. Nëse autoriteti kompetent i kryerjes së inspektimit në rampe nuk është i kënaqur me veprimet korrigjuese të kryera para fluturimit, do ta bllokojë nisjen e avionit deri në momentin kur rreziku është larguar dhe menjëherë do të informojë autoritetet kompetente të operatorit në fjalë dhe të shtetit e regjistrimit të avionit.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil që kryen inspektimin e rampes mund, në koordinim me shtetin përgjegjës për funksionimin e avionit në fjalë ose shtetit të regjistrimit të avionëve, të përcaktojë kushtet e nevojshme sipas të cilave avioni mund të lejohet të fluturojë për një aeroport në të cilin mund të korrigjohen mangësitë. Nëse mangësia ndikon në vlefshmërinë e certifikatës së vlefshmërisë së avionit, bllokimi mund të hiqet vetëm nëse operatori i bllokuar në nisje merr leje nga shteti ose shtetet në të cilat do të mbikalojë në këtë fluturim.

Neni 8

Përmirësimi i Sigurisë dhe zbatimi i masave

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do t'i raportojë Agjensisë së Sigurisë Ajrore të Komisionit Evropian (EASA) mbi masat operacionale të marra për të zbatuar kërkesat e neneve 3, 4 dhe 5.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë të gjitha masat për të krijuar kushte për zbatimin e neneve 3, 4 dhe 5 të tilla si:

- Përdorimin e listës së informacionit që duhet mbledhur;
- Detajimin e përmbajtjes dhe procedurat për inspektimet e rampes;
- Përdorimin e formatit për ruajtjen dhe klasifikimin e të dhënave;
- Mbështetjen e organeve përkatëse të menaxhimit apo operimit si dhe mjeteve të tyre, të nevojshme për mbledhjen dhe shkëmbimin e informacionit.

3. Në bazë të informacioneve të marra sipas neneve 3, 4 dhe 5 AAC do të marrë një vendim sipas të dhënave që rezultojnë nga inspektimi i rampes dhe të dhënave të tjera lidhur me ruajtjen e sigurisë ajrore, në veçanti ato të dhëna të një specifike të caktuar për operatorin ose për operatorët e një vendi të huaj. Autoriteti kompetent i vendit të huaj të operatorit mund të kërkojë ndryshimin e vendimit sipas një marrëveshje të arritur mes tij dhe AAC lidhur me masat korrigjuese.

4. AAC duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të bashkëpunuar me vendet e huaja dhe të ndihmojë për të përmirësuar kapacitetet e sigurisë së tyre të mbikëqyrjes së aviacionit.

Neni 9

Imponimi i një ndalimi ose kushtet në operacion

Nëse AAC vendos ndalimin e operimit të një operatori të huaj në aeroportet e tij apo vendos kushte të veçanta për operimin e një operatori ose operatorëve të një vendi të specifik të huaj në pritje të miratimit nga autoriteti kompetent i atij vendi të një marrëveshje të kënaqshme për marrjen e masave korrektuese:

(a) se shteti i huaj duhet të njoftojë AAC për masat e marra, dhe AAC do t'i transmetojë informacionin Agjensisë së Sigurisë Ajrore të Komisionit Evropian (EASA);

Neni 10

Zbatimi

AACeshet përgjegjëse për zbatimin e këtij udhezimi.

Neni 11

Hyrja në fuqi

Ky udhëzim hyn në fuqi pas publikimit në Fletoren Zyrtare.



SHTOJCA I





SAFA proof of evidence of inspection



General Directorate of
Civil Aviation Albania
Flight Safety Directorate
Tel: ++35542251220 Fax:
++35542223969

Date:	Time:	Place:	
Operator:		State:	AOC no.:
Route from:	Flight No:	Route to:	Flight no:
Charterer's State:		A/C type:	A/C configuration:
Flight type:	Chartered by Operator:	Registration marks:	Construction no:
Flight crew state of licensing:	Acknowledgement of receipt*		
	Name:	Signature:	
	Function:	refusal to sign:	

	check	Remark
A Flight deck		
1 General condition		
2 Emergency exit		
3 Equipment		
Documentation		
4 Manuals		
5 Checklists		
6 Radio navigation charts		
7 Minimum equipment List		
8 Certificate of Registration		
9 Noise certificate		
10 A.O.C		
11 Radio licence		
12 Certificate of Airworthiness		
Flight data		
13 Operational flight plan		
14 Load distribution (Weight and Balance)		
Safety equipment		
15 Hand fire extinguishers		
16 Life jackets / flotation device		
17 Harness		
18 Oxygen equipment		
19 Flash light		

