

URDHËR
Nr.150, datë 7.4.2014

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES PËR
VLERËSIMIN E SIGURISË SË AVIONËVE TË
VENDEVE TË HUAJA QË OPEROJNË NË
AEROPORTET NDËRKOMBËTARE TË
REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË – (SAFA)**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të nenit 7 pika “ç” të nenit 9 pika 1.b, neneve 34, 35, 36 të ligjit nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” të ndryshuar dhe në përputhje me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e Marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit evropian”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores për “Vlerësimin e sigurisë së avionëve të vendeve të huaja që operojnë në aeroportet

ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë (SAFA), sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë e tij.

2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e kësaj rregulloreje.

3. Urdhri i ministrit nr. 56, datë 2.5.2011 "Për miratimin e rregullores së procedurave SAFA", shfuqizohet.

4. Udhëzimi 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" shfuqizohet.

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

MINISTRI I TRANSPORTIT
DHE INFRASTRUKTURËS
Edmond Haxhinasto

RREGULLORE
PËR VLERËSIMIN E SIGURISË SË AVIONËVE TË
VENDEVE TË HUAJA QË OPEROJNË NË
AEROPORTET NDËRKOMBËTARE TË REPUBLIKËS
SË SHQIPËRISË (SAFA)

Neni 1
Objekti

Kjo rregullore përcakton rregullat në lidhje me:

a) aktivitetet e fluturimit që kryhen në Republikën e Shqipërisë prej operatorëve ajrorë që i përkasin një prej shteteve anëtarë të ICAO-s;

b) vendosjen nga ana e Republikës së Shqipërisë të standardeve që përfshihen në anekset e Konventës së Çikagos, vendosjen e një sistemi efikas kontrolli mbi sigurinë e aviacionit, si dhe respektimin e këtyre standardeve nga ana e mbajtësve të certifikatave dhe licencave;

c) verifikimin e respektimit të standardeve teknike nga ana e shteteve firmëtare të Konventës së Çikagos, si dhe praktika inspektimi në përputhje me nenin 16 të Konventës së Çikagos;

d) inspektimin në vendqëndrimin e avionit (RAMP);

e) masat për ruajtjen e rregullave dhe sigurisë të transportit ajror të operuar në territorin e secilit shtet nga ana e mjeteve të një shteti tjetër.

Neni 2
Terma dhe përkufizime

Termat e përdorur në këtë rregullore kanë kuptimin e mëposhtëm:

a) SAFA: Vlerësimi i sigurisë së avionëve të huaj që operojnë në aeroportet ndërkombëtare të Shqipërisë.

b) Inspektimet SAFA të avionit në vendqëndrim: kontrolli i një mjeti fluturues i kryer konform kësaj rregulloreje.

c) Mjet fluturues i një vendi të tretë: një mjet fluturues që nuk i nënshtrohet kontrollit të autoritetit kompetent të

një shteti anëtar të BE-së ose të ZPEA-së, sipas parashikimeve të marrëveshjes së ZPEA-së.

d) Standardet ndërkombëtare të sigurisë: standardet e sigurisë ajrore të përcaktuara në Konventën e Çikagos dhe në anekset e saj, që janë në fuqi në çastin e inspektimit.

e) Ndalim në tokë: ndalim zyrtar që i imponohet një mjeti fluturues për të lënë një aeroport dhe adoptimi i masave të nevojshme për këtë rast;

Neni 3
Fusha e zbatimit

Kjo rregullore do të zbatohet për mjetet fluturuese të regjistruara në vendet e treta, jashtë Republikës së Shqipërisë, që:

a) përdoren nga operatorë të huaj, të BE-se ose jo të BE-së;

b) ulen në një aeroport të ndodhur në territorin shqiptar;

c) kanë një peshë maksimale në nisje të barabartë ose më të madhe se 5700 kg dhe kryejnë transport ajror për qëllime fitimprurëse.

Mund t'u nënshtrohen gjithashtu inspektimeve në tokë sipas kësaj rregulloreje, edhe mjete të regjistruar në vendet anëtare të Bashkimit Evropian.

