

**URDHËR**  
**Nr. 143, datë 18.7.2022**

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI RREGULLAT DHE PROCEDURAT  
PËR OPERIMIN E AVIONËVE PA PILOTË<sup>1</sup>**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës; të pikës 3, të nenit 50, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, dhe në përputhje me vendimin nr. 1095, datë 24.12.2020, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”,

**URDHËROJ:**

1. Miratimin e rregullore mbi rregullat dhe procedurat për operimin e avionëve pa pilotë, sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri.
2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri. Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË  
**Belinda Balluku**

**RREGULLORE**  
**MBI RREGULLAT DHE PROCEDURAT PËR OPERIMIN E AVIONËVE PA PILOTË**

Neni 1  
**Objekti**

Kjo rregullore përcakton rregullat e detajuara për operimin e sistemeve të avionëve pa pilotë si dhe për personelin, duke përfshirë pilotët që komandojnë në distancë dhe organizatat e përfshira në këto operime.

Neni 2  
**Përkufizimet**

Për qëllimet e kësaj rregulloreje, zbatohen përkufizimet e përcaktuara në VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”. Gjithashtu do të zbatohen edhe përkufizimet më poshtë:

1. **“Sistemi i avionit pa pilot”** (UAS) (*unmanned aircraft system*), është një avion pa pilot dhe pajisjet për ta kontrolluar atë në distancë;
2. **“Operatori i sistemit të avionit pa pilot”** (operatori i ‘UAS’) është çdo person juridik ose person fizik që operon ose ka për qëllim të operojë një ose më shumë UAS;
3. **“Grumbullimet e njerëzve”** (*assemblies of people*) janë grumbullime ku njerëzit nuk mundën të largohen për shkak të densitetit të njerëzve të pranishëm;
4. **“Zona gjeografike e UAS-së”** është një pjesë e zonës ajrore të vendosur nga Komiteti i Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare që ndihmon, kufizon ose përjashton

---

<sup>1</sup> Ky urdhër përaftron pjesërisht Rregulloren e Zbatimit të Komisionit (BE) nr. 2019/947, e datës 24 maj 2019, për rregullat dhe procedurat për operimin e avionëve pa pilotë, i ndryshuar me Rregulloren e Zbatimit të Komisionit (BE) 2020/639, të datës 12 maj 2020. Numri CELEX 02019R0947 dhe CELEX 02020R0639. Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian seria L, nr. 152, datë 11.6.2019 dhe L nr. 150, datë 13.5.2020.

operimet e UAS-së, duke iu përgjigjur rreziqeve që përkojnë me sigurinë teknike, privatësinë, mbrojtjen e të dhënave personale, sigurinë ose mjedisin, që vijnë prej operateve të UAS-së;

5. **“Qëndrueshmëria”** është tërësia e masave zbutëse që vijnë prej kombinimit të sigurisë teknike të arritur prej masave zbutëse dhe nivelit të sigurimit dhe integritetit që siguria teknike e fituar është arritur;

6. **“Skenari standard”** është një lloj operimi UAS në kategorinë ‘specifike’, siç përcaktohet në shtojcën 1 të aneksit, për të cilën një listë e saktë e masave zbutëse është përcaktuar në atë mënyrë që AAC-ja të jetë dakord me deklaratimet në të cilat operatorët deklarojnë që do të zbatojnë masat zbutëse, kur të zbatojnë këtë lloj operimi;

7. **“Operimi në linjën e shikimit të lirë të fushëpamjes”** (VLOS) (*visual line of sight operation*), është një lloj operimi i UAS-së në të cilin piloti që komandon në distancë është i aftë të mbajë kontakt pamor të vazhdueshëm, pa ndihmën e pajisjeve të shikimit për avionin pa pilot, duke lejuar pilotin në distancë të kontrollojë vijën e fluturimit të avionit pa pilot, në lidhje me avionë të tjerë, njerëz dhe pengesa, me qëllim shmangien e përplasjes;

8. **“Operimi përtej linjës së shikimit të lirë të fushëpamjes”** (BVLOS) (*beyond visual line of sight operation*), është një lloj operimi UAS që nuk kryhet në VLOS;

9. **“Certifikatë e lehtësuar operatori për UAS-në”** (LUC) (*light UAS operator certificate*) është një certifikatë e dhënë të një operator UAS-je nga AAC-ja, siç është vendosur në pjesën C të aneksit;

10. **“Klub ose shoqatë e avionëve model”** është një organizatë e themeluar ligjrisht në Republikën e Shqipërisë, me qëllim zhvillimin e fluturimeve të lira, shfaqjeve ajrore, aktiviteteve sportive ose aktiviteteve konkurruese duke përdorur UAS-të;

11. **“Mallra të rrezikshme”** janë artikuj ose substanca që kanë aftësinë të krijojnë rrezik për shëndetin, sigurinë, pronën ose mjedisin, në rastin e një incidenti ose aksidenti, që avioni pa pilot mban si ngarkesë të tij, duke përfshirë veçanërisht:

a) eksplozivët (rrezik shpërthimi në masë, rrezik shpërthimi me copëza, rrezik i vogël shpërthimi, rrezik i madh zjarri, agjentë shpërthyes, eksplozivë jashtëzakonisht të pandjeshëm);

b) gaze (gaz i ndezshëm, gaz jo i ndezshëm, gaz helmues, oksigjen, rrezik nga thithja);

c) lëngjet e ndezshme (lëngjet e ndezshme; të djegshme, karburant, vaj, benzinë);

d) lëndë të ngurta të ndezshme (ngurtë të ndezshëm, lëndë të ngurta të djegshme spontanisht, të rrezikshme kur janë të lagura);

e) agjentë oksidues dhe perokside organike;

f) lëndë helmuese dhe infektuese (helm, lëndë helmuese biologjike);

g) lëndë radioaktive;

h) lëndë gërryes;

12. **“Ngarkesë”** nënkupton instrument, mekanizëm, pajisje, pjesë, aparat, shtesa bashkëngjitur ose aksesorë, duke përfshirë pajisje komunikimi, që i është instaluar ose bashkëngjitur avionit dhe nuk përdoret ose ka për qëllim të përdoret në operimin ose kontrollimin e avionit në fluturim dhe nuk është pjesë e trupit/të avionit, motorit ose helikës;

13. **“Identifikimi i menjëhershëm në distancë”** është një sistem që siguron transmetimin lokal të informacionit, që siguron informacionin rreth një avionit pa pilot në operim, duke përfshirë gjurmimin e avionit pa pilot, në mënyrë që ky informacion të mund të merret pa kontakt fizik me avionin pa pilot;

14. **“Programi më ndiq mua”** është një mënyrë operimi e një UAS-je kur avioni pa pilot vazhdimisht zbaton komandat e pilotit në distancë brenda një rrezeje të paracaktuar;

15. **“Gjeo-ndërgjegjësimi”** është një funksion që, bazuar në të dhënat e mundësuar nga shteti, zbulon një shkelje të mundshme të kufizimeve të hapësirës ajrore dhe paralajmëron pilotët në distancë, në mënyrë që ata të mund të ndërmarrin veprime të menjëhershme dhe efektive për të parandaluar atë shkelje;

16. **“UAS-ja e ndërtuar privatisht”** është një UAS e montuar ose prodhuar për përdorim nga vetë ndërtuesi, duke mos përfshirë UAS-të e montuara nga një grup pjesësh të vendosura në treg si një pajisje e vetme e gatshme për t’u montuar;

17. **“Operim i pavarur”** është një operim gjatë së cilit një avion pa pilot operon pa mundësinë e ndërhyrjes së pilotit që komandon në distancë;

18. **“Persona të papërfshirë”** janë persona që nuk marrin pjesë në operimin e UAS-së ose që nuk janë të vetëdijshëm për udhëzimet dhe masat paraprake të sigurisë, të dhëna nga operatori i UAS-së;

19. **“Bërje e disponueshme në treg”** është çdo furnizim i një produkti për shpërndarje, konsum ose përdorim në tregun shqiptar gjatë një veprimtarie tregtare, me ose pa pagesë;

20. **“Vendosje në treg”** është bërja e disponueshme për herë të parë e produktit në treg;

21. **“Zona tokësore e kontrolluar”** është sipërfaqja tokësore ku UAS-ja operohet dhe brenda së cilës operatori i UAS-së mundet të sigurojë që vetëm njerëzit e përfshirë janë të pranishëm;

22. **“Masa maksimale e ngritjes”** (‘MTOM’) (*maximum take-off mass*) është maksimumi i masës së avionëve pa pilot, përfshirë ngarkesën dhe karburantin, siç përcaktohet nga prodhuesi ose ndërtuesi, në të cilin mund të operohet avioni pa pilot;

23. **“Planera pa pilot”** (*unmanned sailplane*) është një avion pa pilot që mbështetet gjatë fluturimit nga reaksioni dinamik i ajrit kundrejt sipërfaqeve të fiksuara të forcës ngritëse, fluturimi i lirë i të cilit nuk varet nga motori. Ai mund të pajiset me një motor për përdorim në raste emergjente;

24. **“Vëzhgues i avionit pa pilot”** është një person, i pozicionuar përkrah pilotit në distancë, i cili, nëpërmjet vëzhgimit pa ndihmë të avionit pa pilot, ndihmon pilotin në distancë në mbajtjen e avionit pa pilot në VLOS dhe kryerjen e sigurt të fluturimit;

25. **“Vëzhgues i hapësirës ajrore”** është një person që ndihmon pilotin në distancë duke kryer pa ndihmë, skanim vizual të hapësirës ajrore në të cilën operon avioni pa pilot, për ndonjë rrezik të mundshëm në ajër;

26. **“Njësi komanduese”** (‘CU’) (*command unit*) është pajisja ose sistemi i pajisjeve për të kontrolluar avionët pa pilot nga distanca, siç përcaktohet në pikën 17, të nenit 3, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, që mbështet kontrollin ose monitorimin e avionëve pa pilot gjatë çdo faze fluturimi, me përjashtim të çdo infrastrukture që mbështet shërbimin e lidhjes së komandës dhe kontrollit (C2);

27. **“Shërbimi i lidhjes C2”** është një shërbim komunikimi i ofruar nga një palë e tretë, që ofron komandim dhe kontroll ndërmjet avionit pa pilot dhe CU-së;

28. **“Gjeografia e fluturimit”** do të thotë vëllimi(et) e hapësirës ajrore të përcaktuara në hapësirë dhe kohë, në të cilën operatori UAS planifikon të kryejë operimin sipas procedurave normale të përshkruara në pikën 6 “c”, të shtojcës 5, të aneksit;

29. **“Zona gjeografike e fluturimit”** është projeksioni i gjeografisë së fluturimit në sipërfaqen e tokës;

30. **“Vëllimi i emergjencës”** është vëllimi i hapësirës ajrore jashtë gjeografisë së fluturimit ku zbatohen procedurat e emergjencës, të përshkruara në pikën 6 “d”, të shtojcës 5, të aneksit;

31. **“Zonë e emergjencës”** është projeksioni i vëllimit të kontingjencës në sipërfaqen e tokës;

32. **“Vëllimi operacional”** është kombinimi i gjeografisë së fluturimit dhe vëllimit të kontingjencës;

33. **“Mbrotësi i rrezikut tokësor”** (*ground risk buffer*) është një zonë mbi sipërfaqen e tokës, e cila rrethon vëllimin operacional dhe që specifikohet për të minimizuar rrezikun ndaj palëve të treta në sipërfaqe në rast të largimit të avionit pa pilot nga vëllimi operacional;

34. **“Natë”** nënkupton orët ndërmjet fundit të muzgut civil të mbrëmjes dhe fillimit të muzgut civil të mëngjesit, siç përcaktohet në rregulloren në fuqi për rregullat e ajrit dhe parashikimet operationale në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror, që përafrojnë rregulloren (BE) nr. 923/2012;

35. **“Marrëveshje shumëpalëshe”** është marrëveshja shumëpalëshe, shtojcat dhe protokollin i saj për krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (ZPEA), e ratifikuar me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006, në vijim referuar si marrëveshja shumëpalëshe.