	check	Remark
Flight crew		
20 Flight crew licence		
Journey log book / technical log.		
21 Journey log book or equivalent		
22 Maintenance release		
23 Defect notification and rectification		
24 Preflight inspection		
B Safety / Cabin		
1 General internal condition		
2 Cabin attendant's seat and rest area		
3 First aid kit / emergency medical kit		
4 Hand fire extinguishers		
5 Life jackets / flotation devices		
6 Seat belts		
7 Emerg. exit, lighting and marking, torches		
8 Slides / life-rafts		
9 Oxygen supply (cabin crew and pax.)		
10 Safety Instructions		
11 Sufficient number of cabin crew members		
12 Access to emergency exits		
13 Safety of passenger baggage		
14 Sufficient seat capacity		

	check	Remark
C Aircraft condition		
1 General external condition		
2 Doors and hatches		
3 Flight controls		
4 Wheels, tyres and brakes		
5 Undercarriage (skids/floats)		
6 Wheel well		
7 Intake and exhaust nozzle		
8 Fan blades		
9 Propellers, Rotors (main/tail)		
10 Obvious repairs		
11 Obvious unrepaired damage		
12 Leakage		
D Cargo		
1 General condition of cargo compartment		
2 Dangerous goods		
3 Safety of cargo on board		
E General		
1 Additional remarks		

Action Taken	
(3c) Aircraft detained by inspection	
(3b) Corrective actions before flight	
(3a) Restrictions on the aircraft	
(2) Information to the authority	
(1) Information to the captain	
(0) No remarks	

Inspector(s) sign or number

Captain's sign (OPTIONAL)

Item	Remark(s)

This report represents an indication of what was found on this occasion and must not be construed as a determination that the aircraft is fit for the intended flight. Data submitted in this report can be subject to changes for correct wording upon entering into the SAFA database. (*) signature by any member of the flight crew or other representative of the operator does not mean the acceptance of the listed findings but a confirmation that the aircraft has been inspected on the date and at the place indicated on the document.

REPUBLIKA E SHQIPERISE
MINISTRIA E TRANSPORTIT dhe Telekomunikacionit
DREJTORIA E PERGJITHSHME E AVIACIONIT CIVIL
SAFA
Raporti i Inspektimit

1 Nr: _____

2 Burimi: RI

3 Date: _____ 4 Vendi: _____

5 Ora lokale: ____:____

6 Operator: _____ Numri 7 AOC: _____

8 State: _____

9 Rruga: nga _____ 10 numri i fluturimit: _____

11 Route: të _____ 12 numri i fluturimit: _____

13 Chartered nga Operatori * _____ Shtetit 14 Charterer's: _____

(Ku është e plikueshme)

15 Aeroplanëve Type: _____ 16 shenjë e regjistrimit: _____

Numri 17 në ndërtim: _____

18 ekuipazhi i fluturimit: Gjendja e licencimit: _____

19 Vërejtje:

Kodi i / STD / Vërejtje

20 Veprimi merren:

Emrat e 21 Inspektorët: _____

Ky raport paraqet një tregues të asaj që u gjet për këtë rast dhe nuk duhet të interpretohet si një vendosmëri që avioni është i aftë për fluturim synuar.

Emri Koordinator Kombetar i 22: _____

23 Nënshkrimi: _____

Item Code Kontrolluar ne daten Vërejtje

A. Flight Deck

Përgjithshëm

1. Kushtet e Përgjithshme	1 □ □ 1
2. Dalje e urgjencës	2 □ □ 2
3. Pajisjet	3 □ □ 3
Documentation	
4. Manualet	4 □ □ 4
5. Listat kontrolluese	5 □ 5 □
6. Radio Navigation Charts	6 □ □ 6
7. Minimum Lista Pajisje	7 □ □ 7
8. Certifikata e Regjistrimit	8 □ □ 8
9. Zhurma Certifikata (ku është e aplikueshme)	9 □ □ 9
10. AOC ose equivalent	10 □ □ 10
11. Radio Licenca	11 □ □ 11
12. Certifikata e airworthness (C / A)	12 □ □ 12
Fluturimit Data	
13. Përgatitjen e fluturimit	13 □ □ 13
14. Pesha dhe Bilanci i gjendjes	14 □ □ 14
Siguria Equipment	
15. Zjarr aparatet Hand	15 □ □ 15
16. Xhaketa Jeta / pajisje themelim	16 □ □ 16
17. Mberthysset	17 □ □ 17
18. Oksigjenit Pajisjet	18 □ □ 18
19. Flash Light	19 □ □ 19
Fluturimi Crew	
20. Fluturimi Crew Licenca	20 □ □ 20
21. Identifikohu Journey librit, ose equivalent	21 □ □ 21
22. Maintenance release	22 □ □ 22
23. Defekt njoftim	23 □ □ 23
24. Para inspektimit në fluturim	24 □ □ 24

