

PROCESVERBAL – TIPI I KONTRATËS – SHERBIME

PËR ARGUMENTIMIN DHE MIRATIMIN E SPECIFIKIMEVE TEKNIKE DHE KRITEREVE PËR KUALIFIKIM

(Ky procesverbal është për efekt publikimi bashkë me dokumentet e tenderit)

- **Objekti i procedurës:** “Sigurimi i riskut nga të tretët dhe aksidentet ajrore”.
- **Kodi përkatës në fjalorin e përbashkët të prokurimit (cpv):** 98341140-8 Shërbime sigurimi.
- **Vlera e fondit limit:** 73,700,000 (shtatëdhjetë e tre milionë e shtatëqind mijë) lekë pa tvsh ose 711,184 (shtatëqind e njëmbëdhjetë mijë e njëqind e tetëdhjetë e katër) Euro pa tvsh. (Kursi zyrtar i këmbimit sipas Bankes të Shqipërisë në datën 28.12.2023 është 103.63 Lek/ Euro).

Në bazë të nenit 21, pika 2, të Ligjit nr.162/2020 “Për prokurimin publik”, nenit 2, pika 2/c dhe nenit 78, pika 2, të VKM nr. 285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e rregullave të prokurimit publik”, autoriteti/enti kontraktor ALBCONTROL SHA ka hartuar procesverbalin për argumentimin dhe miratimin e specifikimeve teknike dhe kriterëve për kualifikim për procedurën e sipërcituar, me përmbajtjen si më poshtë:

I. KRITERET E VEÇANTA TË KUALIFIKIMIT

1. Ofertuesi duhet të paraqesë:

a. Sigurimin e Ofertës, sipas Shtojcës 3;

b. Formularin Përmbledhës të Vetëdeklarimit, sipas shtojcës 9;

Argumentimi:

Kriteret e mësipërme janë vendosur në përputhje me Nenin 82 “Formulari përmbledhës i vetë deklaratimit” dhe Neni 83 “Sigurimi i ofertës” të Ligjit Nr.162/2020 “Për Prokurimin Publik” si dhe në mbështetje të nenit 30, pika 1, të VKM-së Nr.285, datë 19.5.2021 “Për Miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik, i ndryshuar. Në Nenin 83 të Ligjit Nr.162/2020 “Për Prokurimin Publik” citohet: “Autoriteti kontraktor duhet të kërkojë paraqitjen e sigurimit të ofertës nga ofertuesit në të gjitha llojet e procedurave të prokurimit, me përjashtim të procedurave të prokurimit me vlerë të vogël”, Neni 82, i LPP “1. Bashkë me dorëzimin e kërkesave për pjesëmarrje ose të ofertave, autoritetet ose entet Kontraktore pranojnë si provë paraprake në vend të disa vërtetimeve të lëshuara nga autoritetet publike ose palë të treta, formularin përmbledhës të vetë deklaratimit, sipas parashikimeve të këtij ligji. Përmbajtja e këtij formulari përcaktohet në rregullat e prokurimit publik”.

2. Ofertuesi duhet të paraqesë:

2.1. Kapacitetin profesional të operatorëve ekonomikë:

2.1.1 Ofertuesi duhet të jetë shoqëri sigurimesh, e cila të përmbushë të gjitha kërkesat e Legjislacionit të fushës, e pajisur me leje për ushtrim të aktivitetit sigurime dhe/ose risigurime nga Autoriteti i Mbikqyrjes Financiare (AMF), ku të jenë specifikuar qartë grupet/klasat për sigurimet e kërkuara në këtë tender.

Per te vertetuar plotesimin e ketij kushti operatori ekonomik duhet te paraqese Licencen “Per te ushtruar veprimtari sigurimi jo-jete, ne territorin e Republikes se Shqiperise” ku perfshihen Klasat 8 dhe 9, dhe 11, te leshuara nga Autoriteti i Mbykqyrjes Financiare (AMF).

Përfshihen nga kjo procedurë Brokerat dhe agjentet e sigurimeve.

Argumentimi: Kërkesa e mësipërme bazohet në nenin 77, pika 1/a dhe 2, të LPP, nenit 41, pika 4/a, të VKM nr. 285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e rregullave të prokurimit publik”, të ndryshuar, si dhe nenit 28, pika 2 e ligjit nr. 52/2014 “Për veprimtarinë e sigurimit dhe risigurimit”, me qëllim njohjen e të drejtës të subjektit për të kryer shërbime në ushtrinë veprimtarinë e sigurimit të jo-jetës në përputhje me legjislacionin në fuqi dhe objektin e prokurimit.

2.1.2 Licenca profesionale dhe CV të stafit kryesor përgjegjës për zbatimin e kontratës:

Shoqëria e sigurimit duhet të ketë pjesë të stafit të saj vlerësues rrishtit si dhe jo me pak se dy vlerësues demesh në sigurime të licencuar nga Autoriteti i Mbikqyrjes Financiare, sipas parashikimit të kuadrit ligjor në fuqi.

Për të vërtetuar këtë kriter Operatori ekonomik duhet të paraqesë dokumentacionin e mëposhtem:

- a)** Staf i kryesor përgjegjës për vlerësimin e rrishtit, që vërtetohet me:
- CV të stafit kryesor për marrjen në sigurim dhe vlerësimin e rrishtit.
- b)** Staf vlerësues demesh, që vërtetohet me:
- CV (curriculum Vitae);
 - Kontratë pune (e vlefshme);
 - Licencë e vlerësuesit të demit në sigurime (e vlefshme).

