

Neni 11  
**Provimet bazë për lëshimin e LMA-së**

Pjesa 66 thekson që provimet bazë për lëshimin e LMA-së kryhen në përputhje me standardet e paracaktuara, të përshkruara hollësisht në shtojcën I dhe II të pjesës 66. Këto provime mund të kryhen pranë organizatave të kualifikimeve të aprovuara sipas pjesës 147 ose pranë autoriteteve kompetente të shteteve anëtare të EASA-s.

Kur një provim i kryer nga pjesa 147 ose nga autoritetet kompetente të EASA-s nuk kalohet, ai nuk mund të përsëritet pa kaluar 90 ditë.

Neni 12  
**Shtojcat**

1. Në lidhje me procedurat për lëshimin dhe rinovimin e LMA-së, do të përdoren shtojcat e mëposhtme, të cilat janë pjesë përbërëse e këtij udhëzimi:

- 1.1 Regjistri i të dhënave të eksperiencës së mirëmbajtjes;
  - 1.2 Moduli i eksperiencës praktike;
  - 1.3 RETT 50 (RETT 50 - regjistrim i eksperiencës tip të thjeshta 50%).
- Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT  
**Sokol Olldashi**

**UDHËZIM**  
**Nr.3, datë 7.2.2011**

**PËR RREGULLAT E PËRBASHKËTA NË FUSHËN E AVIACIONIT CIVIL**

Në zbatim të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës, në përputhje me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian 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 europian, dhe ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”,

UDHËZOJ:

KAPITULLI I  
PARIMET

Neni 1  
**Objkti**

1. Ky udhëzim zbatohet për sa më poshtë vijon:
  - a) projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen dhe shfrytëzimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike, si dhe për personelin e organizatave të përfshira në projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të tilla;
  - b) personelin dhe organizatave të përfshira në shfrytëzimin e mjeteve ajrore.
2. Ky udhëzim nuk zbatohet kur produktet, pjesët dhe pajisjet, personeli dhe organizatave të përmendura në paragrafin 1, janë angazhuar në shërbime ushtarake e doganore apo shërbime të ngjashme. Shteti shqiptar angazhohet të sigurojë që këto shërbime t’u kushtojnë vëmendjen e duhur objektive të këtij udhëzimi për aq sa është e praktikueshme.

## Neni 2 Objektivat

1. Objektivi parësor i këtij udhëzimi është krijimi dhe ruajtja e një niveli të lartë të sigurisë së aviacionit civil në Shqipëri.
2. Objektivat shtesë, në fushat e mbuluara nga ky udhëzim, janë si më poshtë vijon:
  - a) sigurimi i një niveli të lartë të mbrojtjes së mjedisit;
  - b) lehtësimi i lëvizjes së lirë të mallrave, personave dhe shërbimeve;
  - c) nxitja e rendimentit të kostos në proceset rregullatore dhe certifikuese, dhe shmangia e dublikimit në nivel kombëtar dhe europian;
  - d) asistimi i aviacionit civil shqiptar në përmbushjen e detyrimeve sipas Konventës së Çikagos, duke siguruar bazat për një interpretim të përbashkët dhe uniform të dispozitave të saj dhe duke siguruar që dispozitat e saj të merren siç duhet në konsideratë në këtë udhëzim;
  - e) promovimi i pikëpamjeve europiane për sa u takon standardeve dhe normave të sigurisë së aviacionit civil, duke krijuar bashkëpunimin e duhur me vendet e tjera dhe me organizatat ndërkombëtare;
  - f) sigurimi i mundësive të barabarta për të gjitha subjektet e përfshira në tregun e aviacionit.
3. Mjetet për arritjen e objektivave të përcaktuar në paragrafët 1 dhe 2 janë:
  - a) përgatitja, miratimi dhe zbatimi i të gjitha akteve të nevojshme;
  - b) njohja, pa kërkesa shtesë, e certifikatave, licencave, autorizimeve apo e dokumenteve të tjera të lëshuara për produktet, personelin dhe organizatat në përputhje me këtë udhëzim;
  - c) marrja e masave për t'u asocuar në Agjencinë e Pavarur Europiane të Sigurisë së Aviacionit (në vijim "Agjencia");
  - d) zbatimi i të gjitha akteve të nevojshme nga Autoriteti i Aviacionit Civil në bashkëpunim me Agjencinë, brenda fushave të tyre përkatëse të përgjegjësisë.

## Neni 3 Përkufizime

Për qëllim të këtij udhëzimi:

- a) "Mbikëqyrje e vazhdueshme" nënkupton detyrat që ndërmerren për të verifikuar që kushtet, sipas të cilave një certifikatë është dhënë, vazhdojnë të përmbushen në çdo kohë gjatë periudhës së vlefshmërisë së saj, si dhe marrjen e çdo mase mbrojtjeje.
- b) "Konventa e Çikagos" nënkupton Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe shtojcën e saj, e firmosur në Çikago më 7 dhjetor 1944.
- c) "Produkt" nënkupton një avion me motor ose helikë.
- d) "Pjesë dhe pajisje" nënkupton çdo instrument, pajisje, pjesë, aparat, shtojcë ose aksesor, duke përfshirë pajisjet e komunikimit që përdoren apo që synohet të përdoren gjatë shfrytëzimit ose kontrollimit të një mjeti ajror në fluturim dhe që janë instaluar në një avion ose i janë bashkëlidhur një mjeti ajror. Kjo përfshin pjesët e korpusit, motorin dhe helikën.
- e) "Certifikim" nënkupton çdo formë të njohjes së një produkti, pjese apo pajisjeje, organizate ose personi që respekton kërkesat e zbatueshme duke përfshirë dispozitat e këtij udhëzimi, si dhe lëshimin e certifikatës përkatëse që vërteton një respektim të tillë.
- f) "Subjekt i kualifikuar" nënkupton një organ, të cilit mund t'i jepen detyra specifike certifikimi nga Agjencia, nën kontrollin dhe përgjegjësinë e Agjencisë ose të një autoriteti kombëtar të aviacionit.
- g) "Certifikatë" nënkupton çdo autorizim, licencë apo dokument tjetër të lëshuar si rezultat i certifikimit.
- h) "Operator" nënkupton çdo person fizik ose juridik që përdor ose propozon të shfrytëzojë një ose më shumë mjete ajrore.
- i) "Shfrytëzim tregtar" nënkupton çdo shfrytëzim mjeti ajror, kundrejt pagesës apo kundërvlerave të tjera, i cili vihet në dispozicion të publikut ose, kur nuk vihet në dispozicion të publikut, realizohet sipas një kontrate ndërmjet një operatori dhe një klienti ku ky i fundit nuk ka kontroll mbi operatorin.
- j) "Mjet ajror kompleks me motor" nënkupton:
  - i) aeroplan:

- me një kapacitet maksimum ngritjeje të certifikuar që kalon mbi 5700 kg; ose
  - i certifikuar për një konfiguracion maksimal vendesh mbi 19 pasagjerë; ose
  - i certifikuar për përdorim me një ekuipazh minimal prej, të paktën, dy pilotësh; ose
  - i pajisur me (a) motor/motorë turboreaktiv apo më shumë se një motor turbohelikë; ose
- ii) helikopter i certifikuar:
- për një kapacitet maksimal ngritjeje që kalon mbi 3175 kg; ose
  - për një konfiguracion maksimal vendesh për mbi 9 pasagjerë; ose
  - për përdorim me një ekuipazh minimal prej, të paktën, dy pilotësh; ose

iii) mjet me helikë të pjerrët.

k) "Mjet simulues fluturimi për trajnim" nënkupton çdo lloj mjeti, në të cilin simulohen kushtet e fluturimit në tokë; këtu përfshihen simuluesit e fluturimit, pajisjet e trajnimit të fluturimit, trajnuesit e procedurave të fluturimit dhe të pilotimit dhe mjetet e trajnimit për instrumentet bazë.

l) "Klasifikim" nënkupton një formulim që përmban një licencë, ku përcaktohen privilegjet, kushtet e veçanta ose kufizimet që i përkasin asaj.

## KAPITULLI II KËRKESA THEMELORE

### Neni 4

#### **Parimet bazë dhe zbatueshmëria**

1. Mjetet ajrore, duke përfshirë çdo produkt, pjesë dhe pajisje të instaluar, të cilat:

a) janë projektuar ose prodhuar nga një organizatë, për të cilën Agjencia apo një shtet i Bashkimit Europian siguron mbikëqyrje sigurie; ose

b) janë regjistruar në një shtet të Bashkimit Europian, me përjashtim të rastit kur mbikëqyrja e tyre rregullatore për sigurinë i është deleguar një vendi të tretë dhe ato nuk përdoren nga një operator i Bashkimit Europian; ose

c) janë regjistruar në një vend të tretë dhe përdoren nga një operator, për të cilin çdo shtet i Bashkimit Europian siguron mbikëqyrje të operacioneve ose që përdoren për të hyrë në Bashkimin Europian, brendapërbrenda Bashkimit Europian ose jashtë Bashkimit Europian nga një operator me vendbanim ose qëndrim në një shtet të Bashkimit Europian; ose

d) janë regjistruar në Shqipëri ose në një vend të tretë, ose janë regjistruar në një shtet të Bashkimit Europian, që e ka deleguar mbikëqyrjen rregullatore për sigurinë te një vend i tretë, dhe përdoren nga një operator i një vendi të tretë për të hyrë në Bashkimin Europian, brendapërbrenda ose jashtë Bashkimin Europian, do të veprojnë në përputhje me këtë udhëzim.