B. Siguria Kabinë

1. Përgjithshëm të Brendshme Kushti	1 □ □ 1
2. Stacioni Cabin Shoqëruesi dhe pjesa tjetër e ekuipazhit zona	2 □ □ 2
3. Firs Aid Kit / e urgjencës mjekësore Kit	3 □ □ 3
4. Hang zjarrit aparatet	4 □ □ 4
Item Code	
5. Brezi i shpëtimit	5 □ 5 □
6. Seat Belt dhe vend Kushti	6 □ □ 6
7. Dalje emergjente, ndriçimit dhe shënon, pishtarë	7 □ □ 7
8. Slides / Jeta barkave (siç kërkohet), ELT	8 □ □ 8
9. Oksigjenit Furnizim (Cabin Crew dhe pasagjerëve)	9 □ □ 9
10. Udhëzime Siguria	10 □ □ 10
11. Cabin Crew Members	11 □ □ 11
12. Qasja në daljet emergjente	12 □ □ 12
13. Siguria e 13 □ bagazhet e pasagjerëve në	13 □
14. Vend Kapaciteti	14 □ □ 14

C. Kushtet Aircraft

1. Kushtet e Përgjithshëm të jashtme	1 □ □
2. Dyer dhe kapaket	2 □ □ 2
3. Fluturimi Kontrollet	3 □ □ 3
4. Rrota, goma dhe frena	4 □ □ 4
5. Shasia	5 □ 5 □
6. Rrota edhe kupola	6 □ □ 6
7. Motorri dhe këmbët ure	7 □ □ 7



8. Fan Blades	8 □ □ 8
9. Propellers	9 □ □ 9
10. Repaires dukshme	10 □ □ 10
11. Dëme të qartë unrepaired	11 □ □ 11
12. Rrjedhje	12 □ □ 12
D. Cargo	1 □ □ 1
1. Kushtet e Përgjithshme e kabina ngarkesë	2 □ □ 2
2. Mallrat e Rrezikshme	3 □ □ 3
3. Siguria e ngarkesave në bord	
E. Përgjithshëm	1 □ □ 1
1. Përgjithshme	

Item	Checked	Remark

SHTOJCA II

I. Inspektimi ramp duhet të realizohet ne menyre qe të shmange cdo vonesë të paarsyeshme të avionit që po inspektohet.

1. Gjate inspektimit kontrollohet për praninë dhe vlefshmërinë e dokumenteve të nevojshme për fluturime ndërkombëtare të tilla si: certifikata e regjistrimit, Regjistri i avionit (log book), certifikata e vlefshmerise ajrore, licensat e ekuipazhit, licensa e radios, lista e udhëtarëve dhe mallrave.

2. Kontrollohet përbërja e ekuipazhit të fluturimit dhe kualifikimi i tyre në përputhje me kërkesat e Aneksit 1 dhe Aneksit 6 të Konventës së Çikagos.

3. Kontrollohet dokumentacioni operacional (të dhënat e fluturimit, plani operativ i fluturimit, dokumenti teknik i udhëtimit (tech-log) dhe dokumentacioni i nevojshem për përgatitjen e fluturimit, në përputhje me Aneksin 6 të ICAO.

4. Kontrollohet qenia dhe statusi i dokumenteve dhe mjeteve të nevojshme të përkruara për lundrim ndërkombëtar në përputhje me Aneksin 3 të ICAO.

- Certifikata e operatorit ajror

- Certifikata e zhurmave

- Manualët e Operimit (duke përfshirë listen minimale të pajisjeve)

- Pajisjet e Sigurise

- Pajisjet e Sigurimit ne kabinë

- Pajisjet e nevojshme për fluturim të veçantë duke përfshirë komunikim radio-navigacional dhe pajisjet e tyre.