Kjo kërkesë përmbushet nëpërmjet paraqitjes nga operatorët ekonomikë të formularit përmbledhës të vetëdeklarimit, sipas shtojcës përkatëse të DST dhe dokumentacioni i kërkuar do të paraqitet nga ofertuesi fitues përpara dhënies së kontratës (Sipas pikës 1 dhe pikës 6, të nenit 26, të VKM nr.285, datë 19.05.2021)

Argumentimi: Kërkesa e mësipërme është përcaktuar bazuar në nenin 77 të ligjit nr. 162, datë 23.12.2020 “Për prokurimin publik” dhe nenit 41 të VKM nr. 285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik” i ndryshuar. Me anë të këtij kriteri kërkohet që operatorët ekonomikë të provojnë përshtatshmërinë për të kryer veprimtarinë profesionale, kapacitetet teknike dhe profesionale objekt kontrate.

2.2 Kapaciteti ekonomik dhe financiar:

2.2.1 Për të provuar kapacitetet financiare dhe ekonomike, operatorët ekonomikë duhet të paraqesin vërtetim për xhiron vjetore të 3 (tre) viteve të fundit financiare (2020,2021,2022), ku vlera e xhiros për të paktën një nga vitet e periudhës së kërkuar duhet të jetë jo më e vogël se vlera e fondit limit.

Argumentimi: Kërkesa e mësipërme është përcaktuar bazuar në vlerën e fondit limit të kësaj procedure, si dhe bazuar në nenin 77, pika 3 e LPP, si dhe nenin 43, të VKM Nr. 285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e rregullave të prokurimit publik”, i ndryshuar.

Përcaktimi i viteve të kërkuara për paraqitjen e vërtetimit të xhiros vjetore është bërë bazuar në dispozitat e legjislacionit Nr. 8438, datë 28.12.1998 “Për tatimin mbi të ardhurat”, i ndryshuar, Udhëzimit të Ministrit të Financave Nr.5, datë 30.01.2006, “Për tatimin mbi të ardhurat”, i ndryshuar. VKM-së nr.922 datë 29.12.2014 “Për deklarimin e detyrueshëm të deklaratave tatimore dhe të dokumenteve të tjera tatimore, vetëm nëpërmjet formës elektronike”. Duke marrë në konsideratë specifikën e mallrave objekt procedure prokurimi, kërkohet që OE ofertues të paraqesë se disponon kapacitetet e nevojshme ekonomike dhe financiare për ta realizuar atë në kohë dhe në përputhje me specifikimet teknike të kërkuara. Për këtë, OE ofertues duhet te ketë disponibilitetin e duhur ekonomik dhe me këtë qellim, eshte argumentuar se vlera e xhiros për tre vitet e fundit financiare të jetë jo më e vogël se vlera e përllogaritur e fondit limit.

2.2.2 Operatorët ekonomikë duhet të paraqesin bilancet e viteve 2020, 2021 dhe 2022, miratuar nga organet perkatese shteterore. Kjo kërkesë konsiderohet e përmbushur nëse në dy bilance të njëpasnjëshme, nuk ka raport negativ ndërmjet aktivitetit dhe pasivit.

Argumentimi: Kërkesa e mësipërme është përcaktuar bazuar në nenin 77, pika 3, të LPP, si dhe nenin 43, të VKM nr. 285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e rregullave të prokurimit publik”, i ndryshuar, si dhe në legjislacionin e fushës në fuqi, përkatësisht në Ligjin nr. 8438, datë 28.12.1998 “Për tatimin mbi të ardhurat”, i ndryshuar, VKM nr. 922 datë 29.12.2014 “Për deklarimin e detyrueshëm të deklaratave tatimore dhe të dokumenteve të tjera tatimore, vetëm nëpërmjet formës elektronike”, si dhe në Udhëzimin e Ministrit të Financave nr.5, datë 30.01.2006, “Për tatimin mbi të ardhurat”, i ndryshuar.

2.3 Kapaciteti teknik:

2.3.1 Operatori ekonomik duhet të paraqesë dëshmi për shërbimet e mëparshme të ngjashme, të kryera gjatë tre viteve të fundit nga data e shpalljes së njoftimit të kontratës në një vlerë jo më të vogël se 40 % e vlerës limit të kontratës që prokurohet.

Për të vërtetuar përvojën e mëparshme të ngjashme, operatorët ekonomikë duhet të paraqesin dëshmitë e mëposhtme:

a) Për përvojën e mëparshme të realizuar me sektorin publik, operatori ekonomik duhet të paraqesë vërtetime të lëshuara nga një ent publik për përmbushjen me sukses të kontratës, ku të shënohen vlera, afati i përfundimit të kontratës, ose faturave tatimore të shitjes, të plotësuara sipas kërkesave të legjislacionit në fuqi, ku shënohen datat, shumat dhe shërbimet e realizuara.

b) për përvojën e mëparshme të realizuar me sektorin privat, operatori ekonomik duhet të paraqesë fatura tatimore të shitjes, të plotësuara sipas kërkesave të legjislacionit në fuqi, dhe të deklaruara në organet tatimore, ku shënohen datat, shumat dhe shërbimet e realizuara.