2. Personeli i përfshirë në shfrytëzimin e mjeteve ajrore të përmendura në germa "b", "c" ose "d" të paragrafit 1 duhet të jenë në përputhje me këtë udhëzim.

3. Shfrytëzimi i mjeteve ajrore të përmendura në germa "b", "c" ose "d" të paragrafit 1 realizohet në përputhje me këtë udhëzim.

4. Paragrafi 1 nuk zbatohet për mjetet ajrore të përmendura në shtojcën II.

5. Pikat 2 dhe 3 nuk zbatohen për mjetet ajrore të përmendura në shtojcën II, me përjashtim të mjeteve ajrore të përmendura në germa "a" pika "ii", "d" dhe "h" për këtë shkak, kur përdoren për transport ajror tregtar.

6. Ky udhëzim është në përputhje me parashikimet e konventave ndërkombëtare, në mënyrë të veçantë me Konventën e Çikagos.

### Neni 5

#### **Siguria e fluturimit**

1. Mjetet ajrore të përmendura në germa "a", "b" dhe "c" të paragrafit 1 të nenit 4 respektojnë kërkesat esenciale të sigurisë së fluturimit të përshkruara në shtojcën I.

2. Zbatimi i kërkesave ligjore nga mjetet ajrore të përmendura në germën "b" të paragrafit 1 të nenit 4 dhe të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të montuara në mjetet ajrore përcaktohet sipas germave të mëposhtme:

a) Produktet kanë certifikatën tip. Certifikata tip dhe certifikata e ndryshimeve të kësaj certifikate, duke përfshirë certifikatat shtesë tip, lëshohen kur kërkuesi ka treguar se produkti respekton bazën e certifikatës tip të përcaktuar në nenin 20, që krijohet për të siguruar përputhjen me kërkesat esenciale të përmendura në paragrafin 1 dhe kur nuk ka ndonjë tipar apo karakteristikë që e bën atë të pasigurt për përdorim. Certifikata tip mbulon produktin, duke përfshirë të gjitha pjesët dhe pajisjet e montuara në të.

b) Pjesët dhe pajisjet mund të pajisen me certifikata specifike kur vërtetohet se ato përputhen me specifikimet e detajuara të sigurisë së fluturimit që janë vendosur për të siguruar respektimin e kërkesave esenciale të përmendura në paragrafin 1.

c) Çdo mjet ajror pajiset me një certifikatë individuale të sigurisë së fluturimit, kur vërtetohet se është në përputhje me tipin e modelit të miratuar në certifikatën e tij tip dhe kur dokumentacioni i lidhur, inspektimet dhe provat demonstron se avioni është në gjendje të mirë për përdorim të sigurt. Kjo certifikatë e sigurisë së fluturimit është e vlefshme për aq kohë që ajo nuk pezullohet, hiqet apo skadon dhe për aq kohë sa mjeti ajror mirëmbahet në përputhje me kërkesat kryesore që lidhen me sigurinë e vazhduar të fluturimit siç përcaktohet në paragrafin 1.d të shtojcës I dhe me masat e përmendura në paragrafin 5.

d) Organizatat përgjegjëse për mirëmbajtjen e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve demonstron aftësinë dhe mjetet e tyre për të ushtruar përgjegjësitë që shoqërojnë privilegjet e tyre. Për sa kohë nuk janë pranuar ndryshe, këto aftësi dhe mjete njihen nëpërmjet lëshimit të autorizimit për një organizatë. Privilegjet që jepen në autorizimin e organizatës dhe objekti i autorizimit specifikohen te kushtet e autorizimit.

e) Organizatat përgjegjëse për projektimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve demonstron aftësinë dhe mjetet e tyre për të ushtruar përgjegjësitë që shoqërojnë privilegjet e tyre. Për sa kohë nuk janë pranuar ndryshe, këto aftësi dhe mjete njihen nëpërmjet lëshimit të autorizimit për një organizatë. Privilegjet që jepen në autorizimin e organizatës dhe objekti i autorizimit specifikohen te kushtet e autorizimit.

Për më tepër:

f) Personelit përgjegjës për nxjerrjen e një produkti, pjese ose pajisjeje pas mirëmbajtjes mund t'i kërkohet të mbajë një certifikatë të përshtatshme (certifikatë personeli).

g) Aftësia e organizatave të trajnimit për mirëmbajtje, për të ushtruar përgjegjësitë e shoqëruara me privilegjet e tyre në lidhje me lëshimin e certifikatave të përmendura në pikën "f" mund të njihet me anë të lëshimit të një autorizimi.

3. Mjetet ajrore e përmendura në gjuhën "a" të paragrafit 1 të nenit 4 dhe produktet, pjesët dhe pajisjet e montuara në to, zbatojnë gjuhën "a", "b" dhe "e" të paragrafit 2 të këtij neni.

4. Si përjashtim nga parashikimet e bëra në paragrafët 1 dhe 2:

a) Leja për fluturim mund të lëshohet kur është treguar se mjeti ajror është i aftë të kryejë një fluturim bazë në mënyrë të sigurt. Leja jepet me kufizimet e duhura, në mënyrë të veçantë për të mbrojtur sigurinë e palëve të treta.

b) Certifikata e kufizuar e sigurisë së fluturimit mund t'i lëshohet një mjeti ajror, për të cilin nuk është lëshuar certifikata tip sipas gjuhës "a" të paragrafit 2. Në këtë rast, tregohet se mjeti ajror përputhet me specifikimet e veçanta të sigurisë së fluturimit dhe devijimet nga kërkesat bazë të përmendura në pikën 1 sigurojnë, sidoqoftë, siguri të mjaftueshme në lidhje me qëllimin. Mjetet ajrore që kualifikohen për këto certifikata të kufizuara, dhe kufizimet për përdorimin e këtyre mjeteve ajrore përcaktohen sipas masave të përshkruara në paragrafin 5.

c) Kur numri i mjeteve ajrore të të njëjtit tip të kualifikuar për certifikatë të kufizuar të sigurisë së fluturimit, e justifikon, atëherë mund të lëshohet një certifikatë tip e kufizuar dhe krijohet baza e përshtatshme e certifikatave tip.

5. Masat e hartuara për të amenduar elementet jokryesore të këtij neni, me qëllim plotësimin e tij, miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishme. Këto masa përcaktojnë në mënyrë të veçantë:

a) kushtet për krijimin e bazës së certifikatës tip që zbatohet ndaj një produkti dhe njoftimin e aplikantëve për këtë;

b) kushtet për krijimin e specifikimeve të detajuara të sigurisë së fluturimit që zbatohen ndaj pjesëve dhe pajisjeve dhe njoftimin e aplikantëve për këtë;

c) kushtet për krijimin e specifikimeve të detajuara të sigurisë së fluturimit që zbatohen ndaj mjeteve ajrore që kualifikohen për certifikatë të kufizuar të sigurisë së fluturimit dhe njoftimin e aplikantëve për këtë;

d) kushtet për nxjerrjen dhe shpërndarjen e informacionit të detyrueshëm, me qëllim që të sigurohet siguria e vazhduar e fluturimit të produkteve;

e) kushtet për lëshimin, ruajtjen, amendimin, pezullimin dhe revokimin e certifikatave tip, certifikatat e kufizuara tip, miratimin e ndryshimeve të certifikatave tip, certifikatat individuale të sigurisë së fluturimit, certifikatat e kufizuara të sigurisë së fluturimit, lejet për të fluturuar dhe certifikatat për produktet, pjesët dhe pajisjet duke përfshirë:

i) kushtet për kohëzgjatjen e këtyre certifikatave dhe kushtet për rinovimin e certifikatave kur është fiksuar një kohëzgjatje e kufizuar;

ii) kufizimet që zbatohen ndaj çështjes së lejeve për të fluturuar. Këto kufizime duhet të ketë të bëjnë, në mënyrë të veçantë, me sa më poshtë vijon:

- qëllimin e fluturimit;

- hapësirën ajrore të përdorur për fluturim;

- kualifikimin e ekuipazhit të fluturimit;