### Neni 3

#### **Kategoritë e operimeve UAS**

Operimet UAS do të kryhen në kategorinë ‘e hapur’, ‘specifike’ ose ‘e certifikuar’ e përcaktuar përkatësisht në nenet 4, 5 dhe 6, të kësaj rregulloreje, duke iu nënshtruar kushteve të mëposhtme:

a) Operimet UAS në kategorinë ‘e hapur’ nuk do t’i nënshtrohen ndonjë autorizimi paraprak operacional, as një deklaratë operationale nga operatori UAS përpara se të zhvillohet operimi;

b) Operimet e UAS-së në kategorinë ‘specifike’ kërkojnë një autorizim operacional të lëshuar nga AAC-ja, në përputhje me nenin 12 ose të një autorizimi të marrë në përputhje me nenin 16, ose, nën rrethanat e përcaktuara në nenin 5 (5), një deklaratë që do të bëhet nga një operator UAS-je;

c) Operimet UAS në kategorinë e ‘certifikuar’, kërkojnë certifikimin e UAS-së në përputhje me rregulloren e miratuar me urdhrin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ministrit të Financave dhe Ekonomisë nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullore për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot”, referuar më poshtë si “Urdhri i përbashkët” dhe certifikimin e operatorit, dhe kur është e aplikueshme licencimin e pilotit të komandimit në distancë.

### Neni 4

#### **Operimet e UAS-së në kategorinë ‘E hapur’**

1. Operimet klasifikohen si operime UAS në kategorinë ‘e hapur’ vetëm, kur plotësohen kërkesat e mëposhtme:

a) UAS-ja i përket një prej klasave të përcaktuara në rregulloren e miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, ose është ndërtuar privatisht ose plotëson kushtet e përcaktuara në nenin 20 të kësaj rregulloreje;

b) avioni pa pilot ka një masë maksimale të ngritjes prej më pak se 25 kg;

c) piloti që komandon në distancë siguron që avioni pa pilot të mbahet në një distancë të sigurt nga njerëzit dhe se nuk fluturohet mbi grumbullimet e njerëzve;

d) piloti në distancë mban avionët pa pilot në (shikim) VLOS në çdo kohë, përveç kur fluturon në programin ‘më ndiq mua’ ose kur përdor një avion vëzhgues pa pilot, siç përcaktohet në pjesën A të aneksit;

e) gjatë fluturimit avioni pa pilot mbahet brenda 120 metrave nga pika më e afërt e sipërfaqes së tokës, përveç kur fluturon mbi një pengesë, siç përcaktohet në pjesën A të aneksit;

f) gjatë fluturimit, avioni pa pilot nuk mbart mallra të rrezikshme dhe nuk lëshon asnjë material.

2. Operimet UAS në kategorinë ‘e hapur’ do të ndahen në tre nënkategori, në përputhje me kërkesat e përcaktuara në pjesën A të aneksit.

### Neni 5

#### **Kategoria ‘Specifike’ e operimeve UAS**

1. Kur një nga kërkesat e përcaktuara në nenin 4 ose në pjesën A të aneksit nuk është përmbushur, një operatori UAS-je do t’i kërkohet të marrë një autorizim operacional, në pajtim me nenin 12 të kësaj rregulloreje, nga Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar (AAC), kur Shqipëria është shteti ku ai është regjistruar.

2. Kur aplikohet pranë AAC-së për një autorizim operacional, në përputhje me nenin 12, operatori kryen një vlerësim të riskut, në përputhje me nenin 11 dhe e paraqet atë së bashku me aplikimin, përfshirë masat zbutëse përkatëse.

3. Në përputhje me pikën UAS.SPEC.040, të parashtruar në pjesën B të aneksit, AAC-ja lëshon një autorizim operacional, nëse konsideron se rreziqet operationale janë zbutur në mënyrën e duhur në përputhje me nenin 12.

4. AAC-ja do të specifikojë nëse autorizimi operacional ka të bëjë me:

a) miratimin e një operimi të vetëm ose një numër operimesh të specifikuara në kohë ose vendndodhje(et) ose të dyja. Autorizimi operacional përfshin listën e plotë të masave zbutëse;

b) miratimin e një LUC-je, në përputhje me pjesën C të aneksit.

5. Kur operatori UAS dorëzon një deklaratë tek AAC-ja, si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit, në përputhje me pikën UAS.SPEC.020, të parashikuar në pjesën B të aneksit, për një operim që përputhet me një skenar standard, siç përcaktohet në shtojcën 1 të atij aneksi, operatorit UAS nuk do t'i kërkohet të ketë një autorizim operacional në përputhje me paragrafët 1 deri 4 të këtij neni dhe të procedurës së përshkruar në pikën 5, të nenit 12. Operatori do të përdorë deklarin e referuar në shtojcën 2 të aneksit.

6. Një autorizim operacional ose një deklaratë nuk kërkohet për:

a) operatorët UAS që kanë një LUC me privilegjet e duhura, në përputhje me pikën UAS.LUC.060 të aneksit;

b) operimet e kryera në kuadër të klubeve të avionëve model dhe shoqatave, që kanë marrë një autorizim në përputhje me nenin 16.

#### Neni 6

### **Kategoria 'E certifikuar' e operimeve UAS**

1. Operimet klasifikohen si operime UAS në kategorinë 'e certifikuar' vetëm kur plotësohen kërkesat e mëposhtme:

a) UAS-ja është certifikuar në përputhje me shkronjat "a", "b" dhe "c", të pikës 1, të nenit 19, të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, "Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot"; dhe

b) operimi kryhet në cilindo nga kushtet e mëposhtme:

i. mbi grumbullimet e njerëzve;

ii. përfshin transportin e njerëzve;

iii. përfshin transportimin e mallrave të rrezikshme, që mund të rezultojnë në risk të lartë për palët e treta, në rast aksidentesh.

2. Për më tepër, operimet UAS do të klasifikohen si operime UAS në kategorinë 'e certifikuar', ku AAC-ja, bazuar në vlerësimin e riskut të parashikuar në nenin 11, konsideron që rreziku i operimit nuk mund të zbutet në mënyrë të duhur pa certifikimin e UAS-së dhe të operatorit UAS, si dhe kur është e aplikueshme, pa licencimin e pilotit që komandon në distancë.

#### Neni 7

### **Rregullat dhe procedurat për operimin e UAS-së**

1. Operimet UAS në kategorinë 'e hapur' duhet të jenë në përputhje me kufizimet operationale të përcaktuara në pjesën A të aneksit.

2. Operimet UAS në kategorinë 'specifike' duhet të jenë në përputhje me kufizimet operationale të përcaktuara në autorizimin operacional, siç përmendet në nenin 12 ose autorizimin siç përmendet në nenin 16, ose në një skenar standard të përcaktuar në shtojcën 1 të aneksit siç deklarohe nga operatori UAS.

Ky paragraf nuk do të zbatohet kur operatori UAS ka një LUC me privilegjet e duhura.

Operimet UAS në kategorinë ‘specifike’ do t’i nënshtrohen kërkesave të zbatueshme të operimit, të përcaktuara në urdhrin në fuqi të ministrit përgjegjës për transportin ajror, që përafrojnë rregulloren (BE) 923/2012, “Mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat e operimeve në lidhje me shërbimet dhe procedurat e lundrimit ajror”.

3. Operimet UAS në kategorinë ‘e certifikuar’ do t’i nënshtrohen kërkesave të zbatueshme të operimit, të parashtruara në urdhrat në fuqi të ministrit përgjegjës për transportin ajror, që përafrojnë: rregulloren (BE) 923/2012, “Mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat e operimeve në lidhje me shërbimet dhe procedurat e lundrimit”, rregulloren (BE) nr. 965/2012, “Mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, dhe rregulloren (BE) nr. 1332/2011, “Për përcaktimin e kërkesave të përbashkëta të përdorimit të hapësirës ajrore dhe funksionimin e procedurave për shmangien e përplasjes në ajër”.

## Neni 8

### **Rregullat dhe procedurat për kompetencën e pilotëve të komandimit në distancë**

1. Pilotët e komandimit në distancë që operojnë UAS-të në kategorinë ‘e hapur’ do të jenë në përputhje me kërkesat e kompetencës të përcaktuara në pjesën A të aneksit.

2. Pilotët e komandimit në distancë që operojnë UAS-të në kategorinë ‘specifike’ duhet të jenë në përputhje me kërkesat e kompetencës të përcaktuara në autorizimin operacional të dhënë nga AAC-ja ose në skenarin standard të përcaktuar në shtojcën 1 të aneksit ose siç përcaktohet nga LUC-ja dhe do të ketë të paktën kompetencat e mëposhtme:

a) aftësinë për të aplikuar procedurat operacionale (procedurat normale, të paparashikuara dhe emergjente, planifikimin e fluturimit, inspektimet para fluturimit dhe pas fluturimit);

b) aftësinë për të menaxhuar komunikimin aeronautik;

c) të menaxhojë rrugën dhe fluturimin e avionit pa pilot dhe automatizimin;

d) udhëheqjen, punën në grup dhe vetëmenaxhimin;

e) zgjidhjen e problemeve dhe vendimmarrjen;

f) ndërgjegjësimin për situatën;

g) menaxhimin e ngarkesës së punës;

h) koordinimin ose dorëzimin (e detyrës), sipas rastit.

3. Pilotët që komandojnë në distancë, që veprojnë në kuadrin e klubeve të avionëve model ose shoqatave, duhet të respektojnë minimumin e kërkesave të kompetencës të përcaktuara në autorizimin e dhënë në përputhje me nenin 16.