Argumentimi:

Kriteri i mësipërm është përcaktuar bazuar në nenin 77 të ligjit Nr. 162, datë 23.12.2020 “Për prokurimin publik” dhe nenit 41, pika 3, të VKM Nr. 285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik” i ndryshuar. Me anë të këtij kriteri kërkohet që operatorët ekonomikë të dëshmojnë që kanë përvojën e nevojshme për të zbatuar kontratën, prandaj është kërkuar që shërbimet e mëparshme të ngjashme të jenë në vlerën jo më pak se 40 % e vlerës limit të kontratës që prokurohet, që është brenda vlerës kufi të përcaktuar në nenin e sipërcituar.

Të gjitha dokumentet duhet të paraqiten të përkthyer në gjuhën shqipe dhe të jenë origjinale ose kopje të noterizuara. Rastet e mosparaqitjes së një dokumenti, ose dokumente false dhe të pasakta, konsiderohen kushte për skualifikim.

Shënim: Në respekt të nenit 36, të Ligjit Nr. 162, datë 23.12.2020 “Për prokurimin publik”, në të gjithë rastet në kur dokumentet e tenderit përmendet “markë” përfshihet termi “ose ekuivalenti i tij/saj”.

Në rast të ofertave nga ofertues të huaj, dokumentet e ofertës duhet të jenë ekuivalente me dokumentet e kërkuara sipas parashikimeve ligjore të fushës për njehsimin e dokumenteve.

NJESIA E PROKURIMIT

II. Argumentimi i specifikimeve teknike

Termat e Referencës janë hartuar duke marrë në konsideratë nevojat e Autoritetit Kontraktor, për shërbimin objekt procedure prokurimi, natyrën dhe afatin kohor për realizimin e këtyj shërbimi si dhe bazuar në nenin 36 të Ligjit Nr. 162/2020 “Për prokurimin publik”, në nenin 41/1 të VKM nr.285, datë 19.05.2021 “Për miratimin e Rregullave të Prokurimit Publik

Shënim: Përcaktimi i specifikimeve teknike, për mallrat objekt prokurimi, të cilat duhet të përshkruajnë minimumin ose tërësinë e elementeve më të rëndësishme përbërëse, që garantojnë cilësinë e kërkuar, dhe që i vlerëson mallrat si të pranueshme për funksionet e kërkuara, në përputhje me parashikimet e nenit 4, pika 38/b dhe nenit 36, të LPP, si dhe nenit 41, pika 2, të VKM nr. 285, datë 19.05.2021, “Për miratimin e rregullave të prokurimit publik”, **duke argumentuar çdo kërkesë funksionale ose performance, apo/dhe çdo standard të kërkuar, ku çdo referencë duhet të shoqërohet nga fjalët “ose ekuivalenti i tij/saj”.**

Në specifikimet teknike, nëse nuk e justifikon objekti i kontratës, nuk duhet të përmendet asnjë markë prodhimi ose burim specifik apo proces i veçantë, që karakterizon produktet ose shërbimet e ofruara nga një operator ekonomik specifik apo asnjë markë tregtare, patentë, tipi ose origjinë apo prodhim specifik, me qëllim favorizimin ose eliminimin e disa sipërmarrjeve ose produkteve. Një gjë e tillë lejohet vetëm në raste përjashtimore kur nuk ekziston një mënyrë e mjaftueshme, e saktë apo e kuptueshme e përshkrimit të objektit të kontratës, sipas pikës 3 të nenit 36, të LPP. Referime të tilla duhet të shoqërohen nga fjalët “ose ekuivalente”.

Specifikime Teknike

1. “Mbulimi i Përgjegjësive”, profesionale për dëmtime trupore dhe dëme pasurore, ndaj palëve të treta, të cilat do të rrjedhin nga menaxhimi i shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror.
- 1.1 “Mbulimi i përgjegjësive” për sigurimin e ngjarjeve të cilat mund të ndodhin në menaxhimin e shërbimeve në trafikun ajror, për shërbimet ndaj fluturimeve të avionëve IFR/VFR në territorin ajror të Republikës së Shqipërisë, në përputhje me Ligjin Nr.96/2020 dt.23.07.2020 “Kodi ajror” i Republikës së Shqipërisë (i ndryshuar) (nenet 132, 133, 134, 135), me Urdhërin Nr.173 datë 12.04.2019 të MIE, të klasifikimit sipas dokumentave të tjera të përditësuara, të dala nga Organizata e Sigurisë EUROCONTROL dhe që i bashkëlidhen kësaj kërkesë, si pjesë e pa ndarë.

Tipi i mesatarizuar i avionit, që do të përcaktohet në “policën e sigurimit”, do të jetë deri në “aksident total” me avion të tonazhit: MTOW 320 TON, me “pasagjerë” dhe me “kargo”, sipas kapacitetit maksimal të këtij tipi avioni.

Shtojca e Dokumentave do të jetë pjesë e formularit të “policës” për klasifikimin e risqeve në menaxhimin e trafikut ajror.