- transportimin e personave, përveç ekuipazhit të fluturimit;

iii) mjete ajrore të kualifikuara për certifikata të kufizuara të sigurisë së fluturimit, dhe kufizimet shoqëruese;

iv) programin minimal të trajnimit për certifikimin dhe vlerësimin tip të personelit për mirëmbajtjen për të siguruar përmbushjen e germës “f” të paragrafit 2;

v) programin mësimor minimal të vlerësimit tip të pilotëve dhe kualifikimin e simuluesve shoqërues për të siguruar përmbushjen e nenit 7;

vi) listën kryesore të pajisjeve minimale siç kërkohet dhe specifikimet e tjera për sigurinë e fluturimit për një lloj të caktuar operacioni për të siguruar përmbushjen e nenit 8;

f) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose heqjen e autorizimeve të organizatës që kërkohen sipas germave “d”, “e” dhe “g” të paragrafit 2 dhe kushtet sipas të cilave nuk duhen kërkuar autorizime të tilla;

g) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose heqjen e certifikatave të personelit të kërkuara sipas germës “f” të paragrafit 2;

h) përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave;

i) si duhet të tregojnë zbatimin e kërkesave kryesore mjetet ajrore të përmendura në pikën 1, të cilat nuk mbulohen nga paragrafët 2 ose 4;

j) mënyrën si mjetet ajrore të përmendura në germën “c” të paragrafit 1 të nenit 4, duhet të tregojnë zbatimin e kërkesave kryesore;

6. Me miratimin e masave të përmendura në paragrafin 5, Autoriteti i Aviacionit Civil tregon kujdes të veçantë, me qëllim që ato:

a) të pasqyrojnë nivelin më të avancuar të teknologjisë dhe praktikat më të mira në fushën e sigurisë së fluturimit;

b) të marrin parasysh përvojën mbarëbotërore të mjeteve ajrore për sa i përket shërbimit dhe progresit shkencor dhe teknik;

c) të lejojnë reagim të menjëhershëm ndaj shkaqeve të përcaktuara të aksidenteve dhe incidenteve serioze;

d) të mos u imponojnë mjeteve ajrore të përmendura në germën “c” të paragrafit 1 të nenit 4, kërkesa, të cilat do të ishin të papajtueshme me detyrimet e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO).

## Neni 6

### **Kërkesat kryesore për mbrojtjen e mjedisit**

1. Produktet, pjesët dhe pajisjet duhet të përputhen me kërkesat për mbrojtjen e mjedisit të shprehura në amendamentin 8 të vëllimit I dhe në amendamentin 5 të vëllimit II të shtojcës 16 të Konventës së Çikagos në zbatim që më 24 nëntor 2005, me përjashtim të shtojcave të shtojcës 16.

2. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave të përmendura në paragrafin 1 për t'i sjellë ato në përputhje me amendamentet e mëpasshme të Konventës së Çikagos dhe

të anekseve të saj, të cilat hyjnë në fuqi pas miratimit të këtij udhëzimi për aq sa përshtatje të tilla, nuk e zgjerojnë objektin e këtij udhëzimi, në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishëm.

3. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave të përmendura në pikën 1, duke i plotësuar ato me anë të përdorimit të shtojcave të përmendura në pikën 1 si përmbajtje të domosdoshme, miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishëm.

## Neni 7 Pilotët

1. Pilotët e përfshirë në shfrytëzimin e avionëve të përmendur në germat “b” dhe “c” të paragrafit 1 të nenit 4, si dhe pajisjet e trajnimit për simulimin e fluturimit, personat dhe organizatat e përfshira në trajnim, testim, kontrollim apo vlerësim mjekësor të këtyre pilotëve plotësojnë “kërkesat kryesore” përkatëse të parashikuara në shtojcën III.

2. Me përjashtim të rastit kur është në trajnim, personi mund të veprojë si pilot vetëm nëse ai apo ajo mban një licencë dhe një certifikatë mjekësore në përputhje me përdorimin që i bëhet mjetit ajror.

Personi pajiset me licencë kur ai ose ajo përmbush rregullat e miratuara për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore për njohuritë teknike, aftësitë praktike, zotërimin e gjuhës dhe përvojën siç përcaktohet në shtojcën III.

Personi pajiset me certifikatë mjekësore kur ai ose ajo përmbush rregullat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore për përshtatshmërinë mjekësore siç përcaktohet në shtojcën III. Kjo certifikatë mund të lëshohet nga ekzaminuesit aeromjekësorë ose nga qendrat e ekzaminimit mjekësor të aviacionit.

Pavarësisht nga paragrafi i tretë, në rastin e licencës së pilotit për kohën e lirë, mjeku i përgjithshëm, i cili ka njohuri të mjaftueshme të detajuara për historikun mjekësor të kërkuesit, mund të veprojë, nëse e lejon drejta kombëtare, si ekzaminues aeromjekësor në përputhje me aktet e miratuara që sigurojnë ruajtjen e nivelit të sigurisë.

Privilegjet që i jepen pilotit dhe objekti i licencës dhe i certifikatës mjekësore specifikohen në një licencë dhe certifikatë të tillë.

Kërkesat e paragrafit të dytë dhe të tretë mund të plotësohen me anë të pranimit të licencave dhe certifikatave mjekësore të lëshuara nga ose në emër të një vendi të tretë për aq sa u takon pilotëve të përfshirë në shfrytëzimin e avionëve të përmendur në germën “c” të paragrafit 1 të nenit 4.

3. Aftësia e organizatave të trajnimit të pilotëve dhe e qendrave të ekzaminimit mjekësor të aviacionit për të përmbushur përgjegjësitë, së bashku me privilegjet e tyre në lidhje me lëshimin e licencave dhe të certifikatave mjekësore njihet nëpërmjet lëshimit të një autorizimi.

Organizatave të trajnimit të pilotëve dhe qendrat e ekzaminimit mjekësor të aviacionit pajisen me autorizim kur ato i përmbushin normat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore përkatëse siç përcaktohet në shtojcën III.

Privilegjet që jepen nga autorizimet, specifikohen në lidhje me sa më sipër.

4. Pajisja e simulimit të fluturimit e përdorur për trajnimin e pilotëve është objekt i një certifikate. Kjo certifikatë lëshohet kur tregohet se pajisja i përmbush normat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore përkatëse siç përcaktohet në shtojcën III.

5. Personat përgjegjës për sigurimin e trajnimit të fluturimit apo për trajnimin e simulimit të fluturimit, apo për vlerësimin e aftësive të pilotëve dhe ekzaminuesit aeromjekësorë pajisen me certifikatën e përshtatshme. Një certifikatë e tillë lëshohet kur tregohet se personi në fjalë i përmbush normat e vendosura për të siguruar zbatimin e kërkesave kryesore përkatëse siç përcaktohet në shtojcën III.

Privilegjet që jepen nga certifikata, specifikohen në lidhje me sa më sipër.

6. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishëm. Këto masa specifikojnë në mënyrë të veçantë:

a) klasifikimet e ndryshme për licencat dhe certifikatat mjekësore të pilotëve, të mjaftueshme për llojet e ndryshme të aktiviteteve të kryera;

b) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, pezullimin ose heqjen e licencave, klasifikimin e licencave, certifikatave mjekësore, autorizimeve dhe certifikatave të përmendura në paragrafët 2, 3, 4 dhe 5, dhe kushtet në të cilat nuk duhen kërkuar certifikata dhe autorizime të tilla;

c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësit të licencës, të klasifikimeve të licencës, të certifikatave mjekësore, të autorizimeve dhe të certifikatave të përmendura në paragrafët 2, 3, 4 dhe 5;

d) kushtet për konvertimin e licencave kombëtare ekzistuese të pilotëve dhe të licencave kombëtare të inxhinierëve të fluturimit në licenca pilotësh, si dhe kushtet për konvertimin e certifikatave mjekësore kombëtare në certifikata mjekësore të njohura përgjithësisht;

e) kushtet për njohjen e licencave nga vendet e treta, pa cenuar dispozitat e marrëveshjeve dypalëshe të nënshkruara në përputhje me nenin 12;

f) si i plotësojnë kërkesat përkatëse bazë të shtojcës III pilotët e avionëve të përmendura në paragrafin "ii" të germës "a", germën "d" dhe "f" të shtojcës II, kur përdoren për transport ajror tregtar.

7. Gjatë miratimit të masave të përmendura në paragrafin 6, tregohet kujdes i veçantë, në mënyrë që ato të pasqyrojnë nivelin më të lartë të teknologjisë, duke përfshirë praktikatat më të mira, si dhe progresin shkencor dhe teknik në fushën e trajnimit të pilotëve.