Neni 4
Mbledhja e informacionit

AAC-ja duhet të zbatojë një mekanizëm për të mbledhur çfarëdo lloj informacioni që e konsideron të vlefshëm për përmbushjen e objektivave të përcaktuara në nenin 1, duke përfshirë:

a) Informacionin e rëndësishëm për sigurinë dhe veçanërisht:

- raportet e pilotëve;
- raportet e organizatave të mirëmbajtjes;
- raportimin e incidenteve;
- raportet nga organizata të tjera të pavarura nga AAC-ja;

- ankesat.

b) Informacionin mbi veprime të ndërmarra pas një inspektimi të avionit në vendqëndrim, siç mund të jenë:

- avionët e ndaluar në tokë;
- avionët ose operatorë ajrorë që kanë marrë një masë ndalimi;

- veprimet korrigjuese të kërkuara;
- kontaktet me autoritetet përgjegjëse të operatorit ajror;

c) Informacionin e vazhdueshëm për operatorin ajror në lidhje me:

- veprimin korrigjues të zbatuar;
- përsëritjen e mospërmbushjeve.

Neni 5

Inspektimet SAFA në vendqëndrim

5.1 AAC-ja do të përdorë mjetet e duhura për t'u siguruar që avionët e vendeve të treta që dyshohen për mospërputhje me standardet e sigurisë në fuqi në Republikën e Shqipërisë, të cilët ulen në një nga aeroportet e Shqipërisë, të hapuar për trafikun ajror ndërkombëtar, të jenë subjekt i inspektimeve në vendqëndrim.

Në zbatim të kësaj rregulloreje, vëmendje e veçantë i duhet kushtuar nga AAC-ja avionit:

a) kur është marrë informacion që tregon për kushte mirëmbajtjeje të këqija ose dëmtime, defekte të dukshme.

b) që është raportuar se po kryhen manovra jo normale që në hyrjen e hapësirës ajrore të Shqipërisë të cilat sjellin probleme serioze për sigurinë;

c) nëse gjatë një inspektimi ramp të mëparshëm, janë hasur mangësi që ngrenë shqetësime serioze të llojit të mospërputhshmërisë të avionit me standardet ndërkombëtare të sigurisë dhe të moskorigjimit të defekteve;

d) nëse ka evidenca, fakte që autoritet kompetente të shtetit të regjistrit mund të mos kenë ushtruar mbikëqyrjen e duhur nga pikëpamja e sigurisë;

e) nëse informacioni i mbledhur sipas nenit 4 jep shkak për shqetësime lidhur me operatorin ose nëse një inspektim i mëparshëm në vendqëndrim të një avioni të përdorur nga i njëjti operator ka shfaqur mangësi.

5.2 AAC-ja vendos rregulla, në mënyrë që të kryejë inspektime në vendqëndrim në përputhje me një procedurë të veçantë *spot-check*, duke siguruar që këto rregulla të jenë në përputhje me ligjet shqiptare dhe ndërkombëtare, të adaptuara në Republikën e Shqipërisë.

5.3 AAC-ja duhet të sigurojë kryerjen e inspektimeve të nevojshme në vendqëndrim dhe mjete të tjera të mbikëqyrjes siç përcaktohet në këtë rregullore.

5.4 Inspektimi në vendqëndrim duhet të kryhet në përputhje me procedurat specifike përkatëse dhe duke përdorur një raport inspektimi që përmban te paktën detyrat e përshkruara në formularin përkatës. Me përfundimin e inspektimit, komandanti i avionit ose një përfaqësues i operatorit duhet të informohet mbi gjetjet përkatëse, dhe nëse gjenden defekte të rëndësishme, raporti i dërgohet operatorit dhe autoritetit të aviacionit civil të shtetit përkatës.

5.5 Gjatë kryerjes së një inspektimi në vendqëndrim sipas kësaj rregulloreje, inspektori i AAC-së duhet të bëjë të gjitha përpjekjet e mundshme që të shmangë vonesa të paarsyeshme të avionit të inspektuar.