1.2 Kufijtë e përgjegjësive

- a. “Kufiri maksimal për dëme të kombinuara” (për dëmtime trupore, dëmtime pasurore dhe dëmtime personale) do të jetë 200.000.000 Euro për çdo ngjarje.
- b. “Përgjegjësia për dëme materiale” që përfshinë dëmtime të pronës, do të jenë subjekt i një kufiri prej 9.000.000 Euro për çdo ngjarje dhe përsa i përket të gjitha ngjarjeve gjatë periudhës së “policës” jo më shumë se kufiri i vetëm i kombinuar, siç përcaktohet në paragrafin (a) dhe jo si shtesë e tij.
- c. “Përgjegjësia për dëmtime personale”, do të jetë subjekt i një kufiri prej 7.000.000 Euro për çdo ngjarje dhe 70.000 Euro për çdo person dhe në agregat përsa i përket të gjitha rasteve gjatë periudhës së policës, të cilat janë brenda kufirit të vetëm të kombinuar siç përcaktohet në paragrafin (a) (1) dhe jo si shtesë e tij.
- d. “Kufiri i vetëm i kombinuar” i përcaktuar në paragrafin (a) (1) do të zbatohet në agregat për sa i përket të gjitha ngjarjeve, në çdo periudhë vjetore të sigurimit, që rrjedh nga zotërimi, përdorimi, konsumi ose trajtimi i çdo malli ose produkti të prodhuar, ndërtuar, ndryshuar, riparuar, shërbyer, trajtuar, shitur, furnizuar apo shpërndarë nga i siguruari,

pasi këto mallra ose produkte kanë pushuar së qëni në zotërimin ose kontrollin e të Siguruarit.

1.3 Afati kohor i policës do të jetë për një periudhë 1 vjeçare.

1.4 Kufijtë gjeografik - do të jenë hapësira ajrore e Republikës së Shqipërisë

1.5 Në policën e sigurimit do të merret parasysh:

a- Në pjesën e rreziqeve që siguron vetë “Polica”, e cila përmban mbulimin e dëmeve për dëmtime trupore (plagosje, vdekje në ajër ose në tokë) dhe dëmtime materiale (objekte ajrore apo objekte tokësore) gjatë periudhës së mbulimit.

b- Në pjesën e rreziqeve që përfshinë “dëme të përjashtuara” nga Siguruesi dhe i Siguruarit, të cilat përfshijnë klauzola si:

1- AVN 48 B- Klauzola për përjashtimin e luftës, rrëmbimit të avionëve dhe rreziqet e tjera;

2- AVN 38 B- Klauzola për përjashtimet e Rreziqeve bërthamore;

3- AVN 46 B- Klauzola për përjashtimin e zhurmës, ndotjes dhe rreziqet e tjera;

4- AVN 2000 A –Klauzola e përjashtimit të datës së identifikimit;

5- AVN 72- Klauzola e përjashtimit të aktit kontratë 1999;

6- AGM 0003-Klauzola e përjashtimit ASBESTOS 2488;

7- Gjithashtu kjo “police” nuk mbulon:

a. “Përgjegjësia për dëme pasurore”, të pasurisë në pronësi, të dhëna me qira, të dhëna hua nga i Siguruarit ose në përdorim të të Siguruarit.

b. “Përgjegjësia që rrjedh sipas sigurimeve të Përgjegjësisë së Punonjësve”, Kompensimit të punonjësve ose sigurime të tjera të ngjashme ose dëmtimeve trupore të çdo punonjësi të të Siguruarit, që rrjedh nga punësimi dhe gjatë punësimit nga i Siguruarit.

c. “Përgjegjësia e marrë përsipër nga i Siguruarit” sipas çdo kontrate ose marrëveshjeje përveçse kur (1) kjo përgjegjësi do t’i vishej të Siguruarit në mungesë të një kontrate apo marrëveshjeje të tillë ose (2) siç përcaktohet në kushtin e përgjithshëm 5.

d. “Përgjegjësia për dëmtime trupore dhe /ose dëmtime pasurore” të shkaktuara nga çdo mjet i vënë në lëvizje mekanikisht, kur një përgjegjësi e tillë kërkohet të sigurohet sipas ndonjë ligji që i përket trafikut ajror.

e. “Përgjegjësia për dëmtime trupore dhe /ose dëme parurore”, të shkaktuara nga çdo anije, mjet lundrues, mjet fluturues, avionë, në pronësi, marrë me qira përdorur ose operuar nga ose në emër të të Siguruarit. Por ky përjashtim, nuk do të konsiderohet i zbatueshëm për avionët në pronësi të të tretëve, ndërsa do të janë në tokë në kujdesin, ruajtjen ose kontrollin e të Siguruarit.

- f. “Përgjegjësia për koston e riparimit apo zëvendësimit të çdo malli”, me difekt ose si produkt i prodhuar, ndërtuar, ndryshuar, riparuar, të shërbyera, të trajtuara, të shitura, të furnizuara apo të shpërndara nga i Siguruari ose çdo pjesë me difekt ose pjesë të saj.
- g. “Përgjegjësia që rrjedhin nga funksionimi, projektimi ose specifikimi”, i papërshtatshëm ose i pa mjaftueshëm ose për koston e rregullimit të çdo punimi me të meta, që mund të jetë përgjegjësi e të Siguararit ose e çdo kontraktori apo nënkontraktori të të Siguararit. Ky përjashtim (g) nuk zbatohet për dëmtimet trupore ose dëmet pasurore, që do të rezultojnë nga ky funksionim, projektimi apo specifikimi i papërshtatshëm ose punim me të meta.
- h. “Përgjegjësia që rrjedh nga ndërtimi, shëmbja ose ndryshimi i ndërtesave, pistave apo instalimeve”, përveçse rasteve kur është pranuar më parë nga Siguruesit. Ky përjashtim (h) nuk zbatohet për përgjegjësitë, që do të rrjedhin nga punimet e mirëmbajtjes normale ose punimet e pranuar më parë nga Siguruesit në “policën” e mëparshme ndaj të cilave kjo “policë është rinovuar”.