## Neni 9

### **Mosha minimale për pilotët që komandojnë në distancë**

1. Mosha minimale për pilotët që komandojnë në distancë dhe operojnë një UAS në kategorinë ‘e hapur’ dhe ‘specifike’ është 16 vjeç.

2. Nuk kërkohet asnjë moshë minimale për pilotët që komandojnë në distancë:

a) kur ata operojnë në nënkategorinë A1, siç përcaktohet në pjesën A, të aneksit të kësaj rregulloreje, me një klasë UAS C0 të përcaktuara në pjesën 1, të aneksit të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, dhe që është një lodër në kuptimin e VKM-së nr. 262, datë 3.4.2013, “Për miratimin e rregullit teknik ‘Për sigurinë e lodrave’”;

b) për UAS-në e ndërtuar privatisht me një masë maksimale të ngritjes prej më pak se 250g;

c) kur ata veprojnë nën mbikëqyrjen e drejtpërdrejtë të një piloti të komandimit në distancë që përputhet me pikën 1 dhe nenin 8.

3. AAC-ja mund të ulë moshën minimale sipas një qasjeje të bazuar në risk, duke marrë parasysh risqe specifike të lidhura me operimet në territorin e Republikës së Shqipërisë:

a) për pilotët që komandojnë në distancë që veprojnë në kategorinë ‘e hapur’ deri në 4 vjet;

b) për pilotët që komandojnë në distancë që veprojnë në kategorinë 'specifike' deri në 2 vjet.

4. Kur AAC-ja ul moshën minimale për pilotët që komandojnë në distancë, ata pilotë që komandojnë në distancë do të lejohen të operojnë një UAS vetëm në territorin e Republikës së Shqipërisë.

5. AAC-ja mund të përcaktojë një moshë të ndryshme minimale për pilotët që komandojnë në distancë që veprojnë në kuadrin e klubeve të avionëve model ose shoqatave në autorizimin e lëshuar në përputhje me nenin 16.

#### Neni 10

### **Rregullat dhe procedurat për vlefshmërinë ajrore të UAS-ve**

Përveçse kur UAS-ja është ndërtuar privatisht, ose përdoret për operimet e përmendura në nenin 16, ose plotëson kushtet e përcaktuara në nenin 20, UAS-ja e përdorur në operimet e përcaktuara në këtë rregullore duhet të përputhet me kërkesat dhe rregullat teknike dhe procedurat për vlefshmërinë ajrore, të përcaktuara në aktet e deleguara të miratuara në bazë të nenit 58, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020.

#### Neni 11

### **Rregullat për kryerjen e një vlerësimi të riskut operacional**

1. Një vlerësim i riskut operacional duhet të:

- a) përshkruajë karakteristikat e operimit të UAS-së;
- b) propozojë objektiva të përshtatshme të sigurisë teknike operacionale;
- c) identifikojë risqet e operimit në tokë dhe në ajër, duke marrë parasysh të gjitha sa më poshtë:
  - i. shkallën në të cilën palët e treta ose prona në tokë mund të rrezikohen nga aktiviteti;
  - ii. kompleksitetin, performancën dhe karakteristikat operacionale ku marrin pjesë avionët pa pilot;
  - iii. qëllimin e fluturimit, llojin e UAS-së, mundësinë e përplasjes me avionët e tjerë dhe klasën e hapësirës ajrore të përdorur;
  - iv. llojin, shkallën dhe kompleksitetin e operimit dhe aktivitetit të UAS-së, duke përfshirë, kur është e rëndësishme, madhësinë dhe llojin e trafikut, trajtuar nga organizata ose personi përgjegjës;
  - v. shkallën të cilën personat e prekur nga risqet e pjesëmarrjes në operimin e UAS-së janë në gjendje të vlerësojnë dhe të ushtrjnë kontroll mbi ato risqe;
- d) identifikojë një sërë masash të mundshme për zbutjen e riskut;
- e) përcaktojë nivelin e nevojshëm të qëndrueshmërisë (cilësisë së lartë) së masave të zgjedhura zbutëse në atë mënyrë që operimi të mundet të zhvillohet në mënyrë të sigurt.

2. Përshkrimi i operimit të UAS-së përfshin të paktën sa vijon:

- a) natyrën e aktiviteteve të kryera;
- b) mjedisin operacional dhe zonën gjeografike për operimin e synuar, veçanërisht popullsinë e mbingarkuar, relievin, llojet e hapësirës ajrore, vëllimin e hapësirës ajrore ku do të zhvillohet operimi dhe cili vëllim i hapësirës ajrore mbahet si zonë neutrale ndarëse e nevojshme për minimizimin e riskut, përfshirë kërkesat operacionale për zonat gjeografike;
- c) kompleksitetin e operimit, veçanërisht cilat mjete teknike të kërkuara për planifikimin dhe ekzekutimin, kompetencat, përvojën dhe përbërjen e personelit janë planifikuar për të kryer operimin;
- d) karakteristikat teknike të UAS-së, përfshirë performancën e tij, duke marrë parasysh kushtet e operimit të planifikuar dhe, sipas rastit, numrin e regjistrimit të tij;

e) kompetencën e personelit për kryerjen e operimit, përfshirë përbërjen, rolin, përgjegjësitë e tyre, trajnimin dhe përvojën e fundit.

3. Vlerësimi duhet të propozojë një nivel të synuar të sigurisë në operim, i cili duhet të jetë i barabartë me nivelin e sigurisë në operim si në aviacionin me pilotë, në këndvështrimin e karakteristikave specifike të operimit të UAS-ve.

4. Identifikimi i risqeve përfshin përcaktimin e të gjithave më poshtë:

a) riskun në tokë të operimit të pamitiguar, duke marrë parasysh llojin e operimit dhe kushtet nën të cilën zhvillohet operimi, duke përfshirë të paktën kriteret e mëposhtme:

i. VLOS-in ose BVLOS-in;

ii. dendësinë e popullsisë së zonave të mbingarkuara;

iii. fluturimin mbi një grumbullim njerëzish;

iv. karakteristikat e dimensionit të avionit pa pilot;

b) riskun ajror të operimit të pamitiguar, duke marrë parasysh të gjitha sa më poshtë:

i. vëllimin e saktë të hapësirës ajrore ku do të zhvillohet operimi, i shtuar me një vëllim të hapësirës ajrore të nevojshme për procedurat e paparashikuara;

ii. klasën e hapësirës ajrore;

iii. ndikimin në pjesën tjetër të trafikut ajror dhe menaxhimin e trafikut ajror (MTA/ATM) dhe në veçanti:

- lartësinë (*altitude*) e operimit;

- hapësirën ajrore të kontrolluar kundrejt hapësirës ajrore të pakontrolluar;

- mjedisin e aerodromit kundrejt mjedisit joaerodrom;

- hapësirën ajrore mbi mjedisin e zonave urbane kundrejt atyre rurale;

- ndarjen nga trafiku tjetër.

5. Identifikimi i masave të mundshme zbutëse, të nevojshme për të arritur nivelin e synuar të sigurisë në operim të propozuar, duhet të konsiderojë mundësitë e mëposhtme:

a) masën e kontrollit për njerëzit në terren;

b) kufizimet strategjike operacionale për operimin e UAS-së, në veçanti:

i. kufizimin e vëllimeve gjeografike ku zhvillohet operimi;

ii. kufizimin e kohëzgjatjes ose periudhës kohore të programuar në të cilin zhvillohet operimi;

c) mitigimin strategjik nëpërmjet rregullave të përbashkëta të fluturimit ose strukturave të përbashkëta të hapësirës ajrore dhe shërbimeve të përbashkëta;

d) aftësinë për të përballuar kushtet e mundshme të pafavorshme të operimit;

e) faktorët e organizimit, siç janë procedurat operuese dhe të mirëmbajtjes të përpunuara nga operatori i UAS-së, dhe procedurat e mirëmbajtjes në përputhje me përdorimin e manualit të prodhuesit;

f) nivelin e kompetencës dhe ekspertizës së personelit të përfshirë në sigurinë në operim të fluturimit;

g) riskun e gabimit njerëzor në zbatimin e procedurave operacionale;

h) tiparet e projektimit dhe në veçanti performancën e UAS-së:

i. disponueshmërinë e mjeteve për të minimizuar risqet e përplasjes;

ii. disponueshmërinë e sistemeve që kufizojnë energjinë ose thyerjen lehtësisht të avionit pa pilot në momentin e përplasjes;

iii. projektimin e UASv me standardet e njohura dhe projektin për dështimet në mënyrë të sigurt teknikisht.

6. Qëndrueshmëria e masave zbutëse të propozuara duhet të vlerësohen për të përcaktuar nëse ato janë në përputhje me objektivat e sigurisë teknike dhe risqet e operimit të synuar, veçanërisht për të siguruar që çdo fazë e operimit është teknikisht e sigurt.



1. AAC-ja duhet të vlerësojë vlerësimin e riskut dhe qëndrueshmërinë e masave zbutëse që operatori UAS propozon për të mbajtur të sigurt operimin e UASv në të gjitha fazat e fluturimit.

2. AAC-ja jep një autorizim operacional kur vlerësimi nxjerr në përfundim se:

a) objektivat e sigurisë në operim (*safety*) marrin parasysh risqet e operimit;

b) kombinimi i masave zbutëse, të lidhura me kushtet operationale për kryerjen e operimeve, kompetenca e personelit të përfshirë dhe tiparet teknike të avionëve pa pilot përputhen dhe janë plotësisht në gjendje për të mbajtur operimin teknikisht të sigurt në funksion të rreziqeve të identifikuara në tokë dhe në ajër;

c) operatori UAS jep një deklaratë që konfirmon që operimi i synuar përputhet me çdo rregull të zbatueshëm të Republikës së Shqipërisë, veçanërisht, në lidhje me privatësinë, mbrojtjen e të dhënave, përgjegjësinë, siguracionin, sigurinë, dhe mbrojtjen e mjedisit.

3. Kur operimi nuk duket mjaftueshëm i sigurt, AAC-ja duhet të informojë përkatësisht aplikantin, duke dhënë arsye për refuzimin për të lëshuar autorizimin e operimit.

4. Autorizimi operacional i dhënë nga AAC-ja duhet të detajojë:

a) qëllimin e autorizimit;

b) kushtet 'specifike' që duhet të zbatohen:

i. në operimin e UAS-së dhe kufizimet operationale;

ii. në kompetencën e kërkuar të operatorit UAS dhe, kur është e zbatueshme, të pilotëve që komandojnë në distancë;

iii. për karakteristikat teknike të UAS-së, përfshirë certifikimin e UAS-së, nëse është e zbatueshme;

c) informacionin e mëposhtëm:

i. numrin e regjistrimit të operatorit UAS dhe karakteristikat teknike të UAS-së;

ii. një referencë për vlerësimin e riskut operacional të zhvilluar nga operatori UAS;

iii. kufizimet operationale dhe kushtet e operimit;

iv. masat mitiguese që ka zbatuar operatori UAS;

v. vendndodhjen(et) ku operimi është i autorizuar të zhvillohet dhe çdo vend tjetër në një shtet tjetër, në përputhje me nenin 13, kur është e zbatueshme;

vi. të gjitha dokumentet dhe regjistrimet përkatëse për llojin e operimit dhe llojin e ngjarjeve që duhet të raportohen, si shtesë e atyre të përcaktuara në urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 89, datë 5.5.2022, "Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë".