Masa të tilla përfshijnë edhe dispozita të lëshimit të të gjitha llojeve të licencave të pilotëve dhe të klasifikimeve që kërkojnë sipas Konventës së Çikagos dhe të licencave të pilotëve për kohën e lirë që mbulojnë aktivitete jotregtare, ku përfshihen mjete ajrore me kapacitet ngritës të certifikuar prej 2000 kg ose më pak, të cilët nuk plotësojnë ndonjë nga kriteret e përmendura në germën "j" të nenit 3.

## Neni 8

### Operacionet ajrore

1. Shfrytëzimi i mjeteve ajrore të përmendura në germat "b" dhe "c" të paragrafit 1 të nenit 4, duhet të bëhet në përputhje me kërkesat kryesore të parashikuara në shtojcën IV.

2. Për atë që nuk përcaktohet ndryshe në aktet zbatuese, operatorët e angazhuar në operacionet tregtare demonstron aftësitë dhe mjetet e tyre për përmbushjen e përgjegjësisë që shoqërojnë privilegjet e tyre. Këto aftësi dhe mjete njihen nëpërmjet lëshimit të certifikatës. Privilegjet që i jepen operatorit dhe objekti i operacioneve specifkohet në certifikatë.

3. Për atë që nuk përcaktohet ndryshe në aktet zbatuese, operatorët e angazhuar në operacionet jotregtare të mjeteve ajrore komplekse me motor duhet të deklarojnë aftësinë dhe mjetet e tyre për përmbushjen e përgjegjësisë që shoqërojnë shfrytëzimin e këtyre mjeteve ajrore.

4. Ekuipazhi i kabinës, i përfshirë në shfrytëzimin e mjeteve ajrore të përmendura në germat "b" dhe "c" të pikës 1 të nenit 4, duhet të përmbushë kërkesat kryesore të parashikuara në shtojcën IV. Ata që përfshihen në operacionet tregtare duhet të kenë dëshminë, siç përcaktohet fillimisht në shtojcën III, paragrafi O, nënparagrafi "d" i OPS 1 1005; sipas diskrecionit të Autoritetit të Aviacionit Civil, një dëshmi e tillë mund të lëshohet nga operatorët apo nga organizatat trajnuese të miratuara.

5. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishme. Këto masa specifikojnë, në mënyrë të veçantë:

a) kushtet për përdorimin e një mjeti ajror në përputhje me kërkesat kryesore të përcaktuara në shtojcën IV;

b) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose heqjen e certifikatave të përmendura në paragrafin 2 dhe kushtet sipas të cilave një certifikatë zëvendësohet me një deklaratë të aftësisë dhe mjeteve të operatorit për të përmbushur përgjegjësitë që shoqërojnë përdorimin e mjetit ajror;

c) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të certifikatave;

d) kushtet dhe procedurat e deklarimit nga operatorët dhe të mbikëqyrjes së operatorëve të përmendur në paragrafin 3 dhe kushtet sipas të cilave një deklaratë zëvendësohet nga demonstrimi nga ana e operatorit i aftësisë dhe mjeteve për të përmbushur përgjegjësitë që shoqërojnë privilegjet që njihen me lëshimin e një certifikate;

e) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose heqjen e dëshmisë së përmendur në paragrafin 4;

f) kushtet sipas të cilave operacionet ndalohen, kufizohen apo u nënshtrohen kushteve të caktuara në interes të sigurisë;

g) si i zbatojnë kërkesat kryesore përkatëse të shtojcës IV shfrytëzimet e mjeteve ajrore të përmendura në germat “a” paragrafi “ii”, “d” dhe “h” të shtojcës II, kur përdoren për transport ajror tregtar.

6. Masat e përmendura në paragrafin 5:

- duhet të pasqyrojnë nivelin më të mirë të teknologjisë dhe praktikat më të mira në fushën e operacioneve ajrore;

- duhet të përcaktojnë llojet e ndryshme të operacioneve dhe të lejojnë kërkesat përkatëse dhe demonstrimet e përputhshmërisë në proporcion me kompleksitetin e operacioneve dhe të riskut të përfshirë;

- duhet të marrin parasysh përvojën mbarëbotërore të mjeteve ajrore në fushën e shërbimit dhe progresin shkencor dhe teknik;

- në lidhje me transportin tregtar me avion dhe pa cenuar sa më sipër, duhet të zhvillohen fillimisht në bazë të kërkesave teknike dhe të procedurave administrative;

- duhet të bazohen në një vlerësim të riskut dhe të jenë në raport me shkallën dhe objektin e operacionit;

- duhet të lejojnë reagim të menjëhershëm ndaj shkaqeve të përcaktuara të aksidenteve dhe incidenteve serioze;

- duhet të mos vendosin mbi mjetet ajrore të përmendura në germën “c” të paragrafit 1 të nenit 4 kërkesa që nuk do të ishin në përputhje me detyrimet e ICAO-s.

#### Neni 9

### **Mjetet ajrore të përdorura nga një operator shqiptar, i një vendi të tretë për të hyrë në Bashkimin European, për të lëvizur brendapërbrenda ose për të dalë jashtë Bashkimit European**

1. Mjetet ajrore të përmendura në germën “d” të paragrafit 1 të nenit 4, si dhe ekuipazhi dhe operacionet e tyre duhet të përputhen me standardet e zbatueshme të ICAO-it. Për aq sa nuk ekzistojnë standarde të tilla, këto mjete ajrore dhe operacionet e tyre duhet të zbatojnë kërkesat e parashikuara në shtojcat I, III dhe IV, me kusht që këto kërkesa të mos bien në kundërshtim me të drejtat e vendeve të treta sipas konventave ndërkombëtare.

2. Operatorët e angazhuar në operacionet tregtare, duke përdorur mjetet ajrore të përmendura në pikën 1 duhet të demonstrojnë aftësitë dhe mjetet e tyre për të zbatuar kërkesat e specifikuara në paragrafin 1.

Kërkesat e përmendura në paragrafin e parë mund të plotësohen me anë të pranimit të certifikatave të lëshuara nga ose në emër të vendit të tretë.

Aftësitë dhe mjetet e përmendura në nënparagrafin e parë duhet të njihen nëpërmjet lëshimit të një autorizimi. Në atë autorizim specifikohen privilegjet që i jepen operatorit dhe objekti i operacioneve.

3. Operatorëve të angazhuar në operacionet jo tregtare të mjeteve ajrore komplekse me motor, duke përdorur mjetet ajrore të përmendura në pikën 1, mund t’u kërkohej të deklarojnë aftësitë dhe mjetet e tyre të përmbushjes së përgjegjësive që shoqërojnë përdorimin e këtyre mjeteve ajrore.

4. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre, miratohen në përputhje me një procedurë shqyrtimi të hollësishme. Këto masa specifikojnë në mënyrë të veçantë:

a) mënyrën sesi mund të autorizohen të hyjnë në Bashkimin European, të lëvizin brendapërbrenda dhe të dalin jashtë Bashkimin European mjetet ajrore të përmendura në germën “d” të paragrafit 1 të nenit 4 ose ekuipazhi që nuk ka certifikatë standarde të ICAO-s për sigurinë e fluturimit apo licencë;

b) kushtet për shfrytëzimin e një mjeti ajror në përputhje me përcaktimet e paragrafit 1;

c) kushtet për lëshimin, mbajtjen, ndryshimin, kufizimin, pezullimin ose revokimin e autorizimit të operatorit të përmendur në paragrafin 2, duke marrë parasysh certifikatat e lëshuara nga shteti i regjistrimit ose nga shteti i operatorit;

d) privilegjet dhe përgjegjësitë e mbajtësve të autorizimeve;

e) kushtet dhe procedurat për deklarimin nga operatorët dhe për mbikëqyrjen e operatorëve të përmendur në paragrafin 3;



f) kushtet sipas të cilave operacionet ndalohen, kufizohen apo u nënshtrohen kushteve të caktuara në interes të sigurisë.

5. Gjatë miratimit të masave të përmendura në pikën 4, duhet të tregohet kujdes i veçantë:

a) që të përdoren, sipas rastit, praktikat e rekomanduara dhe dokumentet udhëzuese të ICAO-s;

b) që asnjë kërkesë të mos e kalojë atë çfarë kërkohet nga mjetet ajrore të përmendura në germen “b” të paragrafit 1 të nenit 4 dhe nga operatorët e këtyre mjeteve ajrore;

c) që të përdoren, sipas rastit, masat e marra në përputhje me paragrafin 5 të nenit 5 dhe paragrafin 5 të nenit 8;

d) që procesi me anë të të cilit merren autorizimet të jetë i thjeshtë, proporcional, t’i justifikojë kostot dhe të jetë eficient në të gjitha rastet, duke lejuar kërkesat dhe demonstrimet e përputhshmërisë në proporcion me kompleksitetin e operacioneve dhe riskun e përfshirë. Procesi duhet të marrë parasysh, në mënyrë të veçantë, sa më poshtë vijon:

i) rezultatet e Programit të Auditimit Universal të Mbikëqyrjes së Sigurisë së ICAO-s;

ii) informacionin nga inspektimet e avionëve në vendqëndrim dhe procesverbalet e vlerësimit të sigurisë të programit të avionëve të huaj; dhe

iii) informacione të tjera të njohura mbi aspektet e sigurisë në lidhje me operatorin në fjalë.