Në kushtet e “Policës së Sigurimit” do të përfshihen gjithashtu:

- a. Shtojca për Klauzolën e mbulimit të kufizuar të njohjes së datës;
- b. Shtojca për Vendnodhjet jo aeroportuale.

RREGULLORE PËR RAPORTIMIN, ANALIZIMIN DHE NDJEKJEN E NGJARJEVE NË MENAXHIMIN E TRAFIKUT AJROR NË AVIACIONIN CIVIL TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË.

1. Këto rregulla kanë për qëllim përmirësimin e sigurisë ajrore (*aviation safety*) duke siguruar informacionin përkatës në lidhje me aviacionin civil. (i cili raportohet, mblidhet, ruhet, mbrohet, shkëmbehet, shpërndahet dhe analizohet).
2. Këto rregulla kanë për qëllim të garantojnë:
 - a) ndërmarrjen në kohë të veprimeve për sigurinë në operim, bazuar në analizat e informacionet e mbledhura;
 - b) disponueshmërinë e vazhdueshme të informacionit të sigurisë në operim (*safety*), duke njohur rregullat konfidencialitetit , përdorimin e duhur të informacionit, përmes harmonizimit e rritjes së mbrojtjes së raportuesve dhe personave të përmendur në raportet e ngjarjeve; dhe
 - c) që rreziqet e sigurisë ajrore në operim të konsiderohen e të trajtohen në nivel kombëtar.
3. Objektivi i vetëm i raportimit të ngjarjeve do të jetë parandalimi i aksidenteve, incidenteve dhe jo ngarkimi me faj apo përgjegjësi.

Perkufizime

1 Aksident: është një ngjarje e vecantë e lidhur me operimin e një avioni, ngjarje që në rastin e avionit me ekuipazh mund të ndodhë midis kohës, kur pasagjerët hipin në bord për udhëtim dhe kohës kur zbresin; dhe rastit të avionëve pa ekuipazh, kur avioni është gati të lëvizë për fluturim deri në kohë që ndalon lëvizien dhe motori të jetë fikur. Një ngjarje rezulton si aksident kur:

- a) një person ka pësuar lëndime fatale apo serioze si pasojë e:
 - pranisë në avion;
 - kontaktit të drejtpërdrejtë me ndonjë pjesë të avionit, (përfshirë këtu edhe pjesë të cilat janë shkëputur nga avionic) - ekspozimit të drejtpërdrejtë të shpërthimit reaktiv të avionit;

(Përveç rasteve kur lëndimet janë - nga shkaqe natyrore, të vetëshkaktuara, të shkaktuara nga persona të tjerë, kur lëndimet vijnë nga persona të fshehur që normalisht janë të aksesueshme për pasagjerët e ekuipazhin)

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

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

c) avioni humb apo është krejtësisht i paarritshëm.

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

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

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

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

6. “Incident serioz” nënkupton një incident, i cili përfshin rrethana që tregojnë se ka pasur një probabilitet të lartë për aksident, është i lidhur me funksionimin e një avioni, ku në rastin e një avioni me ekuipazh ka ndodhur ndërmjet kohës që personat kanë hipur në avion me qëllim fluturimi deri në kohën kur të gjithë personat kanë zbarkuar, dhe në rastin e një avioni pa ekuipazh, ka ndodhur ndërmjet kohës që avioni është gati për të lëvizur me qëllim fluturimi deri në kohën e pushimit në nivelin e fundit kur sistemi primar shtytës është mbyllur.

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

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

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

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

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

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

13. "Pikë kontakti" do të thotë:

- a) Për Republikën e Shqipërisë, AAC ose OKIIA, i përcaktuar në përputhje me nenin 6, pika 3, kur një kërkesë për informacion është bërë nga një palë e interesuar e vendosur në Republikën e Shqipërisë, për një informacion të ndodhur në bazën kombëtare të të dhënave;
- b) Komisioni, kur një kërkesë për informacion nga Baza Evropiane e të Dhënave është bërë nga një palë e vendosur jashtë Bashkimit Evropian;

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

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

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

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

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

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

Subjekti dhe Qëllimi

1. Kjo rregullore përcakton rregullat për:

- a) raportimin e ngjarjeve që rrezikojnë, kur rastet nuk adresohen apo korrigjohen, kur do të rrezikojnë një avion, pasagjerët e tij, ose çdo person tjetër, pajisjet dhe instalimet, që ndikojnë në operimin e avionit; në raportimin e informacioneve të tjera të lidhura me sigurinë në operim;
- b) analizat dhe veprimet në lidhje me ngjarjet e raportuara e informacionet e tjera, të lidhura me sigurinë;
- c) mbrojtjen e profesionistëve të aviacionit;
- d) përdorimin e informacionit të mbledhur;
- e) integrimin e informacionit në programin ECCAIRS;

f) shpërndarjen e informacionit anonim palëve të interesuara, për sigurimin e këtyre palëve, të informacionit që u nevojitet, për përmirësimin e sigurisë ajrore;

2. Kjo rregullore aplikohet për ngjarjet dhe informacione të tjera, të lidhura me sigurinë në operim, që përfshijnë avionët civilë, me përjashtim të avionëve të përmendur në aneksin II të udhëzimit të ministrit nr. 3, datë 7.2.2011 “Për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”.