- Të dhënat e regjistrimit të fluturimit

5. Kontrollohet nese gjendja e avionit dhe pajisjet e tij (duke përfshirë dëmtime dhe riparime) siguron konformitet të vazhdueshëm me standardet e ICAO Aneksi 8.

II. Raporti i inspektimit duhet të hartohet pas inspektimit ramp dhe duhet të përfshijë informacionin lidhur me standartet e përgjithshme të përshkruara më lart dhe një listë të elementeve të kontrolluar, së bashku me cdo tregues për cdo të metë të konstatuar për secilin nga këto elemente dhe / ose ndonjë vërejtje specifike që mund të jetë e nevojshme.



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E PUNËVE PUBLIKE, TRANSPORTIT DHE TELEKOMUNIKACIONIT
MINISTRI

Nr. Prot 140/1

Date 11/11/2009

MIRATOHET


SO~~KOL~~ DASHI
MINISTER



UDHEZIM

Nr 140/1 datë 11.11.2009

“Mbi vlerësimin e sigurisë së avionëve të vendeve të huaja që operojnë në aeroportet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë”

Në përputhje me nenin 102, pika 4, të Kushtetutës të Republikës së Shqipërisë dhe në zbatim të Ligjit Nr. 10040 datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” neni 34/4,

Udhëzoj:

Neni 1

Qëllimi dhe Objektivi

1. Ky dhezim synon të sigurojë një nivel të lartë sigurie të avionëve të huaj të operojnë në aeroportet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë duke parashikuar rregulla dhe procedura për të realizuar inspektimin e tyre.
2. Inspektoret e Autoritetit të Aviacionit Civil kanë të drejtë të kryejnë inspektime që nuk parashikohen nga ky udhëzim dhe të bllokojnë ndalojnë ose vendosin kushte në çdo ulje të çdo avioni në aeroportet e Republikës së Shqipërisë në përputhje me të drejtën ndërkombëtare.
3. Avionët shtetërore, siç përcaktohet në Konventën e Çikagos e në Kodin Ajror, ashtu edhe avionet e me një peshe maksimale në ngritje në një vlerë me të vogël se 5.700 kg dhe që nuk janë përfshirë në transportin ajror komercial, janë të përjashtuara nga fushëveprimi i këtij udhëzimi.

Neni 2

Përkufizimet

Për qëllimin e këtij udhezimi:

- (a) "ndalim i avionit ne toke" do të thotë ndalimi zyrtar i një avioni për të lënë një aeroport dhe marrja e masave të tillë që janë të nevojshme për të ndaluar atë;
- (b) "standardet ndërkombëtare të sigurisë" do të thotë standardet e sigurisë të përfshira në Konventën e Çikagos dhe Aneksat e saj, në fuqi në kohën e inspektimit;
- (c) "inspektim ne toke" nënkupton shqyrtimin e sigurisë së avionëve të huaj në aeroportet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë në përputhje me Shtojcën II të këtij udhezimi;
- (d) "aeroplan i vendit të huaj" nënkupton një avion që nuk është përdorur apo nuk vepron nën kontrollin e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar.

Neni 3

Mbledhja e informacionit

Autoriteti i Aviacionit Civil do të krijojë një mekanizëm për të mbledhur çfarëdo të dhëne që konsiderohet e dobishme për përmbushjen e objektivit të përcaktuar në nenin I, duke përfshirë:

(a) informacione të rëndësishme të sigurisë të siguruar veçanërisht përmes:

- Raportet e pilotëve,
- Raportet e organizmave të mirëmbajtjes,
- Raportet e incidenteve
- Organizatave të tjera, të pavarura nga autoritetet kompetente të huaja,
- Ankesat e ndryshme;

(b) informacione mbi veprimet e ndërmarra pas një inspektimi në rampe, të tilla si:

- Avionët i ndaluar në toke,
- Avionët ose Operatorët e ndaluar nga ana e ndonjë shteti të huaj në fjalë,
- Veprim korrigjues të kërkuara,
- Kontakte me autoritetin kompetent të operatorit;

(c) Ndjekja e informacioneve lidhur me operatorin, të tilla si:

- Implementim të veprimeve korrigjuese,

Neni 2

Përkufizimet

Për qëllimin e këtij udhezimi:

- (a) "ndalim i avionit ne toke" do të thotë ndalimi zyrtar i një avioni për të lënë një aeroport dhe marrja e masave të tillë që janë të nevojshme për të ndaluar atë;
- (b) "standardet ndërkombëtare të sigurisë" do të thotë standardet e sigurisë të përfshira në Konventën e Çikagos dhe Aneksat e saj, në fuqi në kohën e inspektimit;
- (c) "inspektim ne toke" nënkupton shqyrtimin e sigurisë së avionëve të huaj në aeroportet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë në përputhje me Shtojcën II të këtij udhezimi;
- (d) "aeroplan i vendit të huaj" nënkupton një avion që nuk është përdorur apo nuk vepron nën kontrollin e Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar.