## Neni 10

### Mbikëqyrja dhe zbatimi

1. Shteti shqiptar, Komisioni European dhe Agjencia bashkëpunojnë, me qëllim që të sigurojnë se çdo produkt, person apo organizatë që i nënshtrohet këtij udhëzimi i respekton parashikimet e tij.

2. Për qëllime të zbatimit të paragrafit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil, përveç mbikëqyrjes së certifikatave që ka lëshuar, kryen inspektime, duke përfshirë edhe inspektimet e mjeteve ajrore në vendqëndrim dhe merr të gjitha masat, duke përfshirë edhe moslejimin e operimit në ngritje të mjeteve ajrore, për të parandaluar vazhdimin e një shkeljeje.

3. Për qëllime të zbatimit të paragrafit 1, Agjencia kryen hetime në përputhje me kompetencat e saj.

4. Për të lehtësuar ndërmarrjen e veprimeve të duhura zbatuese nga Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti, Komisioni European dhe Agjencia shkëmbejnë informacion për shkeljet e identifikuar.

5. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jokryesore të kërkesave nëpërmjet plotësimit të tyre miratohen në përputhje me një procedurë të shqyrtimit të hollësishëm. Këto masa specifikojnë në mënyrë të veçantë:

a) kushtet për mbledhjen, shkëmbimin dhe shpërndarjen e informacionit;

b) kushtet për kryerjen e inspektimeve të mjeteve ajrore në vendqëndrim, duke përfshirë edhe ato sistematike;

c) kushtet për moslejimin e operimit në ngritje të mjeteve ajrore që nuk i përmbushin kërkesat e këtij udhëzimi.

## Neni 11

### Njohja e certifikatave

1. Autoriteti i Aviacionit Civil njeh certifikatat e lëshuara në përputhje me këtë udhëzim pa bërë kërkesa të tjera teknike apo vlerësime. Kur njohja fillestare është për një qëllim apo qëllime të veçanta, çdo njohje pasuese mbulon vetëm të njëjtin qëllim apo qëllime.

2. Komisioni European, kryesisht ose me kërkesë të vendit anëtar të Bashkimit European apo të Agjencisë, mund të fillojë procedurën për të vendosur nëse një certifikatë e lëshuar në përputhje me këtë udhëzim, respekton në mënyrë efektive këtë udhëzim. Në rast mosrespektimi apo respektimi joefektiv, Komisioni European i kërkon lëshuesit të certifikatës të ndërmarrë veprimet e përshtatshme korrigjuese dhe masat mbrojtëse, të tilla si kufizimi apo pezullimi i certifikatës. Gjithashtu, dispozitat e pikës 1 pushojnë së zbatuari për certifikatën nga data e njoftimit të shteteve anëtare të Bashkimit European për vendimin e Komisionit.

3. Kur Komisioni ka të dhëna të mjaftueshme se janë ndërmarrë veprimet e përshtatshme korrigjuese nga ana e lëshuesit të përmendur në paragrafin 2 për të trajtuar rastin e moszbatimit apo të zbatimit joefektiv dhe se nuk janë më të nevojshme masat mbrojtëse, ai vendos që dispozitat e paragrafit

1 të zbatohen përsëri ndaj kësaj certifikate. Këto dispozita zbatohen që nga data kur shtetet anëtare të Bashkimit European njoftohen për këtë vendim.

4. Në rast se masat e përmendura në paragrafin 5 të nenit 5, paragrafin 6 të nenit 7 dhe paragrafin 4 të nenit 9 nuk janë miratuar, certifikatat që nuk mund të lëshohen në përputhje me këtë udhëzim, mund të lëshohen në bazë të akteve në fuqi që rregullojnë çështjet përkatëse.

5. Në rast se masat e përmendura në paragrafin 5 të nenit 8 nuk janë miratuar, certifikatat që nuk mund të lëshohen në përputhje me këtë udhëzim, mund të lëshohen në bazë të akteve në fuqi që rregullojnë çështjet përkatëse.

#### Neni 12

### **Pranimi i certifikimit të vendit të tretë**

1. Në devijim të dispozitave të këtij udhëzimi, Agjencia apo autoritetet e aviacionit të shteteve anëtare të Bashkimit European mund të lëshojnë certifikata në bazë të certifikatave të lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil apo autoritetet e aeronautikës së një vendi të tretë, siç përcaktohet në marrëveshjen e njohjes ndërmjet reciprokisht Komunitetit European dhe shtetit shqiptar ose vendi të tretë.

2. Në mungesë të një marrëveshjeje të lidhur nga Komuniteti European, një shtet anëtar apo Agjencia mund të lëshojë certifikata në bazë të certifikatave të lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil apo autoritetet kompetente të vendit të tretë në zbatim të një marrëveshjeje të arritur ndërmjet atij Shteti Anëtar të Bashkimit European dhe Autoritetit të Aviacionit Civil apo vendit të tretë përpara hyrjes në fuqi të dispozitave përkatëse të këtij udhëzimi dhe njoftimit të Komisionit European dhe të shteteve të tjera anëtare. Agjencia mund të lëshojë gjithashtu edhe certifikata në emër të çdo shteti anëtar në zbatim të marrëveshjes së arritur nga njëri shtet anëtar me shtetin shqiptar apo me një vendi të tretë.

#### Neni 13

### **Subjektet e kualifikuara**

Kur i jep një subjekti të kualifikuar një detyrë të specifikuar certifikimi, Autoriteti i Aviacionit Civil ose Agjencia duhet të sigurojë që një subjekt i tillë i përmbush kriteret e përcaktuara në shtojcën V.

#### Neni 14

### **Dispozita e fleksibilitetit**

1. Dispozitat e këtij udhëzimi nuk e pengojnë Autoritetin e Aviacionit Civil për të reaguar në mënyrë të menjëhershme ndaj një problemi të sigurisë, i cili përfshin një produkt, person apo organizatë që u nënshtrohet dispozitave të këtij udhëzimi.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojë menjëherë Agjencinë dhe Komisionin për masat e marra dhe për arsyet se përse janë marrë ato.

Parashikimet e nenit 15 zbatohen ndaj masave në fjalë.

#### Neni 15

### **Rrjeti i informacionit**

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të shkëmbejë me Komisionin dhe Agjencinë çdo informacion që ka të disponueshëm në kontekstin e zbatimit të këtij udhëzimi. Këtë informacion kanë të drejtë ta shikojnë edhe subjektet të cilave u është besuar hetimi i aksidenteve dhe incidenteve të aviacionit civil, apo analiza e ngjarjeve.

2. Pa cenuar të drejtën e publikut për t'u informuar, Autoriteti i Aviacionit Civil harton masa për shpërndarjen e informacionit të përmendur në paragrafin 1 të këtij neni te palët e interesuara. Këto masa, të cilat mund të jenë të përgjithshme apo të veçanta, bazohen:

a) në nevojën për t'u dhënë personave dhe organizatave informacionin që u duhet për të përmirësuar sigurinë e aviacionit;

b) në nevojën për ta kufizuar shpërndarjen e informacionit, në mënyrë që kjo të përfshijë vetëm atë që kërkohet pikërisht për qëllimin e përdoruesve të tij, me qëllim që të garantohet ruajtja e fshehtësisë së informacionit në fjalë.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të marrë masat e nevojshme, në përputhje me legjislacionin në fuqi, për të siguruar ruajtjen e fshehtësisë së informacionit në kontekstin e zbatimit të këtij udhëzimi.

#### Neni 16

##### **Mbrojtja e burimit të informacionit**

1. Kur informacioni i përmendur në paragrafin 1 të nenit 15 i jepet Komisionit ose Agjencisë nga një person fizik vullnetarisht, burimi i këtij informacioni nuk do të zbulohet. Kur informacioni i është dhënë një Autoriteti të Aviacionit Civil, burimi i këtij informacioni duhet mbrojtur sipas legjislacionit kombëtar.

2. Pa cenuar rregullat e zbatueshme të së drejtës penale, Autoriteti i Aviacionit Civil nuk kërkon nisjen e një procesi penal në lidhje me shkeljet e legjislacionit të kryera pa paramendim ose të paqëllimshme, të cilat vijnë në vëmendjen e tij vetëm sepse ato janë raportuar në zbatim të këtij udhëzimi. Kjo dispozitë nuk zbatohet në rastet e pakujdesisë në formën e neglizhencës.