Neni 6

Shkëmbimi i informacionit

6.1 AAC-ja do të marrë pjesë në një shkëmbim të ndërsjellë të informacionit. Me kërkesën e një autoriteti kompetent, një informacion i tillë do të përfshijë një listë të

aeroporteve të shteteve të tjera që janë të hapura për trafikun ajror ndërkombëtar me një tregues, për çdo vit kalendarik, për numrin e inspektimeve të kryera dhe numrin e lëvizjeve të avionëve të vendeve të tretë në çdo aeroport në atë listë.

6.2 Të gjitha raportimet standarde të referuara në nenin 5 dhe në nenin 6 do të bëhen pa vonesë tek autoritetet kompetente të shteteve anëtare dhe Agjencia Evropiane e Sigurisë në Aviacion (EASA).

6.3 Kurdo që një raport standard tregon ekzistencën e një kërcënimi potencial të sigurisë, apo një raport inspektimi tregon se një avion nuk është në përputhje me standardet e sigurisë ndërkombëtare dhe mund të përbëjë një kërcënim potencial për sigurinë, raporti do t'i komunikohet pa vonesë çdo autoriteti kompetent dhe Komisionit të BE-së.

Neni 7

Mbrojtja dhe shpërndarja e informacionit

7.1 AAC-ja duhet që në përputhje me legjislacionin kombëtar, të marrë masat e nevojshme për të siguruar fshehtësinë e duhur të informacionit të marre sipas nenit 4. AAC-ja do ta përdorë këtë informacion vetëm për qëllim të kësaj rregulloreje.

7.2 Komisioni Evropian boton një raport vjetor nga informacioni i grumbulluar, të cilin e vë në dispozicion për publikun dhe palët e interesuara, i cili përmban një analizë të të gjithë informacionit të marrë në përputhje me nenin 4. Kjo analizë është e thjeshtë dhe e lehtë për t'u kuptuar dhe tregon nëse ekziston një rrezik në rritje për sigurinë ajrore të pasagjerëve. Në këtë analizë, burimi i informacionit nuk do të identifikohet.

7.3 Në zbatim të nenit 6, si më sipër, AAC-ja propozon për miratim të Ministri rregullat e shpërndarjes së informacionit për palët e interesuara, referuar në paragrafin 1 dhe kushtet lidhur me to. Këto rregulla, të cilat mund të jenë të përgjithshme ose të veçanta, do të bazohen në rastet e nevojshme:

a) për t'u siguruar personave dhe organizatave informacionet që u nevojiten për të përmirësuar sigurinë e aviacionit civil;

b) për të kufizuar përhapjen e informacionit në atë që është rreptësisht i nevojshëm për qëllime të përdoruesve të tij, në mënyrë që të sigurojë fshehtësinë e duhur e këtyre informacioneve.

7.4 Sa herë që informacioni në lidhje me mungesat e avionit është dhënë vullnetarisht, raporti i inspektimit nuk duhet të identifikohet përsa i përket burimit të këtij informacioni.

Neni 8

Ndalimi i avionit në tokë

8.1 Kur mospërputhja me standardet e sigurisë në fuqi në Republikën e Shqipërisë, është qartësisht e rrezikshme për sigurinë në fluturim, masat duhet të

ndërmerren nga operatori i avionit për të rregulluar problemin përpara fluturimit. Nëse AAC-ja nuk është e kënaqur me veprimet korrigjuese që do të ndërmerren përpara fluturimit, duhet të ndalojë avionin derisa rreziku të kalojë dhe duhet të informojë menjëherë autoritetin kompetent të operatorit dhe shtetin e regjistrimit të avionit.

8.2 AAC-ja gjatë kryerjes së një inspektimi në vendqëndrim në bashkëpunim me shtetin e operatorit ose shtetin e regjistrimit të avionit mund të përshkruajë kushtet e nevojshme nën të cilat avioni mund të lejohet të fluturojë tek një aeroport në të cilin defektet mund të korrigjohen.

Nëse defekti ndikon mbi vlefshmërinë e certifikatës së vlefshmërisë ajrore të avionit, ndalimi i tij në tokë mund të hiqet vetëm nëse operatori merr një leje nga shteti ose shtetet mbi të cilat ai do të kalojë gjatë fluturimit.