5. Me marrjen e deklaratës së përmendur në pikën 5, të nenit 5 të kësaj rregulloreje, AAC-ja:

a) verifikon që ai përmban të gjitha elementet e përcaktuara në paragrafin 2, të pikës UAS.SPEC.020 të aneksit;

b) nëse është në këtë rast, i siguron operatorit UAS një konfirmim të marrjes dijeni dhe plotësueshmërisë, pa asnjë vonesë të panevojshme, në mënyrë që operatori të fillojë operimin.

## Neni 13

### **Operimet ndërkufitare ose operimet jashtë shtetit të regjistrimit**

1. Kur një operator UAS synon të kryejë një operim në kategorinë 'specifike' për të cilin një autorizim operacional është dhënë në përputhje me nenin 12 të kësaj rregulloreje, dhe i cili ka për qëllim të bëhet pjesërisht ose tërësisht në hapësirën ajrore të një shteti anëtar të ZPEA-së, përveçse në shtetin e regjistrimit, kur është e zbatueshme sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, operatori UAS do t'i sigurojë autoritetit kompetent të shtetit anëtar të ZPEA-së të operimit të synuar, një aplikim duke përfshirë informacionin e mëposhtëm:

a) një kopje të autorizimit të operimit të dhënë operatorit UAS në përputhje me nenin 12; dhe

b) vendndodhjen(et) e operimit të synuar, përfshirë masat zbutëse të përditësuara, nëse është e nevojshme, për të adresuar risqet e identifikuara sipas nenit 11(2)(b) të cilat janë specifike për hapësirën ajrore lokale, terrenin dhe karakteristikat e popullimit dhe kushtet klimaterike.

1.1 Pas marrjes së aplikimit të paraqitur në pikën 1, autoriteti kompetent i shtetit anëtar të ZPEA-së, ku do të kryhet operimi i synuar, për sa kohë Shqipëria nuk është shtet anëtar, do të vendosë nëse do ta vlerësojë atë. Nëse një kërkesë e tillë do të konsiderohet, AAC-ja, si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit dhe operatori UAS, do të duhet të pajisen me një konfirmim se masat zbutëse të përditësuara, referuar në shkronjën “b”, të pikës 1, janë të kënaqshme për operim në vendin e synuar. Pas marrjes së këtij konfirmimi, operatori UAS mund të fillojë operimin e synuar dhe AAC-ja, si autoriteti i shtetit të regjistrimit, do të regjistrojë masat zbutëse të përditësuara, që operatori UAS duhet të aplikojë në autorizimin operacional të lëshuar në përputhje me nenin 12 të kësaj rregulloreje.

2. Kur një operator UAS synon të kryejë një operim në kategorinë ‘specifike’ për të cilin një autorizim operacional është dhënë nga një shtet anëtar i ZPEA-së, si shtet i regjistrimit, dhe i cili ka për qëllim të bëhet pjesërisht ose tërësisht në hapësirën ajrore të Shqipërisë, përveçse në shtetin e regjistrimit, operatori UAS do t’i sigurojë AAC-së, si autoriteti kompetent i shtetit të operimit të synuar, një aplikim duke përfshirë informacionin e mëposhtëm:

a) një kopje të autorizimit të operimit të dhënë operatorit UAS, në përputhje me ligjin e zbatueshëm në shtetin e ZPEA-së; dhe

b) vendndodhjen(et) e operimit të synuar, përfshirë masat zbutëse të përditësuara, nëse është e nevojshme, për të adresuar risqet e identifikuar sipas nenit 11(2)(b), të cilat janë specifike për hapësirën ajrore lokale, terrenin dhe karakteristikat e popullimit dhe kushtet klimaterike.

2.1 Pas marrjes së aplikimit të paraqitur në pikën 1, AAC-ja do të vendosë nëse do ta pranojë atë. Gjatë vlerësimit, AAC-ja do të sigurohet se standardet e përdorura nga shteti i ZPEA-së janë në të njëjtin nivel ose më lart krahasuar me këtë rregullore. Me vlerësimin e një kërkesë të tillë, autoriteti kompetent i shtetit anëtar të ZPEA-së, si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit, dhe operatori UAS do të duhet të pajisen me një konfirmim se masat zbutëse të përditësuara referuar në shkronjën “b”, të pikës 1, janë të kënaqshme për operim në vendin e synuar. Pas marrjes së këtij konfirmimi, operatori UAS mund të fillojë operimin e synuar.

3. Kur një operator UAS synon të kryejë një operim në kategorinë ‘specifike’ për të cilën është bërë një deklaratë në përputhje me pikën 5, të nenit 5 të kësaj rregulloreje, dhe i cili ka për qëllim të bëhet pjesërisht ose tërësisht në hapësirën ajrore të një shteti anëtar të ZPEA-së, kur është e zbatueshme sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, përveçse në Shqipëri si shtet i regjistrimit, operatori UAS duhet t’i japi autoritetit kompetent të shtetit anëtar të ZPEA-së të operimit të synuar një kopje të deklaratës së dorëzuar në shtetin e regjistrimit, si dhe një kopje të konfirmimit të marrjes dhe të plotësueshmërisë. Autoriteti kompetent i shtetit anëtar të ZPEA-së, ku do të kryhet operimi i synuar, për sa kohë Shqipëria nuk është shtet anëtar, do të vendosë nëse do ta pranojë atë.

4. Kur një operator UAS synon të kryejë një operim në kategorinë ‘specifike’ për të cilën është bërë një deklaratë në autoritetin kompetent të një shteti anëtar të ZPEA-së të regjistrimit, dhe i cili ka për qëllim të bëhet pjesërisht ose tërësisht në hapësirën ajrore të Shqipërisë, përveçse në një shtet anëtar të ZPEA-së, si shtet i regjistrimit, operatori UAS duhet t’i japë AAC-së, si autoriteti kompetent i shtetit të operimit të synuar, një kopje të deklaratës së dorëzuar në shtetin e regjistrimit, si dhe një kopje të konfirmimit të marrjes dhe të plotësueshmërisë. AAC-ja, si autoriteti kompetent i shtetit ku do të kryhet operimi i synuar, do të vlerësojë nëse do ta pranojë atë. Gjatë vlerësimit, AAC-ja do të sigurohet se standardet e përdorura nga shteti i ZPEA-së janë në të njëjtin nivel ose më lart krahasuar me këtë rregullore.

5. Kur një operator UAS që mban një LUC me privilegje, në përputhje me pikën UAS.LUC.060 të aneksit, synon të kryejë një operim në ‘kategorinë specifike’, që kryhet pjesërisht ose tërësisht në hapësirën ajrore të një shteti anëtar të ZPEA-së, të ndryshëm nga Shqipëria, si shtet i regjistrimit, operatori UAS do t’i sigurojë autoritetit kompetent të shtetit anëtar të operimit të synuar informacionin e mëposhtëm:

a) një kopje të afatit të miratimit të marrë në përputhje me pikën UAS.LUC.050 të aneksit; dhe

b) vendndodhjen(et) e operacionit të synuar në përputhje me paragrafin 1 “b” të këtij neni.

Autoriteti kompetent i shtetit anëtar të ZPEA-së, ku do të kryhet operimi i synuar, për sa kohë Shqipëria nuk është shtet anëtar, do të vendosë nëse do ta pranojë atë.

6. Kur një operator UAS që mban një LUC me privilegje, të lëshuar nga autoriteti kompetent i një shteti anëtar të ZPEA-së, synon të kryejë një operim në 'kategorinë specifike' që kryhet pjesërisht ose tërësisht në hapësirën ajrore të Shqipërisë, përveçse në shtetin e regjistrimit, anëtar të ZPEA-së, operatori UAS do t'i sigurojë AAC-së, si autoriteti kompetent i shtetit anëtar të operimit të synuar, informacionin e mëposhtëm:

- a) një kopje të afatit të miratimit të marrë; dhe
- b) vendndodhjen(et) e operimit të synuar në përputhje me paragrafin 1 "b" të këtij neni.

AAC-ja, si autoriteti kompetent i shtetit ku do të kryhet operimi i synuar, do të vlerësojë dhe do të vendosë nëse do ta pranojë atë. Gjatë vlerësimit, AAC-ja do të sigurohet se standardet e përdorura nga shteti i ZPEA-së janë në të njëjtin nivel ose më lart krahasuar me këtë rregullore.

#### Neni 14

### Regjistrimi i operatorëve UAS dhe UAS-ja e certifikuar

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të mbajë sisteme të sakta regjistrimi për UAS-të, modeli i të cilave është subjekt i certifikimit dhe për operatorët UAS, funksionimi i të cilëve mund të paraqesë një risk për sigurinë në operim, sigurinë, privatësinë dhe mbrojtjen e të dhënave personale ose mjedisit.

2. Sistemet e regjistrimit për operatorët UAS duhet të japin fushat për prezantimin dhe shkëmbimin e informacionit vijues:

- a) emrin e plotë dhe datën e lindjes për personat fizikë, dhe emrin dhe numrin e tyre të identifikimit për personat juridikë;
- b) adresën e operatorëve UAS;
- c) adresën e tyre të postës elektronike dhe numrin e telefonit;
- d) një numër të policës së siguracionit për UAS-në, nëse kërkohet nga legjislacioni në fuqi;
- e) konfirmimin nga personat juridikë të deklaratës vijuese: "I gjithë personeli i përfshirë drejtpërdrejt në operime janë kompetent për të kryer detyrat e tyre, dhe UAS-ja do të operohet vetëm nga pilotët që komandojnë në distancë me nivelin e duhur të kompetencës";
- f) autorizimet operationale dhe LUC-të e mbajtura, dhe deklaratat e ndjekura nga një konfirmim në përputhje me nenin 12(5)(b).

3. Sistemet e regjistrimit për avionët pa pilot, projektimi i të cilëve i nënshtrohen certifikimit duhet të sigurojnë fushat për prezantimin dhe shkëmbimin e informacionit të mëposhtëm:

- a) emrin e prodhuesit;
- b) përcaktimin e prodhuesit të avionit pa pilot;
- c) numrin serial të avionit pa pilot;
- d) emrin e plotë, adresën, adresën e *email*-it dhe numrin e telefonit të personit fizik ose juridik nën emrin e të cilit është regjistruar avioni pa pilot.