Raportimi i detyrueshëm

1. Ngjarjet që përfaqësojnë një rrezik domethënës për sigurinë në operim, e që bien në kategoritë e mëposhtme, duhet të raportohen nga personat e listuar në pikën 4, nëpërmes sistemit të raportimit të detyrueshëm sipas këtij neni:

a) ngjarje të lidhura me operimin e avionit, të tilla si:

i) ngjarje të lidhura me përplasjet; ii) ngjarje të lidhura me ulje-ngritjet; iii) ngjarje të lidhura me karburantin;

iv) ngjarje gjatë fluturimit; v) ngjarje të lidhura me komunikimin; vi) ngjarje të lidhura me dëmtime, emergjenca e situata të tjera kritike; vii) ngjarje të lidhura me paaftësinë e ekuipazhit e të tjera të lidhura me ekuipazhin;

viii) ngjarje të lidhura me kushtet meteorologjike e sigurinë;

b) ngjarje të lidhura me kushtet teknike, mirëmbajtjen e riparimin e avionit, të tilla si:

i) defekte strukturore; ii) mosfunksionime të sistemit; iii) probleme të mirëmbajtjes e riparimit; iv) probleme të lëvizjes (përfshirë motorin, helikat dhe sistemet e rotorit) dhe probleme të njësive ndihmëse të energjisë;

c) ngjarje të lidhura me shërbimet e lundrimit ajror e objekteve, të tilla si:

i) përplasjet, thuajse përplasjet ose përplasjet e mundshme; ii) ngjarje specifike të menaxhimit të trafikut ajror dhe shërbimeve të lundrimit ajror; iii) ngjarje operationale ATM/ANS;

d) ngjarje të lidhura me aerodromet dhe shërbimet tokësore të tilla si:

i) ngjarje të lidhura me aktivitetet dhe objektet në aerodrom; ii) ngjarje të lidhura me trajtimin e udhëtarëve, bagazheve, postës dhe mallrave; iii) ngjarje të lidhura me trajtimin e avionëve në tokë dhe shërbimeve të lidhura me to;

2. Çdo organizatë që operon në fushën e aviacionit civil duhet të krijojë një sistem të detyrueshëm raportimi për të lehtësuar mbledhjen e të dhënave mbi ngjarjet e përmendura në pikën 1 të këtij neni.

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

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

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

- b) një person i angazhuar në projektimin, prodhimin, monitorimin e vazhdueshëm të vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjen e modifikimin e një avioni, të ndonjë pajisjeje e pjesëve të tyre, nën mbikëqyrjen e AAC;
- c) një person që nënshkruan rishikimin e certifikatës së vlefshmërisë, apo një lirim për shërbim, në lidhje me një avion ose të çdo pajisjeje dhe pjesëve të tyre, nën mbikëqyrjen e AAC;
- d) një person i cili kryen një funksion që i kërkon atij të jetë i autorizuar nga AAC si anëtar i stafit, i ofruesit të shërbimit të trafikut ajror i ngarkuar me përgjegjësitë që lidhen me shërbimet e lundrimit ajror ose si një oficer shërbimi i informacionit të fluturimeve;
- e) një person i cili kryen një funksion që lidhet me menaxhimin e sigurisë së operimit të një aeroporti, për të cilin zbatohet udhëzimi i ministrit nr. 17, datë 2.9.2010 “Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore”, i ndryshuar;
- f) një person i cili kryen një funksion që lidhet me instalimin, modifikimin, mirëmbajtjen, riparimin, rregullimin, kontrollin e fluturimeve ose inspektimin e pajisjeve të lundrimit ajror për të cilat AAC është mbikëqyrës;
- g) një person i cili kryen një funksion që lidhet me trajtimin e avionëve në tokë, përfshirë furnizimin me karburant, përgatitjen e dokumentit të ngarkesës, ngarkesën, shkrirjen e akullit dhe rimorkimin në aeroport për të cilin zbatohet udhëzimi i ministrit nr. 17, datë 2.9.2010 “Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore, i ndryshuar.

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

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

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

Raportimi vullnetar

1. Organizatat e certifikuar/licencuara nga AAC duhet të ngrënë një sistem raportimi vullnetar për të lehtësuar mbledhjen e:

- a) të dhënave mbi ngjarjet të cilat nuk mund të kapen nga sistemi i detyrueshëm i raportimit;
- b) informacione të tjera të lidhura me sigurinë në operim, që perceptohen nga raportuesi si një rrezik potencial për sigurinë në operim. Ky sistem duhet të përfshijë, pa u kufizuar, mbledhjen e informacionit të transferuar nga organizatat në përputhje me pikën 6.

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

- a) që nuk janë subjekt i raportimit të detyrueshëm në përputhje me nenin 4, pika 1;
- b) të raportuara nga persona të cilët nuk janë të listuar në nenin 4, pika 4;

3. Organizatat e certifikuar/licencuara nga AAC, duhet t’i raportojnë asaj në kohën e duhur të dhëna mbi ngjarjet e informacione të tjera të lidhur me sigurinë, që janë mbledhur në përputhje me pikën 1 dhe mund të përbëjnë një rrezik potencial të sigurisë në operim.

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

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

a) të industrisë së aviacionit; b) të organizatave profesionale të stafit të aviacionit.

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

Mbledhja e ruajtja e informacionit

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

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

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

a) Autoriteti Aviacionit Civil; dhe/ose

b) Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Ajrore në Aviacionin Civil;

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

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

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

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

8. AAC do të ketë akses të plotë në bazat qendrore përkatëse të përmendura në paragrafin 6 për qëllimet e përgjegjësiave që ata kane lidhur me sigurinë në operim.