3. Pa cenuar rregullat e zbatueshme të së drejtës penale dhe në përputhje me procedurën e përcaktuar në të drejtën dhe praktikën kombëtare, Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që punonjësit, të cilët japin informacion në zbatim të këtij udhëzimi, të mos i nënshtrohen asnjë cenimi nga ana e punëdhënësit.

Kjo dispozitë nuk zbatohet në rastet e pakujdesisë në formën e neglizhencës.

4. Ky nen zbatohet pa cenuar legjislacionin në fuqi lidhur me të drejtën e informimit nga autoritetet gjyqësore.

#### Neni 17

##### **Certifikimi i vlefshmërisë ajrore dhe i mbrojtjes së mjedisit**

1. Për sa u përket produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të përmendura në germa “a” dhe “b” të paragrafit 1 të nenit 4, Agjencia realizon, kur është e zbatueshme dhe siç specifikohet në Konventën e Çikagos apo në shtojcat e saj, në emër të shteteve anëtare të Bashkimit Europian, funksionet dhe detyrat e shtetit të projektimit, prodhimit apo regjistrimit kur lidhet me miratimin e projektit teknik. Për këtë qëllim, Agjencia, në mënyrë të veçantë:

a) vendos dhe njofton bazën e certifikatës tip për çdo lloj produkti, për të cilin kërkohet një certifikatë tip ose një ndryshim i certifikatës tip. Kjo bazë certifikimi përbëhet nga kodi i zbatueshëm i sigurisë së fluturimit, dispozitat për të cilat është pranuar një nivel i barabartë sigurie dhe specifikimet e nevojshme të veçanta, të detajuara teknike kur karakteristikat e projektimit të një produkti të veçantë ose përvoja në përdorim e bëjnë çdo dispozitë të kodit të sigurisë ajrore të pamjaftueshme ose të papërshtatshme për të siguruar përmbushjen e kërkesave kryesore;

b) vendos dhe njofton specifikimet e veçanta të sigurisë ajrore për çdo produkt, për të cilin kërkohet një certifikatë e kufizuar e sigurisë së fluturimit;

c) vendos dhe njofton specifikimet e detajuara të sigurisë ajrore për çdo pjesë apo pajisje për të cilën kërkohet një certifikatë;

d) vendos dhe njofton kërkesat e duhura mjedisore për çdo produkt, për të cilin kërkohet certifikim mjedisor në përputhje me nenin 6;

e) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit apo subjekteve të kualifikuara, hetime të lidhura me certifikimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve;

f) lëshon certifikatat tip të përshtatshme apo ndryshimet shoqëruese;

g) lëshon certifikata për pjesë dhe pajisje;

h) lëshon certifikatat e përshtatshme mjedisore;

i) ndryshon, pezullon ose revokon certifikatën përkatëse, kur kushtet sipas të cilave është lëshuar nuk plotësohen më ose, nëse personi juridik apo fizik që mban certifikatën nuk plotëson detyrimet përkatëse;

j) siguron funksionet në vazhdimësi të sigurisë së fluturimit që shoqërojnë produktet, pjesët dhe pajisjet, të cilat janë nën mbikëqyrjen e saj, duke përfshirë reagimin pa asnjë vonesë të arsyeshme ndaj një problemi të sigurisë, si dhe nxjerrjen e shpërndarjen e informacionit të detyrueshëm për zbatim;

k) për mjetet ajrore për të cilat duhet të lëshohet leje për fluturim, vendos standardet e sigurisë së fluturimit dhe procedurat për të zbatuar parashikimet e germës “a” të paragrafit 4 të nenit 5;

l) lëshon lejet e fluturimit për avionët për qëllimin e certifikimit nën kontrollin e Agjencisë në marrëveshje me shtetin anëtar të Bashkimit Europian, në të cilin është regjistruar ose do të regjistrohet avioni.

2. Në lidhje me organizatat, Agjencia:

a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, inspektime dhe auditime të organizatave që ajo certifikon;

b) lëshon dhe rinovon certifikatat e sa më poshtë vijon:

i) organizatave projektuese; ose

ii) organizatave prodhuese, të vendosura brenda territorit të shteteve anëtare të Bashkimit Europian, nëse kërkohet nga shteti anëtar në fjalë; ose

iii) organizatave të prodhimit dhe të mirëmbajtjes, të vendosura jashtë territorit të shteteve anëtare të Bashkimit Europian;

c) ndryshon, pezullon ose heq certifikatën e organizatës përkatëse kur nuk përmbushen më kushtet, sipas të cilave është lëshuar ose nëse organizata që mban certifikatën nuk plotëson detyrimet përkatëse.

## Neni 18

### **Certifikimi i pilotëve**

1. Për sa i përket personelit dhe organizatave të përmendura në pikën 1 të nenit 7, Agjencia:

a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, inspektime dhe auditime të organizatave që ajo certifikon dhe kur është e rëndësishme, edhe të personelit të tyre;

b) lëshon dhe rinovon certifikatat e organizatave të trajnimit të pilotëve dhe të qendrave të ekzaminimit mjekësor të aviacionit të vendosura jashtë territorit të shteteve anëtare të Bashkimit Europian dhe, kur është e rëndësishme, edhe të personelit të tyre;

c) ndryshon, pezullon ose heq certifikatën përkatëse, kur kushtet sipas të cilave ajo ishte lëshuar nuk plotësohen më ose, nëse personi juridik apo fizik që mban certifikatën, nuk plotëson detyrimet përkatëse;

2. Për sa u përket pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnimet, të përmendura në paragrafin 1 të nenit 7, Agjencia:

a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit, ose subjekteve të kualifikuara, inspektime teknike të pajisjeve që ajo certifikon;

b) lëshon dhe rinovon certifikatat e sa më poshtë vijon:

i) pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnim dhe që përdoren nga organizatat e trajnimit të certifikuara nga Agjencia; ose

ii) pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnim të vendosura në territorin e shteteve anëtare, nëse kërkohet nga shteti anëtar në fjalë;

iii) pajisjeve simuluese të fluturimit që përdoren për trajnim të vendosura jashtë territorit të shteteve anëtare të Bashkimit Europian;

c) ndryshon, pezullon ose heq certifikatën përkatëse kur nuk përmbushen më kushtet, sipas të cilave është lëshuar ose nëse personi juridik apo fizik që mban certifikatën nuk plotëson detyrimet përkatëse.

## Neni 19

### **Operatorët shqiptarë apo të vendit të tretë**

1. Për sa u përket operatorëve të mjeteve ajrore të përmendur në germën “d” të paragrafit 1 të nenit 4, të angazhuar në operacionet tregtare, Agjencia:

a) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, hetime dhe auditime;

b) nxjerr dhe rinovon autorizimet e përshkruara në paragrafin 2 të nenit 9, nëse një shtet anëtar i Bashkimit Europian nuk kryen funksionet dhe detyrat e shtetit të operatorit në funksion të këtyre operatorëve;

c) ndryshon, pezullon ose heq autorizimin përkatës të organizatës kur nuk përmbushen më kushtet, sipas të cilave është lëshuar autorizimi ose nëse organizata në fjalë nuk plotëson detyrimet përkatëse.

2. Për sa u përket operatorëve të mjeteve ajrore të përmendur në germën “d” të paragrafit 1 të nenit 4 që nuk angazhohen në operacione tregtare, Agjencia:

a) merr deklaratat e përmendura në paragrafin 3 të nenit 9; dhe

b) kryen, vetë ose nëpërmjet autoriteteve kombëtare të aviacionit ose subjekteve të kualifikuara, mbikëqyrjen e operatorëve nga të cilët ka marrë një deklaratë.

3. Në lidhje me mjetet ajrore të përmendur në germën “d” të paragrafit 1 të nenit 4, Agjencia lëshon autorizime në përputhje me germën “a” të paragrafit 4 të nenit 9.

#### Neni 20

##### **Monitorimi i zbatimit të rregullave**

1. Agjencia kryen inspektime të standardizimit në fushat që mbulon paragrafi 1 i nenit 1, me qëllim monitorimin e harmonizimit të kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil dhe raporton në Komision.

2. Agjencia kryen hetime të sipërmarrjeve për të monitoruar harmonizimit e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil.

3. Agjencia vlerëson ndikimin e zbatimit të kërkesave teknike dhe të procedurave administrative në fushën e aviacionit civil, duke pasur parasysh objektivat e përcaktuar në nenin 2.

#### Neni 21

##### **Puna kërkimore**

1. Agjencia mund të zhvillojë dhe të financojë punë kërkimore, në atë masë që kjo lidhet ngushtë me përmirësimin e aktiviteteve në fushat e saj të kompetencës, pa cenuar të drejtën e Komunitetit.

2. Agjencia koordinon aktivitet e saj kërkimore dhe zhvilluese me ato të Komisionit dhe të shteteve anëtare, për të siguruar që politikat dhe veprimet janë në përputhje me njëra-tjetrën.