4. AAC-ja do të sigurojë që sistemet e regjistrimit të jenë digjitale dhe ndërvepruese, dhe në konsideratë të parashikimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, të lejojnë një marrëdhënie të ndërsjellë dhe shkëmbim të informacionit përmes bazës së të dhënave të përmendura në nenin 74, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil".

5. Operatorët e UAS-së duhet të regjistrohen vetë:

- a) kur veprojnë brenda kategorisë 'e hapur', çfarëdo avioni të mëposhtëm pa pilot:
  - i. me një MTOM prej 250 g ose më shumë, ose, i cili në rastin e një përplasjeje, mund të transferojë te njeriu një energji kinetike më shumë se 80 J (xhaul);
  - ii. që është i pajisur me një sensor të aftë për të kapur të dhëna personale, përveçse nëse përputhet me VKM-në nr. 262, datë 3.4.2013, "Për miratimin e rregullit teknik 'Për sigurinë e lodrave'";

b) kur vepron brenda kategorisë 'specifike', një avion pa pilot të çdo mase.

6. Operatorët e UAS-së duhet të regjistrojnë vetveten në AAC, kur RSH-ja është vendbanimi i tyre për persona fizikë ose kur RSH-ja është vendi i tyre kryesor i biznesit për personat juridikë dhe të sigurojnë që informacioni i tyre për regjistrimin të jetë i saktë. Një operator UAS-je nuk mund të regjistrohet në më shumë se një shtet njëkohësisht.

Në rastin e regjistrimit në Shqipëri, AAC-ja do të lëshojë një numër unik regjistrimi digjital për operatorët UAS dhe për UAS-të që kërkojnë regjistrim, duke lejuar identifikimin e tyre individual.

Numri i regjistrimit për operatorët UAS duhet të vendoset në bazë të standardeve që mbështesin ndërveprimin e sistemeve të regjistrimit.

7. Pronari i një avioni pa pilot, projektimi i të cilit është subjekt i certifikimit duhet të regjistrojë avionin pa pilot. Marka e shtetësisë dhe regjistrimit të një avioni pa pilot duhet të vendosen në përputhje me rregulloren në fuqi, që adapton aneksin 7 të ICAO-s. Një avion pa pilot nuk mund të regjistrohet njëkohësisht në më shumë se një shtet.

8. Operatorët e UAS-së duhet ta shfaqin numrin e tyre të regjistrimit në çdo avion pa pilot që plotëson kushtet e përshkruara në paragrafin 5.

9. Përveç të dhënave të përcaktuara në pikën 2, AAC-ja mund të mbledhë informacion shtesë identiteti nga operatorët UAS.

#### Neni 15

### **Kushtet operuese të UAS-së sipas zonave gjeografike**

1. Kur përcaktohen zonat gjeografike të UAS-së, për arsye të sigurisë në operim, sigurisë, privatësisë ose arsye mjedisore, AAC-ja mund:

a) të ndalojë disa ose të gjitha operimet e UAS-së, të kërkojë kushte të veçanta për disa ose të gjitha operimet e UAS-së ose të kërkojë një autorizim paraprak fluturimi për disa ose të gjitha operimet e UAS-së;

b) t'i vendosë operimet e UAS-së nën standarde të specifikuara mjedisore;

c) t'i lejojë hyrjen vetëm disa klasave të caktuara UAS;

d) t'i lejojë hyrjen vetëm UAS-ve të pajisura me karakteristika të caktuara teknike, në veçanti sisteme të identifikimit në distancë ose sisteme gjeo-ndërgjegjësimit (sipas zonave gjeografike).

2. Në bazë të një vlerësimi të riskut, AAC-ja mund të marrë masa me qëllim përcaktimin e zonave të caktuara gjeografike në të cilat operimet UAS përjashtohen nga një ose më shumë kërkesa të kategorisë "e hapur".

3. Kur në pajtim me paragrafët 1 ose 2, përcaktohen zonat gjeografike të UAS-së, për qëllime të ndërgjegjësimit gjeografik, AAC-ja duhet të sigurojë që informacioni mbi zonat gjeografike të UAS-së, përfshirë periudhën e vlefshmërisë së tyre, të bëhet i disponueshëm publikisht në një format digjital unik të përbashkët.

#### Neni 16

### **Operimet UAS në kuadër të klubeve dhe shoqatave të avionëve model**

1. Me kërkesë të një klubi ose shoqate të avionëve model, AAC-ja mund të lëshojë një autorizim për operimet UAS në kuadër të klubeve dhe shoqatave të avionëve model.

2. Autorizimi i përmendur në paragrafin 1 lëshohet në përputhje me çdonjë nga sa vijon:

a) rregullat përkatëse kombëtare;

b) procedurat e vendosura, strukturën organizative dhe sistemin e menaxhimit të klubit ose shoqatës së avionëve model, duke siguruar që:

i. pilotët që komandojnë në distancë, të cilët veprojnë në kuadër të klubeve ose shoqatave të avionëve model, janë të informuar për kushtet dhe kufizimet e përcaktuara në autorizimin e lëshuar nga AAC-ja;

ii. pilotët në distancë që veprojnë në kuadrin e klubeve ose shoqatave të avionëve model ndihmohen në arritjen e kompetencës minimale të nevojshme për të operuar UAS-në në mënyrë të sigurt dhe në përputhje me kushtet dhe kufizimet e përcaktuara në autorizim;

iii. klubi ose shoqata e avionëve model ndërmerr veprime të përshtatshme kur informohet se një pilot në distancë, që vepron në kuadër të klubeve ose shoqatave të avionëve model, nuk i respekton kushtet dhe kufizimet e përcaktuara në autorizim dhe nëse është e nevojshme, informon AAC-në;

iv. klubi ose shoqata e avionëve model siguron me kërkesë të AAC-së dokumentacionin e kërkuar për qëllime të mbikëqyrjes dhe monitorimit.

3. Autorizimi i përmendur në paragrafin 1 do të specifikojë kushtet në të cilat mund të kryhen operimet, në kuadrin e klubeve të avionëve model dhe shoqatave, dhe do të kufizohen në territorin e RSH-së, si vendi ku autorizimi është lëshuar.

4. AAC-ja mund të lejojë që klubet e avionëve model dhe shoqatat të regjistrojnë në emër të tyre anëtarët e tyre, në sistemin e regjistrimit të vendosur në përputhje me nenin 14. Nëse nuk është ky rast, anëtarët e klubeve të avionëve model dhe shoqatave do të regjistrohen në përputhje me nenin 14.

#### Neni 17

### **Përcaktimi i autoritetit kompetent**

1. Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar do të jetë autoriteti kompetent në Republikën e Shqipërisë për përmbushjen e detyrave të përmendura në nenin 18 të kësaj rregulloreje.

2. Kur përcaktohet më shumë se një entitet si autoritet kompetent:

a) duhet të përcaktohen qartë fushat e kompetencave të secilit autoritet kompetent për sa i përket përgjegjësisë;

b) duhet të krijohet një mekanizëm i duhur koordinimi midis këtyre subjekteve për të siguruar një mbikëqyrje efektive të të gjitha organizatave dhe personave që i nënshtrohen kësaj rregulloreje.

#### Neni 18

### **Detyrat e autoritetit kompetent**

Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës për:

a) zbatimin e kësaj rregulloreje;

b) lëshimin, pezullimin ose revokimin e certifikatave të operatorëve UAS dhe licencat e pilotëve që komandojnë në distancë, të cilët veprojnë në kategorinë e ‘certifikuar’ të operimeve UAS;

c) pajisjen e pilotëve që komandojnë në distancë, me një vërtetim të përfundimit të një provimi *online* të njohurive teorike, sipas pikave UAS.OPEN.020 dhe UAS.OPEN.040 të aneksit, dhe lëshimin, ndryshimin, pezullimin, kufizimin ose revokimin e certifikatave të kompetencës së pilotëve që komandojnë në distancë, sipas pikës UAS.OPEN.030 të aneksit;

d) lëshimin, ndryshimin, pezullimin, kufizimin ose revokimin e autorizimeve operacionale dhe LUC, dhe verifikimin e plotësueshmërisë së deklaratave, të cilat kërkohen për të kryer operime UAS në kategorinë “specifike” të operimeve UAS;

e) mbajtjen e dokumenteve, regjistrimeve dhe raporteve në lidhje me autorizimet operacionale të UAS-së, deklaratat, certifikatat e kompetencës së pilotëve që komandojnë në distancë dhe LUC;

f) vënien në dispozicion në një format digjital, të përbashkët unik, të informacionit për zonat gjeografike të UAS-ve të identifikuar dhe të vendosura brenda hapësirës ajrore kombëtare;

g) lëshimin e konfirmimit të marrjes dhe plotësueshmërisë në përputhje me nenin 12(5)(b) ose një konfirmim në përputhje me paragrafin 2, të nenit 13;

- h) zhvillimin e një sistemi të mbikëqyrjes të bazuar në risk për:
- i. operatorët e UAS-së që kanë paraqitur një deklaratë ose kanë një autorizim operacional ose një LUC;
  - ii. klubet e avionëve model dhe shoqatat që kanë një autorizim të përmendur në nenin 16;
- i) për operime të ndryshme nga ato të kategorisë ‘e hapur’, vendosjen e një planifikimi të auditimit bazuar në profilin e riskut, nivelin e pajtueshmërisë dhe performancën e sigurisë teknike të operatorëve UAS që kanë dorëzuar një deklaratë ose mbajnë një certifikatë të lëshuar nga AAC-ja;
  - j) për operime të ndryshme nga ato të kategorisë ‘e hapur’, kryerjen e inspektimeve në lidhje me operatorët UAS që kanë dorëzuar një deklaratë ose mbajnë një certifikatë të lëshuar nga autoriteti kompetent që inspekton UAS-në dhe siguron që operatorët UAS dhe pilotët që komandojnë në distancë të respektojnë këtë rregullore;
  - k) zbatimin e një sistemi për të zbuluar dhe ekzaminuar incidente papajtueshmërie nga ana e operatorëve UAS që veprojnë në kategoritë “e hapur” ose “specifike” dhe të raportuara në përputhje me paragrafin 2, të nenit 19;
  - l) pajisjen e operatorëve UAS me informacion dhe udhëzime që promovojnë sigurinë teknike të operimeve UAS;
  - m) krijimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve të regjistrimit për UAS, modeli i të cilit është subjekt i certifikimit dhe për operatorët UAS, funksionimi i të cilëve mund të paraqesë një rrezik për sigurinë teknike, sigurinë, privatësinë dhe mbrojtjen e të dhënave personale ose mjedisit.