Neni 3

Mbledhja e informacionit

Autoriteti i Aviacionit Civil do të krijojë një mekanizëm për të mbledhur çfarëdo të dhëne që konsiderohet e dobishme për përmbushjen e objektivit të përcaktuara në nenin 1, duke përfshirë:

- (a) informacione të rëndësishme të sigurisë të të siguruarave veçanërisht përmes:
 - Raportëve të pilotëve,
 - Raportet e organizmave të mirëmbajtjes,
 - Raportet e incidenteve
 - Organizatave të tjera, të pavarura nga autoritetet kompetente të huaja,
 - Ankesat e ndryshme;
- (b) informacione mbi veprimet e ndërmarra pas një inspektimi në rampe, të tilla si:
 - Avionët i ndaluar në toke,
 - Avionët ose Operatorët e ndaluar nga ana e ndonjë shteti të huaj në fjalë,
 - Veprim korrigjues të kërkuara,
 - Kontakte me autoritetin kompetent të operatorit;
- (c) Ndjekja e informacioneve lidhur me operatorin, të tilla si:
 - Implementim të veprimeve korrigjuese,

- Përsëritje te mospërputhjeve te shkuara

Ky informacion do të mbahet, duke përdorur një raportim sipas një formulari standard që përmban artikujt e përshkruar në formën e përcaktuar në Shtojcën I te këtij udhezimi.

Neni 4

Inspektim ne Rampë (vendqëndrimi i avionit)

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të përdore mjetet e duhura për të siguruar që një avion i ardhur nga një vend i huaj ne aeroportet e Republikës së Shqipërisë të hapur për trafik ajror ndërkombëtar, i dyshuar për mospërputhje me standardet e sigurisë ndërkombëtare, të jetë subjekt i inspektimeve ne vendqëndrimin e avionëve (Ramp Inspections) nga inspektorët e autorizuar nga AAC. Në kryerjen e inspektimeve ne Ramp, një vëmendje te veçantë do t'i kushtohet:

- Burimit te informacit lidhur me gjendjen e dobët të mirëmbajtjes apo dëme apo defekte të dukshme;

- Rrethanave ne te cilat është raportuar kryerja e manovrave jonormale nga ana e avionit te huaj që nga hyrja në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë, të tilla që paraqesin shqetësimeve serioze te konsiderueshme të sigurisë;

- Inspektimeve të mëparshme ku është zbuluar një mangësi ne siguri dhe devijime nga standardi, të cilat bëjnë që te rritet shqetësimi serioz mbi faktin se avioni nuk është në përputhje me standardet e sigurisë ndërkombëtare dhe se defektet e zbuluara nga keto inspektime nuk jane korrigjuar;

- Faktit se ka dëshmi se autoritetet kompetente të vendit të regjistrimit nuk kane ushtruar mbikëqyrjen e duhur të sigurisë, ose

- Te dhënave te mbledhura në bazë të Nenit 3 te këtij udhezimi, qe japin shkas për shqetësim në lidhje me operatorin ose ku r ne një inspektim të mëparshëm te avionit të përdorur nga ana e te njëjtit operator jane konstatuar mangësi.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të kryejë inspektime rampe edhe në mungesë të ndonjë dyshimi të mundshëm, në përputhje me një procedurë kontrolli të menjëhershme, e cila duhet të jetë jo-diskriminuese dhe ne perputhje me te drejten nderkombetare.

3. AAC do te sigurojë qe Inspektimet e te avionëve te huaj ne ramp, bazuar ne kërkesat e Nenit 8(3) te këtij udhëzimi do te zbatohen plotësisht.