Neni 9

Përmirësimi i sigurisë dhe masat zbatuese

9.1 AAC-ja duhet të raportojë në Komisionin Evropian mbi masat operacionale të ndërmarra në implementimin e kërkesave të specifikuar në nenet 4, 5, 6.

9.2 Bazuar në informacionin e mbledhur sipas paragrafit 1, Komisioni Evropian ndërmerr masat e nevojshme për të lehtësuar implementimin e neneve 4, 5, 6, siç janë:

a) Përcakton një listë të informacionit që do të mblidhet;

b) Detajon përmbajtjen dhe procedurat për inspektimet në vendqëndrim;

c) Përcakton formatin për grumbullimin dhe shpërndarjen e të dhënave;

d) Krijon ose mbështet organizmat e përshtatshëm për menaxhimin ose operimin e mjeteve të nevojshme për grumbullimin dhe shkëmbimin e informacionit.

9.3 Bazuar në informacionin e mbledhur sipas neneve 4,5,6, një vendim mund të merret nga Komisioni Evropian mbi inspektimin në vendqëndrim dhe masat e tjera të mbikëqyrjes, në veçanti ato të operatorëve specifike ose të operatorëve nga vende të treta specifike, duke pritur një marrëveshje të kënaqshme për masat korrigjuese nga autoriteti kompetent i vendit të tretë.

9.4 Komisioni Evropian mund të ndërmarrë masa të përshtatshme, të operojë me vendet e treta dhe t'i ndihmojë ata për të përmirësuar aftësitë e tyre për mbikëqyrjen e sigurisë në aviacion.

Neni 10

Imponimi i një ndalese ose kushtëzime në operim

Nëse AAC-ja vendos të ndalojë nga aeroportet RSH-së, të imponojë kushte në operimin e operatorëve specifike ose operatorëve të vendeve të treta specifike, duke pritur një marrëveshje të kënaqshme për masat korrigjuese nga

autoriteti kompetent i vendit të tretë:

a) atëherë AAC-ja duhet të njoftojë Komisionin Evropian për masat e marra dhe Komisioni do ta transferojë informacionin tek vendet e tjera anëtare.

b) Komisioni mund të lëshojë rekomandime dhe të ndërmarrë veprime që konsiderohen të nevojshme; për më tepër, mund të shtrijë masat e njoftuara sipas paragrafit (a) të të gjitha vendet anëtare duke pritur një draft të masave të ndërmarra.

Neni 11

Udhëzime të përgjithshme

11.1 Inspektimet në vendqëndrimin e avionit në kuadrin e programit SAFA do të kryen nga inspektorët që kanë njohuritë e nevojshme në lidhje me fushën e inspektimit, që mbulojnë detyrimisht aspektin teknik, operativ dhe fluturues sipas pikave të listës së kontrollit. Kur kryhet një inspektim në tokë nga dy ose më shumë inspektorë, elementet kryesore të inspektimit, si inspektimi fizik i jashtëm i avionit, inspektimi i kabinës së pilotimit dhe inspektimi i kabinës së pasagjerëve dhe/ose i kompartimentit të ngarkesës, mund të ndahen mes inspektorëve.

11.2 Para fillimit të pjesës së inspektimit që do të zhvillohet në bordin e avionit, inspektorët duhet të identifikojnë veten tek komandanti i avionit ose, në mungesë të tij, tek një anëtar i ekuipazhit drejtues ose tek përfaqësuesit më të lartë të operatorit. Kur nuk është i mundur informimi i një përfaqësuesi të operatorit ose kur brenda ose pranë avionit nuk është i pranishëm asnjë përfaqësues, parimi i përgjithshëm është që nuk duhet të kryhet inspektimi SAFA në VQA. Në raste të veçanta mund të merret vendim për të kryer inspektim SAFA në VQA, por ai duhet të jetë i kufizuar në kontrollin vizual të pjesës së jashtme të avionit.