#### Neni 19

### **Informacioni mbi sigurinë në operim**

1. Autoriteti i Aviacionit Civil dhe autoritetet e mbikëqyrjes dhe kontrollit të tregut, të përmendura në nenin 15 të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, do të bashkëpunojnë në çështjet e sigurisë dhe do të vendosin procedura për shkëmbimin efikas të informacionit mbi sigurinë teknike.
2. Çdo operator i UAS-së i raporton Autoritetit të Aviacionit Civil për çdo ngjarje të lidhur me sigurinë teknike dhe shkëmbimin e informacionit në lidhje me UAS-në e tij, në përputhje me urdhrin e ministrit nr. 89, datë 5.5.2022, “Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë”.
3. AAC-ja mbledh, analizon dhe publikon informacionin e sigurisë në operim, në lidhje me operimet e UAS-së në RSH, në përputhje me nenin 72, të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil” dhe akteve të tij zbatuese.
4. Pas marrjes së ndonjë prej informacioneve të përmendura në paragrafët 1, 2 ose 3, AAC-ja merr masat e nevojshme për të adresuar çdo çështje sigurie teknike për provat dhe analizat më të mira në dispozicion, duke marrë parasysh ndërvarësitë midis fushave të ndryshme të sigurisë teknike në aviacion, dhe midis sigurisë teknike të aviacionit, sigurisë në internet dhe fushat e tjera teknike të rregulloreve të aviacionit.
5. Aty ku AAC-ja merr masa në përputhje me paragrafin 4, ai menjëherë duhet të njoftojë të gjitha palët dhe organizatat e interesuara përkatëse që duhet të zbatojnë ato masa në përputhje me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, dhe aktet e saj zbatuese.

#### Neni 20

### **Dispozita të veçanta në lidhje me përdorimin e disa UAS-ve në llojet e kategorive ‘e hapur’**

Llojet UAS brenda kuptimit të ligjit nr. 10489, “Për tregtimin dhe mbikëqyrjen e tregut të produkteve joushqimore”, të ndryshuar, të cilat nuk përputhen me rregulloren e miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve

pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot” dhe të cilat nuk janë ndërtuar privatisht, lejohen të vazhdojnë të operohen nën kushtet e mëposhtme, kur ato janë vendosur në treg para datës 1 janar 2024:

a) në nënkategorinë A1, siç përcaktohet në pjesën A të aneksit, duke siguruar që avioni pa pilot të ketë një masë maksimale të ngritjes prej më pak se 250 g, duke përfshirë ngarkesën e tij;

b) në nënkategorinë A3, siç përcaktohet në pjesën A të aneksit, jep që avioni pa pilot të ketë një masë maksimale të ngritjes prej më pak se 25 kg, përfshirë karburantin dhe ngarkesën e tij.

#### Neni 21

### **Përshtatja e autorizimeve, deklaratave dhe certifikatave**

1. Autorizimet e dhëna operatorëve UAS, certifikatat e aftësisë së pilotit që komandon në distancë dhe deklaratat e bëra nga operatorët UAS ose dokumentacioni ekuivalent, i lëshuar në bazë të legjislacionit shqiptar, do të qëndrojnë të vlefshme deri më 1 shtator 2022.

2. Deri më 1 shtator 2022, AAC-ja do të marrë masa për të konvertuar certifikatat ekzistuese të aftësisë së pilotit që komandon në distancë dhe autorizimet ose deklaratat e operatorit UAS, ose dokumentacionin ekuivalent, duke përfshirë ato të lëshuara deri në atë datë, në përputhje me këtë rregullore.

3. Pa cenuar nenin 14 të kësaj rregulloreje, operimet e UAS-ve të kryera në kuadrin e klubeve të avionëve model dhe shoqatave lejohen të vazhdojnë në përputhje me rregullat përkatëse kombëtare dhe pa një autorizim, në përputhje me nenin 16, deri më 1 janar 2023.

#### Neni 22

### **Dispozitat kalimtare**

Pa cenuar nenin 20 të kësaj rregulloreje, përdorimi i UAS-ve në kategorinë ‘e hapur’, që nuk përputhet me kërkesat e pjesëve 1 deri 5 të aneksit të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot”, do të lejohet për një periudhë kalimtare deri më 31 dhjetor 2023, duke iu nënshtuar kushteve të mëposhtme:

a) avionë pa pilot me një masë maksimale të ngritjes prej më pak se 500 g operohen brenda kërkesave operacionale të përcaktuara në pikat UAS.OPEN.020 1, të pjesës A të aneksit, nga një pilot që komandon në distancë, i cili ka nivelin e kompetencës së përcaktuar nga autoriteti kompetent;

b) avionë pa pilot me një masë maksimale të ngritjes prej më pak se 2 kg operohen duke mbajtur një distancë minimale horizontale prej 50 metra nga njerëzit dhe pilotët që komandojnë në distancë kanë një nivel kompetence të paktën ekuivalent me atë të përcaktuar në pikën UAS.OPEN.030 2 të pjesës A të aneksit;

c) avionë pa pilot me një masë maksimale të ngritjes prej më shumë se 2 kg dhe më pak se 25 kg operohen brenda kërkesave operacionale të përcaktuara në pikën UAS.OPEN.040 1 dhe 2, dhe pilotët që komandojnë në distancë kanë një nivel kompetence të paktën ekuivalent me atë të përcaktuar në pikën UAS.OPEN.020 (4) (b), të pjesës A të aneksit.

#### Neni 23

### **Hyrja në fuqi dhe aplikimi**

1. Kjo rregullore hyn në fuqi me publikimin në Fletoren Zyrtare.

2. Paragrafi 5, i nenit 5 do të zbatohet nga data 1 janar 2024.

3. Pika 2 “g”, e pikës UAS.OPEN.060, të aneksit dhe pika 1/l e pikës UAS.SPEC.050 e aneksit do të aplikohet nga data 1 janar 2024.

4. Pa paragjykuar nenin 21/1, deri në datën 31 dhjetor 2023, mund të pranohen deklarime të kryera nga operatorë UAS në përputhje me nenin 5(5) bazuar në skenarë standard kombëtar ose ekuivalentë, nëse përmbushen kërkesat e pikës UAS.SPEC.020 të aneksit.

Këto deklarime do të ndalojnë së qenuri të vlefshme duke filluar nga data 1 janar 2026.

5. Paragrafi 3, i nenit 15, do të zbatohet nga data 1 janar 2023.

## ANEKS OPERIMET UAS NË KATEGORITË ‘E HAPUR’ DHE ‘SPECIFIKE’

### PJESA A OPERIMET UAS NË KATEGORINË ‘E HAPUR’

#### **UAS.OPEN.010 Parashikime të përgjithshme**

1. Kategoria e operimeve ‘të hapura’ të UAS-së është e ndarë në tre nënkategori A1, A2 dhe A3, në bazë të kufizimeve operationale, kërkesave për pilotin në distancë dhe kërkesave teknike për UAS-në.

2. Kur operimi UAS përfshin fluturimin e avionëve pa pilot duke filluar nga një lartësi/ngritje natyrore në terren ose mbi terrene me lartësi natyrore, avioni pa pilot mbahet brenda 120 metrave nga pika më e afërt e sipërfaqes së tokës. Matja e distancave do të përshtatet sipas karakteristikave gjeografike të terrenit, si fushat, kodrat, malet.

3. Kur fluturohet një avion pa pilot brenda një distancë horizontale prej 50 metrash nga një pengesë artificiale më e gjatë se 105 metra, lartësia maksimale e operimit UAS mund të rritet deri në 15 metra mbi lartësinë e pengesës, me kërkesë të subjektit përgjegjës për pengesën.

4. Duke u shmangur nga pika 2, avionët lundruer pa pilotë me një MTOM, përfshirë ngarkesën, më pak se 10 kg, mund të fluturohen në një distancë më të madhe se 120 metra nga pika më e afërt e sipërfaqes së tokës, me kusht që planeri pa pilot të mos fluturohet në një lartësi më të madhe se 120 metra mbi pilotin në distancë në çdo kohë.

#### **UAS.OPEN.020 Operimet UAS në nënkategorinë A1**

Operimet UAS në nënkategorinë A1 duhet të jenë në përputhje me të gjitha kushtet e mëposhtme:

1. Për avionët pa pilot të përmendur në pikën 5 “d”, të zhvillohen në atë mënyrë që një pilot në distancë i avionit pa pilot nuk fluturon mbi grumbullimet e njerëzve dhe në mënyrë të arsyeshme pret që mbi asnjë person të papërfshirë të mos mbifluturohet. Në rast të një fluturimi të papritur mbi persona të papërfshirë, piloti në distancë zvogëlon sa më shumë që të jetë e mundur kohën gjatë së cilës avioni pa pilot fluturon mbi ata persona.

2. Në rastin e një avioni pa pilot të përmendur në pikat 5 “a”, 5 “b” dhe 5 “c”, të kryhen në atë mënyrë që piloti në distancë i avionit pa pilot të mund të fluturojë mbi personat e papërfshirë, por kurrë nuk do të fluturojë mbi grumbullimet e njerëzve.

3. Duke u shmangur nga pika “d”, e paragrafit 1, të nenit 4, të kryhen, kur mënyra “më ndiq mua” është aktive, deri në një distancë prej 50 metra nga piloti në distancë.

4. Kryhen nga një pilot në distancë:

a) i familjarizuar me manualin e përdoruesit të siguruar nga prodhuesi i UAS-së;

b) në rastin e një klase avionësh pa pilot C1, siç përcaktohet në pjesën 2, të aneksit të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot”, i cili ka përfunduar një kurs trajnimi *online*, i ndjekur nga përfundimi me sukses i një provimi *online* të njohurive teorike, i kryer nga AAC-ja ose nga një subjekt i njohur nga autoriteti kompetent i vendit tonë ose i shtetit anëtar të regjistrimit të operatorit UAS, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, kur është e zbatueshme dhe që ka marrë të paktën 70 % të të gjitha pikëve. Provimi do të përfshijë 40 pyetje me zgjedhje të shumëfishta, të shpërndara në mënyrë të përshtatshme në të gjitha lëndët vijuese:



- i. siguria në operim (*air safety*);
- ii. kufizimet e hapësirës ajrore;
- iii. rregullorja e aviacionit;
- iv. kufizimet e performancës njerëzore;
- v. procedurat operative;
- vi. njohuri të përgjithshme të UAS-së;
- vii. privatësinë dhe mbrojtjen e të dhënave;
- viii. siguracionin;
- ix. sigurinë (*security*).

5. Të kryhet me një avion pa pilot që:

a) ka një MTOM, përfshirë ngarkesën, më pak se 250 g dhe një shpejtësi maksimale operimi më pak se 19 m/s, në rastin e një UAS-je të ndërtuar privatisht; ose

b) plotëson kërkesat e përcaktuara në pikën “a” të nenit 20;

c) është markuar si klasa C0 dhe përputhet me kërkesat e asaj klase, siç përcaktohet në pjesën 1, të aneksit të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot”; ose

d) është markuar si klasa C1 dhe përputhet me kërkesat e asaj klase, siç përcaktohet në pjesën 2, të aneksit të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot”, dhe operohet me sisteme aktive dhe të përditësuara identifikuese dhe gjeo-ndërgjegjësimi të drejtpërdrejtë në distancë.