Cilsia dhe përmbajtja e raportimit të ngjarjes

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

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

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

Baza e të dhënave

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

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

Shkëmbimi i informacionit

1. AAC do të marrë pjesë në një shkëmbim informacioni duke vënë në dispozicion të gjithë informacionin e ruajtur në bazën e tij të të dhënave, duke vënë në dispozicion të autoriteteve kompetente të shteteve anëtare të Bashkimit Evropian, Agjencisë dhe Komisionit Evropian, nëpërmjet bazës së të dhënave evropiane, të gjithë informacionin përkatës që ka të bëjë me sigurinë, duke konsideruar detyrimet e marrëveshjes shumëpalëshe dhe Marrëveshjen e Punës në fuqi me Agjencinë. Ngjarjet e raportuara duhet të përditësohen sa herë që është e nevojshme, me informacione shtesë lidhur me sigurinë, në programin ECCAIRS.

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

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

b) kur investigimi ka përfunduar:

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

3. AAC do të komunikojë sa më shpejt, të gjithë informacionin përkatës të lidhur me sigurinë në operim, tek shteti përkatës i ZPEA-se ose Agjencia, sipas përcaktimeve të marrëveshjes

shumëpalëshe, nëse ndërsa mbledh të dhëna të ngjarjeve, ose ndërsa ruan raporte të ngjarjeve, ose ndërsa kryen një analizë në përputhje me nenin 13, pika 6, ai identifikon çështje të sigurisë në operim, të cilat i konsideron si:

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

Përhapja e informacionit të ruajtur në bazën e të dhëneve

1. AAC, ose Organi Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve, duhet të marrë masa për të pasur akses ose të drejtë për t'u njohur me të gjithë informacionin mbi ngjarjet, që përmban baza e të dhënave evropiane, për aq sa e lejon marrëveshja shumëpalëshe. Informacioni duhet të përdoret në përputhje me nenin 15 dhe 16 të kësaj rregulloreje.

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

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

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

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

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

Përpunimi i kërkesave dhe vendimet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) informacioni i kërkuar të ketë të bëjë me pajisjet, operimet dhe fushën e aktivitetit të vetë palës së interesuar;

b) vendimi i përgjithshëm nuk ofron akses në të gjithë përmbajtjen e bazës së të dhënave;

c) vendimi i përgjithshëm lidhet vetëm me informacionin anonim.

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

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

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

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

Regjistrimi i kërkesave dhe shkëmbimi i informacionit

1. Pika e kontaktit duhet të regjistrojë çdo kërkesë që i vjen dhe veprimet që ka kryer për të.

2. Lista e përditësuar e kërkesave që vijnë dhe veprimet përkatëse të kryera do t'u vihen në dispozicion pikave të kontaktit të vendeve të tjera, të interesuara.

Analiza e ngjarjeve dhe ndjekja në nivel kombëtar

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

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

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

- a) të zbatojë veprimin në kohën e duhur; dhe
- b) të krijojë një proces për të monitoruar zbatimin dhe efektivitetin e veprimeve të ndërmarra.

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

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

- a) rezultatet paraprake të analizës së kryer në përputhje me pikën 1, nëse ka; dhe
- b) çdo masë që duhet të merret në përputhje me pikën 2.

Organizatat e certifikuar ose të miratuara nga AAC duhet t'i transmetojnë këtij autoriteti rezultatin përfundimtarë të analizës, kur kërkohet, sa më shpejt të jetë e mundur. Në parim duhet t'i transmetojnë rezultatet përfundimtare të analizës brenda 3 muajve nga data e raportimit të ngjarjes. AAC mund t'i kërkojë organizatave që të transmetojnë pranë tij rezultatet paraprake ose përfundimtare të çdo ngjarjeje, e cila është raportuar, por që në lidhje me të cilën AAC nuk është informuar për ndjekjen e saj ose ka marrë vetëm rezultatet paraprake.

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

- a) rezultatet paraprake të analizës së kryer në përputhje me pikën 1, nëse ka; dhe
- b) çdo masë që duhet të merret në përputhje me pikën 2.

Organizata e certifikuar ose e miratuar nga Agjencia do të transmetojë tek Agjencia rezultatet përfundimtare të analizave, aty ku kërkohet, sapo ato të jenë në dispozicion dhe, në parim, jo më vonë se 3 muaj nga data e njoftimit të ngjarjes. Agjencia mund t'i kërkojë organizatave që të transmetojnë pranë tij rezultatet paraprake ose përfundimtare të çdo ngjarjeje, e cila është raportuar, por që në lidhje me të Agjencia nuk është informuar për ndjekjen e saj ose ka marrë vetëm rezultatet paraprake.

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

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

- a) t'i zbatojë këto masa në kohën e duhur; dhe
- b) të krijojë një proces për të monitoruar zbatimin dhe efektivitetin e veprimeve të ndërmarra.

8. Për çdo ngjarje apo grup ngjarjesh të monitoruar në përputhje me pikën 4 dhe 5, AAC duhet të ketë të drejtën e hyrjeje në analizat e bëra dhe duhet të vëzhgojë në mënyrë të përshtatshme masat e

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

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

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

11. Raporti mbi rishikimin e sigurisë duhet:

- a) të përmbajë informacion mbi llojet e ngjarjeve të përmbledhura dhe të paidentifikuara nëpërmjet sistemit të tij të detyrueshëm dhe vullnetar të raportimit të ngjarjeve;
- b) të identifikojë trendet;
- c) të identifikojë masat që ka marrë.