11.3 Inspektimi duhet të jetë sa më i plotë brenda kohës dhe mjeteve në dispozicion. Kjo nënkupton që, nëse koha dhe mjetet në dispozicion janë të kufizuara, jo gjitha pikat e inspektimit, por një numër i reduktuar i tyre mund të verifikohen. Në bazë të kohës dhe mjeteve në dispozicion për inspektimin e SAFA në VQA, pikat që do të inspektohen do të jenë në konformitet me objektivat e programit SAFA të BE-së.

11.4 Një inspektim në VQA nuk duhet të sjellë vonesë të paarsyeshme në nisjen e avionit që i nënshtrohet inspektimit. Shkaqe të mundshme për vonesë mund të jenë, por jo vetëm, dyshimet lidhur me korrektësinë e përgatitjes për fluturim, vlefshmërinë ajrore të avionit ose ndonjë çështje që lidhet drejtpërdrejt me sigurinë e avionit dhe pasagjerëve të tij.

Neni 12

Kryerja e inspektimeve

12.1 Autoriteti i Aviacionit Civil mundëson që të gjitha inspektimet e avionëve në vendqëndrim të

kryhen sipas programit SAFA, nga inspektorë të kualifikuar.

Inspektorët e emëruar SAFA duhet të përmbushin kriteret për kualifikimet të përcaktuara më poshtë:

12.1.1 Kriteret për kualifikim

Kriteret e pranimit

Si kërkesë bazë të kualifikimit të inspektorëve SAFA, AAC-ja siguron që kandidatët të zotërojnë formimin aeronautik dhe/ose njohjen praktike në fushat e tyre të inspektimit sa më poshtë:

- a) operimi i avionit;
- b) licencimi i personelit;
- c) mirëmbajtja dhe vlefshmëria ajrore e avionit;
- d) mallrat e rrezikshme;

12.1.2 Kërkesat e trajnimit

Para kualifikimit kandidatët duhet të kenë përfunduar me sukses një trajnim, që përfshin:

a) një kurs teorik në klasë, dhënë nga një organizatë trajnimi SAFA e miratuar si te neni 13;

b) trajnim praktik dhënë nga një organizatë trajnimi SAFA e miratuar si tek neni 13 ose nga inspektorë "senior" të pranuar nga AAC-ja si tek neni 14, që veprojnë pavarësisht nga një organizatë trajnimi SAFA;

c) trajnime OJT, kryer nëpërmjet një serie inspektimesh nga një inspektor "sendor" i pranuar nga AAC-ja si tek neni 14.

12.1.3 Kërkesat për ruajtjen e vlefshmërisë së kualifikimit

Inspektorët SAFA mund ta ruajnë vlefshmërinë e këtyre kualifikimeve:

a) duke kryer një trajnim periodik që përfshin kurse teorie në klasë dhënë nga një organizatë trajnimi SAFA.

b) duke kryer një numër minimal inspektimesh në tokë gjatë çdo periudhë prej 12 muajsh nga trajnimi i fundit SAFA, përveç rasteve kur inspektori është gjithashtu i kualifikuar në operimet e fluturimit ose i vlefshmërisë ajrore pranë autoritetit të aviacionit civil dhe kryen rregullisht inspektime mbi avionët e operatorëve kombëtare.

Neni 13

Organizata e trajnimit SAFA

13.1 Një organizatë trajnimi SAFA mund të bëjë pjesë në autoritetin kompetent të një shteti të asociuar në EASA ose të jetë një organizëm i tretë.

Një organizëm i tretë mundet:

a) të jetë pjesë e autoritetit kompetent në një shtet tjetër të asociuar në EASA;

b) të jetë entitet i pavarur.

13.2 Duhet bërë e mundur që kurset e trajnimit të dhëna nga autoritetet kombëtare të jenë konform programeve përkatëse të përcaktuar dhe publikuar nga EASA.

13.3 Nëse AAC-ja i drejtohet një organizate për trajnim SAFA, atëherë AAC-ja duhet të krijojë një sistem për

vlerësimin e kësaj organizate. Sistemi duhet të jetë i thjeshtë, transparent dhe proporcional dhe të mbajë parasysh materialin udhëzues përkatës të përpunuar dhe publikuar nga EASA. Ky sistem mund të konsiderojë edhe vlerësimet e kryera nga shtete të tjera të asociuar në EASA.