#### **UAS.OPEN.030 Operimet e UAS-së në nënkategorinë A2**

Operimet UAS në nënkategorinë A2 duhet të jenë në përputhje me të gjitha kushtet e mëposhtme:

1. Të zhvillohen në atë mënyrë që avioni pa pilot të mos fluturojë mbi personat e papërfshirë dhe operimet UAS të zhvillohen në një distancë të sigurt horizontale prej së paku 30 metra larg tyre; piloti në distancë mund të zvogëlojë distancën horizontale të sigurisë deri në minimum, prej 5 metra nga personat e pa përfshirë, kur drejton një avion pa pilot me program të shpejtësisë aktive të ulët dhe pas vlerësimit të situatës në lidhje me:

- a) kushtet e motit;
- b) performanca e avionit pa pilot;
- c) ndarja e zonës së mbikalimit të fluturimit.

2. Të kryhet nga një pilot në distancë i cili është i njohur me manualin e përdoruesit të siguruar nga prodhuesi i UAS-së dhe mban një certifikatë të aftësisë së pilotit në distancë të lëshuar nga AAC-ja ose nga një subjekt i njohur nga AAC-ja, si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit të operatorit UAS, ose nga autoriteti kompetent i shtetit anëtar të regjistrimit të operatorit UAS, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, kur është zbatueshme. Kjo certifikatë do të merret pasi të jenë përmbushur të gjitha kushtet e mëposhtme dhe sipas rendit të treguar:

a) kryerja e një kursi trajnimi *online* dhe kalimi i provimit *online* të njohurive teorike, siç përmendet në pikën 4 “b” të pikës UAS.OPEN.020;

b) kryerja e një vetëtrajnimi praktik në kushtet e operimit të nënkategorisë A3 të paraqitur në pikat 1 dhe 2, të pikës UAS.OPEN.040;

c) deklarimi i kryerjes së vetëtrajnitimit praktik të përcaktuar në pikën “b” dhe kalimin e një provimi shtesë të njohurive teorike të kryer nga AAC-ja ose nga një subjekt i njohur nga AAC-ja kur Shqipëria është shteti i regjistrimit ose nga autoriteti kompetent i shtetit anëtar të regjistrimit të operatorit UAS, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, ku ka marrë të paktën 75 % të të gjitha pikëve. Provimi do të përfshijë së paku 30 pyetje me zgjedhje të shumëfishta që synojnë vlerësimin e njohurive të pilotit në distancë për mitigimet teknike dhe operacionale për minimizimin e rrezikut në tokë, të shpërndara në mënyrë të përshtatshme në të gjitha lëndët vijuese:

- i. meteorologjia;
- ii. performanca e fluturimit UAS;
- iii. mitigimet teknike dhe operacionale për minimizimin e rrezikut në tokë.

3. Të kryhet me një avion pa pilot i cili është shënuar si klasa C2 dhe përputhet me kërkesat e asaj klase, siç përcaktohet në pjesën 3, të aneksit të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot”, dhe operohet me sisteme aktive dhe të përditësuara të identifikimit direkt në distancë dhe gjeo-ndërgjegjësimi.

#### **UAS.OPEN.040 Operimet e UAS-së në nënkategorinë A3**

Operimet UAS në nënkategorinë A3 duhet të jenë në përputhje me të gjitha kushtet e mëposhtme:

1. Të bëhen në një zonë ku piloti në distancë pret në mënyrë të arsyeshme që asnjë person i papërfshirë nuk do të rrezikohet brenda zonës ku fluturon avioni pa pilot gjatë gjithë kohës së operimit UAS;

2. Të bëhen në një distancë të sigurt horizontale, të paktën 150 metra nga zonat e banuara, tregtare, industriale ose zonat e pushimit;

3. Të kryhen nga një pilot në distancë i cili është familjarizuar me instruksionet e mundësuara nga prodhuesi i UAS-së dhe i cili ka përfunduar një kurs trajnimi *online* dhe ka kaluar një provim *online* të njohurive teorike, siç përcaktohet në pikën 4 “b” të pikës UAS.OPEN.020;

4. Kryhen nga një avion pa pilot që:

a) ka një MTOM, përfshirë ngarkesën, më pak se 25 kg, në rastin e një UAS-je të ndërtuar privatisht; ose

b) plotëson kërkesat e përcaktuara në pikën “b”, të nenit 20;

c) është markuar si klasa C2 dhe përputhet me kërkesat e asaj klase, siç përcaktohet në pjesën 3, të aneksit të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot”, dhe operohet me sisteme identifikuese dhe gjeo-ndërgjegjësimi të drejtpërdrejtë në distancë, aktive dhe të përditësuara; ose

d) është markuar si klasa C3 dhe përputhet me kërkesat e asaj klase, siç përcaktohet në pjesën 4, të aneksit të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot”, dhe operohet me sisteme identifikuese dhe gjeo-ndërgjegjësimi të drejtpërdrejtë në distancë, aktive dhe të përditësuara; ose

e) është markuar si klasa C4 dhe përputhet me kërkesat e asaj klase, siç përcaktohet në pjesën 5, të aneksit të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot”.

#### **UAS.OPEN.050 Përgjegjësitë e operatorit UAS**

Operatori UAS do të pajtohet me të gjitha sa vijon:

1. Të zhvillojë procedura operacionale të përshtatura me llojin e operimit dhe rrezikun e përfshirë;

2. Të sigurojë që të gjitha operimet përdorin dhe mbështesin në mënyrë efektive përdorimin efikas të spektrit të radios, në mënyrë që të shmangen ndërhyrjet e dëmshme;

3. Të përcaktojë një pilot në distancë për çdo operim UAS-je;

4. Të sigurojë që pilotët në distancë dhe gjithë personeli tjetër që kryejnë një detyrë në mbështetje të operimeve, janë njohur me manualin e përdoruesit të siguruar nga prodhuesi i UAS-së, dhe:

a) kanë kompetencë të përshtatshme në nënkategorinë e operimeve të synuara UAS, në përputhje me pikat UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 ose UAS.OPEN.040, për të kryer detyrat e tyre ose, për personelin tjetër, përveç pilotit në distancë, të kenë përfunduar trajnimin-në-punë të zhvilluar nga operatori;

- b) janë plotësisht të njohur me procedurat e operatorit UAS;
  - c) kanë marrë informacione të rëndësishme për operimin e synuar të UAS-së, lidhur me çdo zonë gjeografike të publikuar nga shteti i operimit në përputhje me nenin 15 të kësaj rregulloreje;
5. Të përditësojnë informacionin në sistemin e gjeo-ndërgjegjësimit, kur është i zbatueshëm, sipas vendndodhjes së synuar të operimit;
6. Në rastin e një operimi me një avion pa pilot të njëjës prej klasave të përcaktuara në pjesët 1 deri 5, të aneksit të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot”, sigurohet që UAS-ja është:
- a) shoqëruar nga deklaratatë përkatëse EU e konformitetit, përfshirë referencën në klasën e duhur; dhe
  - b) etiketa përkatëse e identifikimit të klasës është ngjitur në avionin pa pilot;
7. Të sigurohet në rastin e një operimi UAS në nënkategorinë A2 ose A3, që të gjithë personat e përfshirë në fushën e operimit kanë qenë të informuar për rreziqet dhe kanë rënë dakord në mënyrë të qartë për të marrë pjesë.

### **UAS.OPEN.060 Përgjegjësitë e pilotit në distancë**

1. Para fillimit të një operimi UAS, piloti në distancë duhet:
- a) të ketë kompetencën e duhur në nënkategorinë e operimeve të synuara të UAS-së në përputhje me pikat UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 ose UAS.OPEN.040, për të kryer detyrën e tij dhe të ketë një dëshmi të kompetencës gjatë operimit të UAS-së, përveç kur përdoret një avion pa pilot të përmendur në pikat 5 “a”, 5 “b” ose 5 “c” të pikës UAS.OPEN.020;
  - b) të marrë informacion të përditësuar, të rëndësishëm për operacionin e synuar të UAS-së, për çdo zonë gjeografike të publikuar nga shteti i operimit, në përputhje me nenin 15;
  - c) të vëzhgojë mjedisin e operimit, të kontrollojë praninë e pengesave dhe, përveç nëse vepron në nënkategorinë A1, me një avion pa pilot, të përmendur në pikat 5 “a”, 5 “b” ose 5 “c”, të pikës UAS.OPEN.020, të kontrollojë praninë e ndonjë personi të pa përfshirë;
  - d) të sigurojë që UAS-ja është në gjendje të përfundojë në mënyrë të sigurt fluturimin e synuar, dhe nëse është i zbatueshëm, kontrollon nëse identifikimi direkt në distancë funksionon dhe është i përditësuar;
  - e) nëse UAS-ja është e pajisur me një ngarkesë shtesë, të verifikojë që masa e tij nuk tejkalon MTOM-në të përcaktuar nga prodhuesi ose limiti i MTOM-së i klasës së tij.
2. Gjatë fluturimit, piloti në distancë duhet:
- a) të mos kryejë detyra nën ndikimin e substancave psikoaktive ose alkoolit, ose kur është i papërshtatshëm nga ana shëndetësore për të kryer detyrat e tij për shkak të lëndimit, lodhjes, ilaçeve, sëmundjes ose shkaqeve të tjera;
  - b) të mbajë avionët pa pilot në VLOS dhe të mbajë një skanim të plotë vizual të hapësirës ajrore që rrethon avionin pa pilot, në mënyrë që të shmangë ndonjë rrezik përplasjeje me ndonjë aeroplan të drejtuar me pilot. Piloti në distancë do të ndërpresë fluturimin nëse operimi paraqet rrezik për avionët e tjerë, njerëzit, kafshët, mjedisin ose pronën;
  - c) të përputhet me kufizimet operacionale në zonat gjeografike të përcaktuara në përputhje me nenin 15 të kësaj rregulloreje;
  - d) të ketë aftësinë për të mbajtur kontrollin e avionit pa pilot, përveç në rastin e humbjes së lidhjes ose kur drejton një avion pa pilot në fluturim të lirë;
  - e) të veprojë me UAS-në në përputhje me manualin e përdoruesit të dhënë nga prodhuesi, duke përfshirë çdo kufizim të zbatueshëm;
  - f) të respektojë procedurat e operatorit kur është e mundur;
  - g) kur operon natën, të sigurohet që një dritë jeshile pulsuese mbi avionin në distancë është aktivizuar.
3. Gjatë fluturimit, pilotët në distancë dhe operatorët e UAS-së nuk duhet të fluturojnë afër ose brenda zonave ku po vazhdon përpjekja për përgjigje emergjente, përveç nëse ata kanë leje për ta bërë këtë nga shërbimet përgjegjëse të përgjigjes së emergjencës.