4. Inspektimi ne Rampe do të kryhet në përputhje me procedurën e përshkruar në Shtojcën II te këtij udhëzimi dhe duke përdorur një forme raporti te inspektimit qe te përmbaje të paktën elementet e përshkruara në formën e përcaktuar në Shtojcën II. Në përfundim të inspektimit ramp, komandanti i avionit ose një përfaqësues i operatorit të avionit duhet të informohet për rezultatet e inspektimit dhe gjetjet. Në qoftë janë gjetur defekte ose devijime të rëndësishme, raporti do ti dërgohet operatorit te avionit dhe autoriteteve kompetente përkatëse.

5. Kur kryhet një inspektim ne vendqëndrimin e avionit sipas këtij udhezimi, autoriteti kompetent qe kryen inspektimin do të bëjë të gjitha përpjekjet e mundshme për të shmangur një vonesë të paarsyeshme e avionit qe po inspektohet.

Neni 5

Shkëmbimi i informacionit

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marri pjesë në një shkëmbim të ndërsjelltë të informacionit. Informacione të tilla duhet që, me kërkesën e një autoriteti kompetent të huaj, të përfshijnë në një listë aeroportet e RSH të hapura për trafikun ajror ndërkombëtar me një tregues sipas çdo viti kalendarik lidhur me numrin e inspektimeve të kryera në rampe dhe numrin e lëvizjeve të avionëve të vendeve të huaja për çdo aeroport në atë listë.
2. Të gjitha raportet që i referohen standardeve të Nenit 3 dhe raportet e inspektimit të rampes që i referohen kërkesave të Nenit 4 (4) do t'i vihen pa vonesë në dispozicion të Komisionit Evropian dhe, me kërkesën e tyre, autoriteteve kompetente të shteteve të huaja dhe Agjencisë së Sigurisë Ajrore të Komisionit Evropian të (EASA).
3. Kurdo që një raport standard tregon ekzistencën e një kërcënimi potencial të sigurisë, apo një raport inspektim në rampe (vendqëndrimi i avionit) tregon se një avion nuk është në përputhje me standardet e sigurisë ndërkombëtare dhe mund të përbëjë një kërcënim potencial për sigurinë, ky raport do t'i komunikohet pa vonesë çdo autoriteti kompetent të shtetit të regjistrimit të avionit dhe Komisionit Evropian.

Neni 6

Mbrojtja dhe shpërndarja e informacionit

1. Autoriteti i Aviacionit Civil në përputhje me legjislacionin në fuqi, do të marrë masat e nevojshme për të siguruar fshehtësinë e duhur të informacionit të siguruar sipas Nenit 5. Autoriteti i Aviacionit Civil do të përdorë këtë informacion vetëm për qëllim të Këtij Udhezimi.
2. Pa cenuar të drejtën e publikut për tu informuar, AAC ka të drejte të vendose sasinë, kushtet dhe mënyrën e shpërndarjes së informacionit për palët e interesuara, në përputhje me paragrafin 1. Këto masa, të cilat mund të jenë të përgjithshme ose të veçanta, do të bazohet në nevojën që:
 - Tu sigurojë personave dhe organizatave informacionin që iu nevojiten për të përmirësuar sigurinë e aviacionit civil;
 - Të kufizojë përhapjen e informacionit duke u koncentruar vetëm në ato të dhëna që janë rreptësisht të nevojshme për qëllime të përdoruesve të saj, në mënyrë që të garantojë fshehtësinë e duhur e këtyre informacioneve.
3. Sa herë që informacioni lidhur me mangësitë në operimin e avionit është dhënë vullnetarisht, raportet e inspektimit të referuara në Nenin 4 (4) do të jetë klasifikuara lidhur me burimin e një informacioni të tillë.

Neni 7

Blokimi i një avioni në nisje

1. Kur papajtueshmëria me standardet e sigurisë ndërkombëtare është e qartë dhe mund të çojë në rritjen e rrezikshmërisë së sigurisë në fluturim, operatori i avionit duhet të marrë masat e

nevojshme për të ndrequr të metat para nisjes së fluturimit. Nëse autoriteti kompetent i kryerjes së inspektimit në rampe nuk është i kënaqur me veprimet korrigjuese të kryera para fluturimit, do ta bllokojë nisjen e avionit deri në momentin kur rreziku është larguar dhe menjëherë do të informojë autoritetet kompetente të operatorit në fjalë dhe të shtetit e regjistrimit të avionit.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil që kryen inspektimin e rampes mund, në koordinim me shtetin përgjegjës për funksionimin e avionit në fjalë ose shtetit të regjistrimit të avionëve, të përcaktojë kushtet e nevojshme sipas të cilave avioni mund të lejohet të fluturojë për një aeroport në të cilin mund të korrigjohen mangësitë. Nëse mangësia ndikon në vlefshmërinë e certifikatës së vlefshmërisë së avionit, bllokimi mund të hiqet vetëm nëse operatori i bllokuar në nisje merr leje nga shteti ose shtetet në të cilat do të mbikalohet në këtë fluturim.