13.4 Një organizatë trajnimi SAFA mund të përdoret vetëm nëse vlerësimi dëshmon që trajnimi do jepet konform programeve përkatëse të përcaktuara dhe publikuara nga EASA.

13.5 AAC sigurohet që sistemet e vlerësimit të organizatave të trajnimit SAFA të ndryshohen pikërisht për të reflektuar të gjitha rekomandimet që dalin nga kontrollet e standardizuara të kryera nga EASA.

13.6 AAC-ja mund të kërkojë nga EASA vlerësimin e organizatës së trajnimit SAFA me një opinion, mbi të cilin ajo të mund të bazojë vlerësimin e saj.

Neni 14

Inspektorët ekspertë

14.1 AAC-ja mund të emëroje inspektorë "senior", me kusht që ata të plotësojnë kërkesat përkatëse në lidhje me kualifikimet, të vendosura nga vete AAC-ja.

14.2 AAC-ja siguron që kriteret e pikës 1 të përmbajnë të paktën përshkrimet që vijnë, ku i emëruari:

a) duhet të ketë qenë inspektor i kualifikuar SAFA gjatë 3 vjetëve para emërimit;

b) duhet të ketë kryer një minimum prej 36 inspektimesh SAFA gjatë 3 vjetëve para emërimit.

14.3 AAC-ja duhet të sigurojë që trajnimi praktik dhe/ose trajnimi në punë e sipër-(OJT) i dhënë nga inspektorët ekspertë të jetë në bazë të programeve të përshtatshëm të punuar dhe publikuar nga EASA.

14.4 AAC-ja mundet gjithashtu të ngarkojë inspektorët e saj "senior" për të kryer trajnim praktik dhe/ose trajnim në punë sipër (OJT) tek inspektorë të shteteve të tjerë.

Neni 15

Standardet

Standardet e ICAO-s dhe procedurat plotësuese rajonale evropiane të ICAO-s të adaptuara në Republikën e Shqipërisë, janë baza përkundrejt së cilës avionët dhe operatorët do të inspektohen në kuadrin e programit SAFA. Përveç kësaj, gjatë inspektimit të gjendjes teknike të një avioni, kontrolli do të kryhet mbështetur në standardet e prodhuesit të avionit.

Neni 16

Procesi i inspektimit

16.1 Titujt e listëkontrollit

a) Titujt që do të inspektohen do të zgjidhen midis atyre të dhëna në listëkontrollin e raportit të inspektimit SAFA në vendqëndrim, i cili përmban 54 tituj.

b) Inspektimi dhe gjetjet e kontrollit, nëse ka, duhet të pasqyrohen në raportin e inspektimit SAFA në vendqëndrim, pasi inspektimi të ketë përfunduar.

16.2 Orientimet e detajuara për programin SAFA

Për çdo titull inspektimi të listëkontrollit në raportin e inspektimit SAFA në vendqëndrim duhet të bëhet një përshkrim i hollësishëm, ku të jetë specifikuar qëllimi dhe mënyra e inspektimit. Përveç kësaj duhet t'i bëhet referencë kërkesave përkatëse në fuqi në Republikën e Shqipërisë, përfshirë edhe anekset e ICAO-s.

16.3 Përfshirja e raporteve në bazën e të dhënave të centralizuara të programit SAFA

Raporti i inspektimit duhet futur në qendrën e të dhënave të centralizuara të programit SAFA në kohën më të shpejtë të mundshme dhe në çdo rast, jo më vonë se 15 ditë pune nga data e inspektimit edhe në rastin kur nuk është identifikuar asnjë gjetje.

Neni 17

Kategoritë e rezultateve

17.1 Për çdo titull inspektimi janë përcaktuar si gjetje 3 kategori të devijimeve të mundshme nga standardet përkatëse të përcaktuar në nenin 15. Këto gjetje ndahen në kategoritë e mëposhtme:

- Kategoria 1: Gjetje me një ndikim të vogël në siguri.
- Kategoria 2: Gjetje me një ndikim domethënës në siguri.
- Kategoria 3: Gjetje me një influencë të madhe në siguri.