12. AAC mund të botojë raporte të paidentifikuara të ngjarjeve dhe rezultatet e analizës së riskut.

Analiza e ngjarjeve dhe përcjellja në nivel të Bashkimit European

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

2. AAC Shqiptar, Komisioni, EASA dhe autoritetet kompetente të shteteve anëtare bashkëpunojnë nëpërmjet një rrjeti të analistëve të sigurisë së aviacionit. Rrjeti i analistëve të sigurisë së aviacionit do të kontribuojë në përmirësimin e sigurisë së aviacionit, veçanërisht duke kryer analiza të sigurisë në mbështetje të Programit të Sigurisë së Aviacionit Evropian dhe Planit të Sigurisë së Aviacionit Evropian.

3. AAC Shqiptar do të mbështesë aktivitetet e rrjetit të analistëve të sigurisë së aviacionit.

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

Konfidencialiteti dhe përdorimi i duhur i informacionit

1. AAC dhe organizatat, në përputhje me legjislacionin në fuqi, duhet të marrë masat e nevojshme për të siguruar konfidencialitetin e duhur të informacionit të marrë, në përputhje me nenet 4, 5 dhe 10. Çdo organizatë e themeluar brenda R.SH, duhet t'i përpunojë të dhënat personale vetëm në masën e nevojshme, brenda qëllimit të kësaj rregulloreje.

2. Pa cenuar parashikimet në lidhje me mbrojtjen e informacionit të sigurisë, sipas rregullores në fuqi "Për investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil", informacioni i

marrë nga ngjarja e raportuar duhet të përdoret vetëm për qëllimin për të cilën ai është mbledhur. AAC nuk duhet të përdoret informacionin e ngjarjeve për:

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

3. AAC duhet të garantojë se do të bashkëpunojë me autoritetet e administrimit të drejtësisë, me anë të marrëveshjeve zyrtare mes tyre.

Mbrojtja e informacionit

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

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

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

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

5. AAC nuk duhet të ndalohe nga marrja e masave të nevojshme për ruajtjen ose përmirësimin e sigurisë në aviacion.

6. Pa cenuar rregullat e aplikueshme të ligjit penal kombëtar, AAC do të distancohet nga fillimi i procedimeve për sa i përket shkeljeve jo me paramendim ose të paqëllimshme të ligjit, për të cilat bëhen me dijeni për shkak të raportimit, sipas neneve 4 dhe 5. Nënparagrafi i parë i kësaj pike nuk do të zbatohet për rastet e përmendura në pikën 8. Autoritetet kompetente mund të ruajnë ose të miratojnë masa për të forcuar mbrojtjen e raportuesve ose personave të përmendur në raportimin e ngjarjes.

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

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

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

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

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

- a) në rastet e shkeljeve me dashje;

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

10. Organizatat, pas konsultimeve me përfaqësuesit e stafit të saj, duhet të miratojnë rregullat e brendshme, të cilat përshkruajnë se si parimi “Kulturë e drejtë” (*just culture*), në veçanti parimi i përmendur në pikën 7, janë garantuar (promovuar) dhe zbatuar brenda kësaj organizate.

ANEKSI I

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

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

1. FUSHAT E PËRBASHKËTA TË TË DHËNAVE TË DETYRUESHME

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

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

2. FUSHAT SPECIFIKE TË TË DHËNAVE TË DETYRUESHME

2.1. Fushat e të dhënave lidhur me avionin

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

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

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

2.2 Fushat e të dhënave lidhur me shërbimet e lundrimit ajror

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

- (1) Lidhja me MTA-në
 - Kontributi i MTA-as - Klasifikimi i ngjarjes bazuar në efektin që ka pasur në shërbimin e menaxhimit të trafikut ajror.
- (2) Emri i njësisë së Shërbimit të Trafikut Ajror

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

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

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

2.3. Fusha e të dhënave lidhur me aeroportin

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

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

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

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

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

ANEKSI II PALËT E INTERESUARA

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

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

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

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

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

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

6. Organizatat e trajnimit në aviacion.

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

8. Organizatat ndërkombëtare të aviacionit.

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

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

1. Pilotët (mbi baza personale)

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

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

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

ANEKSI III

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

1. Emri:

Funksioni/pozicioni:

Shoqëria:

Adresa:

Tel:

E-mail:

Data:

Natyra e biznesit:

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

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

3. Arsyeja për kërkesën;

4. Qëllimi për të cilin do ta përdorni informacionin;

5. Data sipas të cilës kërkohen të dhënat;

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

7. Akses të informacionit.

*Pika e kontaktit nuk është i detyruar të ofrojë çdo informacion të kërkuar. Këtë mund ta bëjë vetëm nëse është i sigurt që kërkesa është bërë në përputhje me këtë urdhër (ose referencën evropiane sipas rastit). Kërkuesi merr përsipër që ai dhe organizata e tij do ta përdorë informacione vetëm për qëllime që kanë përshkruar në pikën 4 të këtij aneksi. Duhet marrë në konsideratë që informacioni i siguruar në bazë të kësaj kërkesë, është vënë në dispozicion vetëm për qëllimet e sigurisë dhe jo për qëllime të tjera, përfshirë përcaktimin e fajit ose të përgjegjësisë ose qëllime tregtare. Kërkuesit nuk i lejohet t'i zbulojë askujt të dhënat e marra pa miratimin me shkrim të pikës së kontaktit. Mosplotësimi i kërkesave të mësipërme mund të çojë në mohim të aksesit për informacion të mëtejshëm nga baza e të dhënave kombëtare, si dhe në ndonjë sanksion sipas rastit.