3. Agjencia publikon rezultatet e punës kërkimore të financuar, përveç rasteve kur Agjencia nuk i ka klasifikuar ato si konfidenciale.

#### Neni 22

##### **Marrëdhëniet ndërkombëtare**

1. Autoriteti i Aviacionit Civil ndihmohet nga Agjencia në marrëdhëniet e tij shtetet anëtare të Bashkimit Europian, si dhe vendet e treta, në përputhje me të drejtën përkatëse të Komunitetit Europian. Në mënyrë të veçantë, Agjencia ndihmon në harmonizimin e rregullave dhe njohjen reciproke lidhur me miratimet që dëshmojnë zbatimin e kënaqshëm të rregullave.

2. Agjencia mund të bashkëpunojë me Autoritetin e Aviacionit Civil, autoritetet e aeronautikës së vendeve të treta dhe me organizatat ndërkombëtare që janë kompetente për çështjet që mbulon ky udhëzim.

#### Neni 23

##### **Pjesëmarrja e vendeve të treta europiane**

Agjencia është e hapur për pjesëmarrjen e vendeve të treta europiane, të cilat janë vende kontraktore të Konventës së Çikagos dhe të cilat kanë hyrë në marrëveshje me Komunitetin Europian ku kanë miratuar dhe zbatojnë të drejtën e Komunitetit në fushën e mbuluar nga ky udhëzim.

Në bazë të dispozitave të lidhura të këtyre marrëveshjeve, do të bëhen rregullime të tilla që, ndër të tjera, specifikojnë natyrën, shkallën dhe rregullat e detajuara për pjesëmarrjen e këtyre vendeve në punën e Agjencisë, duke përfshirë dispozitat për kontributet financiare dhe personelin.

Neni 24  
**Shtojcat**

Shtojcat bashkëlidhur janë pjesë përbërëse e këtij udhëzimi.  
Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT  
**Sokol Olldashi**

**UDHËZIM**  
**Nr.4, datë 7.2.2011**

**PËR MIRATIMIN E PROGRAMIT KOMBËTAR TË MONITORIMIT TË VAZHDIMIT TË  
VLEFSHMËRISË AJRORE TË AVIONIT (ACAM) (AIRCRAFT CONTINUING  
AIRWORTHINESS MONITORING)**

Në përputhje me nenin 102 pika 4 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë dhe në zbatim të nenit 20 të ligjit nr.10 040 datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”,

**UDHËZOJ:**

Neni 1  
**Parathënie**

Programi ACAM, sipas pjesës M – paragrafi M.B. 303, të udhëzimit të Ministrit nr.16, datë 14.10.2008 “Për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve të pajisjeve aeronautike dhe mbi aprovimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra” është programi i hartuar nga AAC-ja.

Me futjen e kërkesës normative të treguar në pjesën M – paragrafi M.B. 303, secilit autoritet i kërkohet të përpunojë një program të aktiviteteve inspektuese për monitorimin e gjendjes së vlefshmërisë së flotës ajrore prezente në regjistrin e tij. Parë në këtë optikë, AAC-ja me këtë dokument përpilon programin e saj të monitorimit të flotës ajrore të mjeteve fluturues të regjistruar në Shqipëri.

Programi kombëtar ACAM përcakton modalitetet e menaxhimit të mbikëqyrjes së vazhdueshme të mjeteve fluturuese, duke pasur parasysh kriteret e zbatueshme të M.B. 303, siç parashikohet në AMC M.B. 303 (b), (c) e (d).

Neni 2  
**Parimet dhe zbatimi i programit kombëtar ACAM**

M.B. 303 parashikon që:

- Programi i monitorimit nënkupton inspektimin e kampioneve të mjeteve fluturuese.
- Programi të zhvillohet duke pasur parasysh numrin e mjeteve fluturuese të regjistruara, njohjet vendore dhe aktivitetet e mëparshme të mbikëqyrjes.
- Inspektimet përqendrohen mbi disa elemente kyçe të rrezikut për vlefshmërinë ajrore dhe identifikojnë gjetje-findings të mundshme lidhur me këta elemente; gjetje të tilla duhet të analizohen për të përcaktuar shkaqet fundore.
- Të gjitha gjetjet që zbulohen nga inspektimet duhet t'i konfirmohen me shkrim pronarit të organizatës përgjegjëse për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërinë ajrore të mjetit fluturues.
- Autoriteti duhet të regjistrojë të gjitha gjetjet, veprimet për mbylljen e tyre dhe rekomandimet.
- Nëse gjatë inspektimit del në pah fakti i një mungese përgjigjeje të një kërkesë të pjesës M, autoriteti duhet të marrë masat siç parashikohet nga M.B. 903 (trajtimi i gjetjeve).
- Nëse shkak i një gjetjeje identifikon një mospërgjigjeje për çfarëdo kapitull të pjesës M ose të një pjese tjetër të normativës së EASA-s, autoriteti duhet të marrë masat e parashikuara në një situatë të tillë.

- Për të lehtësuar adoptimin e veprimeve të duhura korrigjuese, autoritetet e shteteve të ndryshme duhet të këmbëjnë informacionet mbi mungesat e përgjigjeve ndaj kërkesave të bëra gjatë inspektimeve.

Në përputhje me AMC M.B. 303(b), inspektimi i vetëm i programit ACAM synon verifikimin që:

1. Kushtet teknike dhe të përdorimit të mjetit fluturues të ekzaminuara t'i përgjigjen standardit të kërkuar për mbajtjen e vlefshmërisë së certifikatës së vlefshmërisë ajrore;

2. Menaxhimi i vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore, si në rastin e organizatave të certifikuara dhe në atë të pronarit/ushtrues jo të certifikuar, të zhvillohet me efikasitet dhe mjeti fluturues të mbajë një nivel të kënaqshëm të vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore;

3. Privilegjet që zotërojnë organizatat ose personeli duhet të zbatohen vazhdimisht dhe standardi i tyre të ruhet në kohë.

Në terma të përmbledhur, programi duhet të garantojë që, përmes kontrolleve të bëra mbi një numër të parapërzgjedhur të mjeteve fluturuese nën mbikëqyrje, të sigurohet që kompleksi i mjeteve fluturuese të flotës kombëtare të ruajë kushtet e vlefshmërisë ajrore dhe të përshtatshmërisë për fluturim.

Programi i monitorimit ACAM ka kohëzgjatje vjetore e nënkupton fazat e mëposhtme:

1. Zgjedhja e kampionit të mjeteve fluturuese për të planifikuar ndërhyrjet për inspektim;

2. Kryerja e inspektimeve sipas tipologjisë së përshkruar në vazhdim;

3. Raportimi i inspektimeve të vetme dhe mbledhja fillestare e të dhënave;

4. Komunikim i gjetjeve-findings subjekteve të interesuara, individualizim i shkaqeve fundore të këtyre gjetjeve dhe ndjekja e veprimeve korrigjuese;

5. Raportim periodik i veprimtarisë inspektive të kryer;

6. Analizë komplekse e rezultateve të programit dhe përcaktim i veprimeve dhe elementeve të përmirësimit të sigurisë dhe për programimin e aktiviteteve ACAM për vitin tjetër;

7. Planifikim dhe vënie në veprim e revizioneve të mundshme, normative dhe procedurale, pasuese të analizave të rezultateve vjetore.

Inspektorët e kualifikuar të vlefshmërisë ajrore, konsulentët dhe inspektorët SAFA/SANA kontribuojnë në programin inspektiv.

Analiza komplekse e rezultateve do të zhvillohet nga Drejtori i Sigurisë Ajrore me ndihmën edhe të inspektorëve të vlefshmërisë ajrore. Për sa i përket analizës do të përpilohet një raport përfundimtar i programit për vitin në fjalë.

Veprimet që rrjedhin nga kjo analizë përcaktojnë një përshtatshmëri të programit për vitin e ardhshëm.

### Neni 3

#### **Planifikimi i programit ACAM**

Në vitin e parë të aplikimit, programi ACAM nxjerr të dhëna nga të gjithë aktivitetet e mbikëqyrjes të zhvilluara te mjetet fluturuese, të përdorur nga operatorët e certifikuar dhe jo, në territorin kombëtar.

Në regjim, numri i verifikimeve të nevojshme për programin do të jetë në dispozicion në çdo fillimviti. Në planifikim do të individualizohen mjetet fluturuese sipas një kriteri përzgjedhjeje bazuar në rotacionin vjetor; duke specifikuar me preferencë markat e regjistruara, përveç kushteve eventuale -raste të mosdisponueshmërisë (incidentet, çregjistrimet, ndërprerjet etj.).

Verifikimet e programit ACAM të bëra nga inspektorët SAFA/SANA regjistrohen në programin informatik. Në aplikimin e programit në regjim do të ndiqen procedurat e treguara në paragrafët e mëposhtëm.