17.2 Udhëzimet mbi nënndarjet në kategori të gjetjeve janë përpunuar dhe publikuar nga EASA si material shpjegues i detajuar dhe i modifikuar, të cilët duhen përshtatur me progresin teknik dhe shkencor në sektor.

Neni 18

Veprimet për t'u ndërmarre për ndjekje

18.1 Pa cenuar nenin 12.(12.1.2,) inspektori SAFA duhet të plotësojë vërtetim-inspektimin-PoI (në 3 kopje), i cili duhet t'i tregohet komandantit të avionit ose në mungesë të tij, një anëtar të ekuipazhit të drejtimit ose përfaqësuesit më të lartë të operatorit të pranishëm në ose pranë avionit në momentin e përfundimit të inspektimit SAFA. Personit që njihet me vërtetim-inspektimin-PoI i kërkohet të firmosë në kutizën përkatëse të tij dhe i dorëzohet një kopje nga inspektori SAFA. Refuzimi i mundshëm për të firmosur vërtetim-marrjen duhet shënuar në dokument. Udhëzimet e detajuara përpunohen dhe publikohen nga EASA si material shpjegues i detajuar. Ato duhet të përpunohen dhe publikohen edhe nga AAC.

18.2 Mbi bazën e kategorizimit të gjetjeve janë përcaktuar disa veprime "Follow-up" për t'u adoptuar. Lidhjet midis kategorive të gjetjeve dhe veprimeve për t'u ndërmarrë paraqiten në klasën e veprimeve dhe zhvillohen e publikohen nga EASA në formën e materialit shpjegues

të detajuar. Ato duhet të përpunohen dhe publikohen edhe nga AAC.

18.3 Veprim i klasit të 1-rë. Ky veprim konsiston në njohjen me informacionin mbi rezultatet e inspektimit SAFA në VQA, të komandantit të avionit, ose në mungesë të tij, të një anëtar të ekuipazhit, ose të një përfaqësuesi më të lartë prezent të operatorit. Pra ky veprim finalizohet me një komunikim gojor të rezultatit dhe me dorëzimin e vërtetim-inspektimit. Një veprim i klasit të 1-rë ndërmerret pas çdo inspektimi, pavarësisht nga ekzistenca ose jo e gjetjeve.

18.4 Veprim i klasit të 2-të konsiston në:

a) një komunikim me shkrim me operatorin e interesuar, që do të përmbajë kërkesën për dëshmi të veprimeve korrigjuese të ndërmarra.

b) një komunikim me shkrim me shtetin përgjegjës (shteti i operatorit dhe/ose i regjistrarit) që adreson rezultatet e kontroleve të kryera në avionin që operon nën mbikëqyrjen e sigurisë së këtij shteti. Komunikimi përmban, nëse është e nevojshme, një kërkesë konfirmimi që veprimet korrigjuese të pikës (a) kanë dhënë rezultatet e pritura.

Një veprim i klasit të 2-të duhet ndërmarrë pas çdo kontrolli që ka nxjerrë në pah gjetje të kategorisë 2 dhe 3. Udhëzime përkatëse të detajuara përpunohen dhe publikohen nga EASA si material shpjegues i detajuar. Ato duhet të përpunohen dhe publikohen edhe nga AAC.