Neni 8

Përmirësimi i Sigurisë dhe zbatimi i masave

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do t'i raportojë Agjencisë së Sigurisë Ajrore të Komisionit Evropian (EASA) mbi masat operacionale të marra për të zbatuar kërkesat e neneve 3, 4 dhe 5.
2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë të gjitha masat për të krijuar kushte për zbatimin e neneve 3, 4 dhe 5 të tilla si:
 - Përdorimin e listës së informacionit që duhet mbledhur;
 - Detajimin e përmbajtjes dhe procedurat për inspektimet e rampes;
 - Përdorimin e formatit për ruajtjen dhe klasifikimin e të dhënave;
 - Mbështetjen e organeve përkatëse të menaxhimit apo operimit si dhe mjeteve të tyre, të nevojshme për mbledhjen dhe shkëmbimin e informacionit.
3. Në bazë të informacioneve të marra sipas neneve 3, 4 dhe 5 AAC do të marrë një vendim sipas të dhënave që rezultojnë nga inspektimi i rampes dhe të dhënave të tjera lidhur me ruajtjen e sigurisë ajrore, në veçanti ato të dhëna të një specifikave të caktuar për operatorin ose për operatorët e një vendi të huaj. Autoriteti kompetent i vendit të huaj të operatorit mund të kërkojë ndryshimin e vendimit sipas një marrëveshje të arritur mes tij dhe AAC lidhur me masat korrigjuese.
4. AAC duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të bashkëpunuar me vendet e huaja dhe të ndihmojë për të përmirësuar kapacitetet e sigurisë së tyre të mbikëqyrjes së aviacionit.

Neni 9

Imponimi i një ndalimi ose kushtet në operacion

Nëse AAC vendos ndalimin e operimit të një operatori të huaj në aeroportet e tij apo vendos kushte të veçanta për operimin e një operatori ose operatorëve të një vendi të specifik të huaj në pritje të miratimit nga autoriteti kompetent i atij vendi të një marrëveshje të kënaqshme për marrjen e masave korrigjuese:

nevojshme për të ndrequr të metat para nisjes së fluturimit. Nëse autoriteti kompetent i kryerjes së inspektimit në rampe nuk është i kënaqur me veprimet korrigjuese të kryera para fluturimit, do ta bllokojë nisjen e avionit deri në momentin kur rreziku është larguar dhe menjëherë do të informojë autoritetet kompetente të operatorit në fjalë dhe të shtetit e regjistrimit të avionit.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil që kryen inspektimin e rampes mund, në koordinim me shtetin përgjegjës për funksionimin e avionit në fjalë ose shtetit të regjistrimit të avionëve, të përcaktojë kushtet e nevojshme sipas të cilave avioni mund të lejohet të fluturojë për një aeroport në të cilin mund të korrigjohen mangësitë. Nëse mangësia ndikon në vlefshmërinë e certifikatës së vlefshmërisë së avionit, bllokimi mund të hiqet vetëm nëse operatori i bllokuar në nisje merr leje nga shteti ose shtetet në të cilat do të mbikalojë në këtë fluturim.

Neni 8

Përmirësimi i Sigurisë dhe zbatimi i masave

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do t'i raportojë Agjencisë së Sigurisë Ajrore të Komisionit Evropian (EASA) mbi masat operacionale të marra për të zbatuar kërkesat e neneve 3, 4 dhe 5.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë të gjitha masat për të krijuar kushte për zbatimin e neneve 3, 4 dhe 5 të tilla si:

- Përdorimin e listës së informacionit që duhet mbledhur;
- Detajimin e përmbajtjes dhe procedurat për inspektimet e rampes;
- Përdorimin e formatit për ruajtjen dhe klasifikimin e të dhënave;
- Mbështetjen e organeve përkatëse të menaxhimit apo operimit si dhe mjeteve të tyre, të nevojshme për mbledhjen dhe shkëmbimin e informacionit.