### Neni 4

#### **Klasifikimi dhe përdorimi i mjeteve fluturuese**

Mjetet fluturuese, objekt të programit ACAM, ndahen në 5 kategori:

1. CMA-complex motor power aircraft (sipas përcaktimit të nenit 3 të udhëzimit nr.16, datë 14.10.2008;

2. CMH-complex motor power helicopter-sipas përcaktimit të nenit 3 të udhëzimit nr.16, datë 14.10.2008;

3. NCMA-complex motor power aircraft;

4. NCMH-complex motor power helikopter;

5. OTH-other aircraft, që përmban: tipat e mjeteve fluturuese të mbetura, tipat e helikopterëve të mbetur, balonat. VLA, mjetet fluturuese referuar aneksit II udhëzimit nr.16, datë 14.10.2008 etj.

Një ndarje e mëtejshme e mjeteve fluturuese kryhet në përputhje me llojin e përdorimit:

- transport publik;

- detyrë ajrore;

- trajnim;

- privat, që nuk menaxhohet nga CAMO ose nga firma të tjera të certifikuara.

Tërësia e ndërhyrjeve të kërkuara për programin ACAM është pasqyruar në tabelën e mëposhtme për çdo grup (kopje kategoria-tip e përdorimit).

Tabela 1

Numri i inspektimeve ACAM për vitin e parë të vënies në jetë të programit

Kategoria e mjetit fluturues	Lloji i përdorimit (për grup)			
	Transport publik	Detyrë ajrore	Trajnim	Privat
	Tërësia e ndërhyrjeve			
<i>Complex motor powered aircraft</i>	100% e flotës kombëtare	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	10 % e flotës kombëtare (minimum 1 a/c)
<i>Complex motor powered helicopter</i>	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	10 % e flotës kombëtare (minimum 1 a/c)
<i>Non complex motor powered aircraft</i>	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	10 % e flotës kombëtare (minimum 1 a/c)
<i>Non complex motor powered helicopter</i>	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	10 % e flotës kombëtare
<i>Others</i>	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	N/A (jo e aplikueshme) në Shqipëri	10% e flotës kombëtare

#### Neni 5

#### Tipat e inspektimeve të mundshme për vënien në jetë të programit ACAM dhe përmbajtjet përkatëse

Siç parashikohet nga MB 303 dhe AMC MB 303 (d), inspektimet ACAM duhet të fokusohen mbi një kampion të disa elementeve kyçe të riskut për vlefshmërinë ajrore.

Aneksi III i AMC MB 303 (d) i ka thjeshtëzuar këto elemente kyçe (*key risk airworthiness elements*) (në vazhdim të treguar me shkurtimin- KRE), si më poshtë:

1. kufizimet e vlefshmërisë ajrore;
2. markat dhe targat;
3. regjistrimet;
4. kontrolli i konfiguracionit;
5. pjesët me jetë të kufizuar;
6. dëmtimet dhe riparimet strukturore;
7. pajisjet për përdorim;



8. lista e pajisjeve minimale (MEL);
9. manuali i fluturimit;
10. masa dhe pesha;
11. programi i sigurisë;
12. projekti i tipit;
13. programi i mirëmbajtjes;
14. dispozita për vlefshmërinë ajrore;
15. inspektimi i mjetit fluturues.

Një përkufizim më i detajuar i secilit KRE dhe i gjetjeve që mund të rrjedhin duke iu referuar një KRE-je jepet në dokumentin e parapërgatitur të disa autoriteteve kombëtare të aviacionit civil, të shteteve të EASA-s, një ekstrakt i të cilit është risjellë në shtojcën 4.

Përmbajtja e kontrollit specifik të kryer gjatë inspektimit ACAM i referohet një KRE-je, sikurse edhe secila gjetje që kapet nga kontrolli duhet kategorizuar duke iu referuar një KRE-je.

Në AMC MB 303 (b) inspektimet në kampionet e mjeteve fluturues shquhen, si:

- inspektimi thelluar (*in depth surveys*);
- inspektim rampe (*ram surveys*);
- inspektim në fluturim (*in-flight surveys*).

Përkufizimet për secilin:

- Inspektimet e thelluara: inspektimet gjatë mirëmbajtjeve madhore, inspektimi fizik për rinovimin e ARC-së (*Airworthiness Review Certificate*), inspektimi pranë bazës kryesore të një operatori/organizate CAMO që i referohet secilit mjet fluturues.

- Inspektimet rampe: inspektimet e programit SANA dhe inspektimet rampe të programit të mbikëqyrjes të operatorëve ajrorë të certifikuar.

- Inspektimi në fluturim: inspektimet në fluturim operativ dhe inspektimet gjatë fluturimeve prove pas mirëmbajtjes.

Në fazën e parë të vënies në jetë të programit ACAM kërkohet të ndiqen kontrolle mbi çdo zonë, të paktën një herë në harkun e një viti, e veçanta e kontrolleve të këtyre zonave tregohet në check-listën në shtojcën 3, që nuk ka nevojë t'i bashkëngjitet raportit të auditit (check-lista është si një udhëzues për inspektorin që kryen kontrollin).

## Neni 6

### **Regjistrimet dhe njoftimet**

Rezultatet e inspektimeve të ndryshme të programit ACAM inspektori duhet t'i shkruajë në formularin përkatës (shih shtojcën 1), dhe nëse zbulohen gjetje, në shtojcën nr.2.

Gjetjet e vëna në pah gjatë një inspektimi ACAM klasifikohen si të MB 903 dhe trajtohen me të njëjtat procedura, sikurse në një audit normal të mbikëqyrjes të autoritetit. Në fund, për të pasur një interpretim të lehtë të rezultatit të inspektimit, gjetja futet në shtojcën 2, duke iu referuar zonës së kontrolluar.

Të gjitha mospërputhjet e shfaqura (gjetjet) i komunikohen formalisht personit përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të mjetit fluturues, me kërkesën për identifikim të (*root cause-shkakut*) dhe afatin e fundit të vënies në jetë të veprimeve korrigjuese.

Drejtorja e Sigurisë Ajrore arkivon planin kombëtar të monitorimit, raportet ACAM dhe evidencat e ndjekjes-çuarjes deri në fund të gjetjeve.

## Neni 7

### **Analiza e të dhënave të programit ACAM**

Analiza e kontrolleve ACAM të kryera mbi të njëjtin mjet fluturues, bëhet nga drejtori i sigurisë ajrore, me ritëm njëvjeçar (një herë në vit), sipas metodologjisë referuar në shtojcën 5.

Objektivat e këtyre analizave janë:

- Përpunimi i një raporti kompleks mbi aktivitetet e zhvilluara;
- Identifikimi i zonave më kritike;
- Përpunim i propozimeve për zgjidhjen e kritikave të lindura;
- Revizionim i kriterëve për planifikimin ACAM të vitit të ardhshëm.

Për hartimin e raportit vjetor mbi aktivitetin e zhvilluar, drejtori i sigurisë ajrore identifikon zonat e kritikave të lindura gjatë ekzekutimit të monitorimit, si dhe tendencat negative eventualisht të manifestuara lidhur me rezultatet e kontrolleve të viteve të mëparshme.

Mbi bazën e rezultateve të analizës së kryer përcaktohet nevoja eventuale për rimodulimin e kampionit të mjetit fluturues ose aktivitetit për vitin pasardhës.

Neni 8  
**Shtojcat**

Shtojcat bashkëlidhur janë pjesë përbërëse e këtij udhëzimi.  
Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT  
**Sokol Olldashi**

**Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi “Gjergj Fishta”, mbrapa ish-ekspozitës “Shqipëria Sot”, tel: 04 24 27 007.**  
Çmimi i abonimit pranë Postës Shqiptare, për Fletoret Zyrtare 2011, është 16 000 lekë.  
Çmimi i abonimit në QPZ është 14 000 lekë pa detyrimin e shpërndarjes në adresa.

## BOTIMET E QENDRËS SË PUBLIKIMEVE ZYRTARE

KODI CIVIL	360 lekë
KODI I FAMILJES	310 lekë
KODI I PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE	90 lekë
KODI PENAL USHTARAK	55 lekë
KODI I PUNËS	140 lekë
KANONI I ZHURISË	40 lekë
PËRMBLEDHJE E VENDIMEVE TË GJYKATËS EUROPIANE	328 lekë
PËR TË DREJTAT E NJERIUT KUNDËR SHQIPËRISË	
PËRMBLEDHJE PËR KTHIMIN DHE KOMPENSIMIN E PRONAVE	140 lekë
PËRMBLEDHJE VENDIMESH UNIFIKUESE TË GJYKATËS SË LARTË	512 lekë

Hyri në shtyp më 7.3.2011  
Doli nga shtypi më 7.3.2011

Tirazhi: 1700 copë

Formati: 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare  
Tiranë, 2011

Çmimi 40 lekë