18.5 Veprim i klasit të 3-të

Një veprim i klasit të 3-të ndërmerret pas çdo kontrolli që ka nxjerrë në pah gjetje të kategorisë 3. Nisur nga ndikimi potencial i gjetjeve të kategorisë 3 në sigurinë e avionit, identifikohen nënklasat e mëposhtme:

a) Klasi 3a - Kufizim i veprimeve të fluturimit të avionit: Autoriteti kompetent që kryen inspektimin në tokë arrin në përfundimin që në vijim të gjetjeve të kapura gjatë inspektimit, avioni mund të niset, por vetëm mbi bazën kufizimeve të caktuara.

b) Klasi 3b - Veprimet korrigjuese para fluturimit: Inspektimi në tokë identifikon mangësi që kërkojnë veprim(e) korrigjuese para kryerjes së fluturimit të parashikuar.

c) Klasi 3c - Mbajtja në tokë e avionit nga ana e autoritetit kombëtar të aviacionit që kryen kontrollin: një avion mbahet në tokë në situatën ku pas gjetjeve të kategorisë 3, autoriteti kompetent që kryen kontrollin në vendqëndrimin e avionit nuk është i kënaqur me masat korrigjuese të ndërmarra nga operatori i avionit për të ndrequr mangësitë përpara nisjes së fluturimit, gjë që përbën një rrezik të menjëhershëm për avionin dhe banorët e tij. Në të tilla raste, autoriteti i aviacionit kombëtar që kryen inspektimin në vendqëndrimin e avionit e mban avionin të ndaluar deri në largimin e rrezikut dhe informon menjëherë autoritetet kompetente

të operatorit të interesuar dhe të shtetit të regjistrimit të avionit.

18.5 Veprimet e ndërmarra në klasën 3b dhe 3c mund të përfshijnë një fluturim pa qëllime fitimi deri në bazën e mirëmbajtjes.

18.5/1. Klasi 3d - Ndalimi i menjëhershëm i operimeve

AAC-ja mund të reagojë ndaj një rreziku të dukshëm të sigurisë duke imponuar një ndalim të operimeve konform me legjislacionin kombëtar dhe marrëveshjet ndërkombëtare në fuqi.

Neni 19

Aktiviteti i koordinorit SAFA

19.1 AAC-ja emëron një koordinator për inspektimet SAFA i cili është pika kryesore e marrjes dhe analizimit të raporteve të inspektimeve të kryera dhe pika kyçe e vendosjes së komunikimit dhe shkëmbimit të informacionit me EASA-n dhe shtetet e tjera të interesuara.

Aktiviteti i koordinorit SAFA përfshin:

a) Monitorimin e database-s së të dhënave për kontrollin e secilit raport inspektimi të pasqyruar në të;

b) Analizën e të dhënave të inspektimeve, gjetjeve nëpërmjet instrumenteve statistikore dhe konfrontimit me të dhënat e mëparshme;

c) Informimin e operatorëve kombëtarë mbi inspektimet e ndërmarra dhe asistencë në interpretimin e gjetjeve;

d) Informimin e grupeve të mbikëqyrjes së operatorëve kombëtarë;

e) Mbledhjen e veprimeve korrigjuese të ndërmarra nga operatorët kombëtarë;

f) Korrespondencën me autoritetet e huaja që kanë inspektuar mjetet fluturues shqiptare dhe që kërkojnë konfirmimin e veprimeve korrigjuese të ndërmarra.

19.2 Koordinatori SAFA formulon dhe u dërgon përgjigje letrave dhe informacioneve të komunikuar nga autoritetet e huaja, mundësisht duke kërkuar modifikimin ose heqjen e gjetjeve, edhe mbi bazën e informacioneve të marra nga operatorët ajrorë shqiptarë. Nuk u kthen përgjigje atyre komunikimeve që vijnë nga autoritete të huaja, por që janë formuluar mbi baza të paaprovuara ose që iu referohen gjetjeve me referenca vlefshmërie jo të qarta. Edhe pse mund t'i jenë komunikuar me vonesa në kohë, u jep rëndësi komunikimeve nga autoritetet e huaja që përmbajnë informacione të rëndësishme për sigurinë në fluturim.

Gjithashtu, koordinatori SAFA informohet mbi të gjitha gjetjet e kategorive 2 dhe 3 dhe veçanërisht kur rezultatet e inspektimeve SAFA pasqyrojnë gjetje të përsëritura dhe me një nivel të lartë rrezikshmërie për sigurinë në fluturim, koordinatori realizon një shpërndarje dhe komunikim të menjëhershëm të informacionit në mënyrë që problemet të analizohen në tërësinë e tyre.