3. Në bazë të informacioneve të marra sipas neneve 3, 4 dhe 5 AAC do të marrë një vendim sipas të dhënave që rezultojnë nga inspektimi i rampes dhe të dhënave të tjera lidhur me ruajtjen e sigurisë ajrore, në veçanti ato të dhëna të një specifike të caktuar për operatorin ose për operatorët e një vendi të huaj. Autoriteti kompetent i vendit të huaj të operatorit mund të kërkojë ndryshimin e vendimit sipas një marrëveshje të arritur mes tij dhe AAC lidhur me masat korrigjuese.

4. AAC duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për të bashkëpunuar me vendet e huaja dhe të ndihmojë për të përmirësuar kapacitetet e sigurisë së tyre të mbikëqyrjes së aviacionit.

Neni 9

Imponimi i një ndalimi ose kushtet në operacion

Nëse AAC vendos ndalimin e operimit të një operatori të huaj në aeroportet e tij apo vendos kushte të veçanta për operimin e një operatori ose operatorëve të një vendi të specifik të huaj në pritje të miratimit nga autoriteti kompetent i atij vendi të një marrëveshje të kënaqshme për marrjen e masave korrektuese:

(a) se shteti i huaj duhet të njoftojë AAC për masat e marra, dhe AAC do t'i transmetojë informacionin Agjensisë së Sigurisë Ajrore të Komisionit Evropian (EASA);

Neni 10

Zbatimi

AACeshet përfshijëse për zbatimin e këtij udhezimi.

Neni 11

Hyrja në fuqi

Ky udhezim hyn në fuqi pas publikimit në Fletoren Zyrtare.

This report represents an indication of what was found on this occasion and must not be construed as a determination that the aircraft is fit for the intended flight. Data submitted in this report can be subject to changes for correct wording upon entering into the SFAA database. (*Signature by any member of the flight crew or other representative of the operator does not mean the acceptance of the listed findings but a confirmation that the aircraft has been inspected on the date and at the place indicated on the document.*)

Item	Remarks(s)
------	------------

Inspector(s) sign or number	
Captain's sign (OPTIONAL)	
(3c) Aircraft detained by inspector	
(3b) Corrective actions before flight	
(3a) Restrictions on the aircraft	
(2) Information to the authority	
(1) Information to the captain	
(0) No remarks	

A	Flight deck	1	General condition
		2	Emergency exit
		3	Equipment
		4	Documentation
		5	Checklists
		6	Radio navigation charts
		7	Minimum equipment list
		8	Certificate of Registration
		9	Noise certificate
		10	A.O.C.
		11	Radio licence
		12	Certificate of Airworthiness
		13	Operational flight plan
		14	Load distribution (Weight and Balance)
		15	Hand fire extinguishers
		16	Life jackets / flotation device
		17	Harness
		18	Oxygen equipment
		19	Flash light

B	Safety / Cabin	1	General internal condition
		2	Cabin attendant's seat and rest area
		3	First aid kit / emergency medical kit
		4	Hand fire extinguishers
		5	Life jackets / flotation devices
		6	Seat belts
		7	Emerg. exit, lighting and marking, ladders
		8	Slides / life rafts
		9	Oxygen supply (cabin crew and pax.)
		10	Safety instructions
		11	Sufficient number of cabin crew members
		12	Access to emergency exits
		13	Safety of passenger baggage
		14	Sufficient seat capacity

C	Aircraft condition	1	General external condition
		2	Doors and hatches
		3	Flight controls
		4	Wheels, tyres and brakes
		5	Undercarriage (skids/floats)
		6	Wheel well
		7	Intake and exhaust nozzle
		8	Fan blades
		9	Propellers, Rotors (main/tail)
		10	Obvious repairs
		11	Obvious unrepai red damage
		12	Leakage
D	Cargo	1	General condition of cargo compartment
		2	Dangerous goods
		3	Safety of cargo on board
E	General	1	Additional remarks

Date:	Time:	Place:	AOC no.:	Flight no.:	A/C configuration:	Construction no.:	Chartered by Operator:	Registration marks:	Signature:	Name:	Function:
Acknowledgement of receipt:											
Refusal to sign:											
Flight crew state of licensing:											
Operator:											
Route from:											
Charterer's State:											
Flight type:											

General Directorate of
Civil Aviation Albania
Flight Safety Directorate
Tel: ++3542251220 Fax: ++35442223969



SFAA proof of evidence of inspection