4. Për qëllimet e pikës 2 “b”, pilotët në distancë mund të ndihmohen nga një vëzhgues i avionëve pa pilot. Në këtë rast, komunikimi i qartë dhe efektiv do të vendoset midis pilotit në distancë dhe vëzhguesit të avionëve pa pilot.

**UAS.OPEN.070 Kohëzgjatja dhe vlefshmëria e kompetencën teorike *online* të pilotit në distancë dhe certifikatat e kompetencave të pilotit në distancë**

1. Kompetenca teorike *online* e pilotit në distancë, e kërkuar nga pikat 4 “b”, të pikës UAS.OPEN.020 dhe pika 3, e pikës UAS.OPEN.040, dhe certifikata e kompetencës së pilotit në distancë, e kërkuar nga pika 2, e pikës UAS.OPEN.030, do të jetë e vlefshme për pesë vjet.

2. Rinovimi i kompetencës teorike *online* të pilotit në distancë dhe i certifikatës së kompetencës së pilotit në distancë, brenda periudhës së vlefshmërisë, është në varësi të:

a) një demonstrimi të kompetencave në përputhje me pikën 2 të pikës UAS.OPEN.030 ose pikën 4 “b” të pikës UAS.OPEN.020; ose

b) përfundimi i një trajnimit rifreskues që trajton përkatësisht lëndët e njohurive teorike siç përcaktohet në pikën 4 “b”, të pikës UAS.OPEN.020 ose pika 2, e pikës UAS.OPEN.030 ofruar nga AAC-ja ose nga një subjekt i përcaktuar nga AAC-ja.

3. Për të rivlerësuar kompetencën teorike *online* të pilotit në distancë ose certifikatën e kompetencës së pilotit në distancë me skadimin e saj, piloti në distancë duhet të përputhet me pikën 2 “a”.

PJESA B  
OPERIMET UAS NË KATEGORINË ‘SPECIFIKE’

**UAS.SPEC.010 Dispozitat e përgjithshme**

Operatori UAS do t'i sigurojë AAC-së një vlerësim të rrezikut operacional për operimin e synuar në përputhje me nenin 11 ose të paraqesë një deklaratë kur pika e UAS.SPEC.020 është e zbatueshme, përveç nëse operatori mban një certifikatë të lehtë (LUC) të operatorit UAS me privilegjet e duhura, në përputhje me pjesën C të këtij aneksi. Operatori UAS vlerëson rregullisht përshtatshmërinë e masave zbutëse të marra dhe i përditëson ato kur është e nevojshme.

**UAS.SPEC.020 Deklaratë Operacionale**

1. Në përputhje me nenin 5 të kësaj rregulloreje, operatori UAS mund të paraqesë një deklaratë operacionale të pajtueshmërisë me një skenar/plan veprimi standard, siç përcaktohet në shtojcën 1 të këtij aneksi, tek AAC-ja, si autoriteti kompetent i shtetit të regjistrimit, si një alternativë e pikave UAS.SPEC.30 dhe UAS.SPEC.40, në lidhje me operimet:

a) e avionëve pa pilot me:

i. dimension maksimal të karakteristikave deri në 3 metra në VLOS mbi sipërfaqen e kontrolluar të tokës, përveç mbi grumbullimet e njerëzve;

ii. dimension maksimal të karakteristikave deri në 1 metër në VLOS, përveç mbi grumbullimet e njerëzve;

iii. dimension maksimal të karakteristikave deri në 1 metër në BVLOS, mbi zona me popullim të rrallë;

iv. dimension maksimal të karakteristikave deri në 3 metra në BVLOS, mbi sipërfaqen e kontrolluar të tokës;

b) të kryera nën 120 metra nga pika më e afërt e sipërfaqes së tokës, dhe:

i. në hapësirën ajrore të pakontrolluar (klasa F ose G), përveç rasteve kur parashikohen kufizime të ndryshme përmes zonave gjeografike të UAS-së, në zonat ku probabiliteti për t'u përballur me avionë të drejtuar me pilotë nuk është i ulët; ose

ii. në hapësirën ajrore të kontrolluar në përputhje me procedurat e publikuara për zonën e operimit, në mënyrë që të sigurohet një probabilitet i ulët për t'u përballur me avionë të drejtuar nga pilotë.

2. Një deklaratë e operatorëve UAS përmban:

a) informacion administrativ për operatorin UAS;

b) një deklaratë në të cilën operatori plotëson kërkesën operacionale të paraqitur në pikën 1 dhe një skenar standard, siç përcaktohet në shtojcën 1 të aneksit;

c) angazhimin e operatorit UAS për të zbatuar masat përkatëse zbutëse të kërkuara për sigurinë e operimit, përfshirë udhëzimet e lidhura për operimin, për projektimin e avionit pa pilot dhe kompetencën e personelit të përfshirë;

d) konfirmimin nga operatori UAS se do të ketë një mbulim të duhur siguracioni për çdo fluturim të bërë nën deklaratë, nëse kërkohet nga Bashkimi Evropian kur është e zbatueshme ose ligji kombëtar.

3. Pas marrjes së deklaratës, AAC-ja si autoriteti kompetent do të verifikojë nëse deklarata përmban të gjitha elementet e shënuara në pikën 2 dhe do t'i sigurojë operatorit UAS një konfirmim të marrjes dhe plotësueshmërisë pa vonesa të panevojshme.

4. Pas marrjes së konfirmimit të marrjes dhe plotësueshmërisë, operatori UAS ka të drejtë të fillojë operimin.

5. Operatorët e UAS-së njoftojnë, pa asnjë vonesë, AAC-ja si autoritetin kompetent për çdo ndryshim të informacionit të përfshirë në deklaratën operacionale që ata paraqitën.

6. Operatorët e UAS-së që kanë një LUC me privilegje të përshtatshme, në përputhje me pjesën C të këtij aneksi, nuk u kërkohet të paraqesin deklaratën.

#### **UAS.SPEC.030 Aplikim për një autorizim operacional**

1. Para fillimit të një operimi UAS në kategorinë “specifike”, operatori UAS do të marrë një autorizim operacional nga AAC-ja, kur Shqipëria është shteti i regjistrimit, përveç:

a) kur pika e UAS.SPEC.020 është e zbatueshme; ose

b) operatori UAS mban një LUC me privilegjet e duhura, në përputhje me pjesën C të këtij aneksi.

2. Operatori UAS paraqet një kërkesë për një autorizim operacional të përditësuar nëse ka ndonjë ndryshim domethënës në operim ose në masat zbutëse të listuara në autorizimin operacional.

3. Aplikim për një autorizim operacional bazohet në vlerësimin e rrezikut të përmendur në nenin 11 dhe përfshin gjithashtu informacionin e mëposhtëm:

a) numrin e regjistrimit të operatorit UAS;

b) emrin e menaxherit përgjegjës ose emrin e operatorit UAS në rastin e një personi fizik;

c) vlerësimi i rrezikut operacional;

d) listën e masave mitiguese të propozuara nga operatori UAS, me informacion të mjaftueshëm për AAC-në për të vlerësuar përshtatshmërinë e mjeteve lehtësuese për të adresuar rreziqet;

e) një manual operimi kur kërkohet nga rreziku dhe kompleksiteti i operimit;

f) një konfirmim që do të ketë një mbulim të duhur siguracioni në fillimin e operimeve UAS, nëse kërkohet nga ligji i zbatueshëm.

#### **UAS.SPEC.040 Lëshimi i një autorizimi operacional**

1. Kur merret një aplikim në përputhje me pikën UAS.SPEC.030, AAC-ja lëshon, pa vonesë, një autorizim operacional, në përputhje me nenin 12, kur arrin në përfundimin se operimi plotëson kushtet e mëposhtme:

a) janë siguruar të gjitha informacionet në përputhje me pikën 3, të pikës UAS.SPEC.030;

b) ekziston një procedurë për koordinim me ofruesin e shërbimit përkatës të lundrimit ajror, nëse i gjithë operimi ose një pjesë e tij do të bëhet në hapësirën ajrore të kontrolluar.

2. AAC-ja përcakton në autorizimin operacional qëllimin e saktë të autorizimit, në përputhje me nenin 12.

#### **UAS.SPEC.050 Përgjegjësitë e operatorit UAS**

1. Operatori UAS do të respektojë të gjitha që vijojnë:

a) zhvillon procedura dhe kufizime të përshtatura me llojin e operimit të synuar dhe rrezikun përkatës, duke përfshirë:

i. procedurat e operimit për të garantuar sigurinë e operimeve;

ii. procedurat për të garantuar që kërkesat e sigurisë (*security*), të zbatueshme për zonën e operimeve, janë përmbushur në operimin e synuar;

iii. masa për mbrojtje kundër ndërhyrjes së paligjshme dhe hyrjes së paautorizuar;

iv. procedurat për të siguruar që të gjitha operimet janë në zbatim të legjislacionit në fuqi për mbrojtjen e të dhënave personale dhe mbrojtjen e personave fizikë, në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe lëvizjen e lirë të të dhënave të tilla. Në veçanti, ai do të kryejë një vlerësim të ndikimit në mbrojtjen e të dhënave, kur kërkohet nga Autoriteti Kombëtar për Mbrojtjen e të Dhënave, në zbatim të legjislacionit në fuqi;

v. udhëzues për pilotët e tij në distancë për të planifikuar operimet UAS në një mënyrë që të minimizojnë shqetësimet, përfshirë zhurmën dhe shqetësimet e tjera që lidhen me ndotjet, për njerëzit dhe kafshët;

b) cakton një pilot në distancë për secilin fluturim ose, në rastin e operimeve të pavarura, të sigurojë që gjatë të gjitha fazave të fluturimit, përgjegjësitë dhe detyrat, veçanërisht ato të përcaktuara në pikat 2 dhe 3, të pikës UAS.SPEC.060, të ndahen si duhet në përputhje me procedurat e përcaktuara në bazë të shkronjës “a” më lart;

c) të sigurojë që të gjitha operacionet të përdorin dhe mbështesin në mënyrë efektive përdorimin efikas të spektrit radio, në mënyrë që të shmangen ndërhyrjet e dëmshme;

d) të sigurojë që para kryerjes së operimeve, pilotët në distancë të plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:

i. kanë kompetencën për të kryer detyrat e tyre në përputhje me trajnimin e zbatueshëm të identifikuar nga autorizimi operacional ose, nëse pika UAS.SPEC.020 zbatohet, nga kushtet dhe kufizimet e përcaktuara në skenarin standard të listuar në shtojcën 1 ose siç përcaktohet nga LUC;

ii. të ndjekë trajnimin e pilotit në distancë i cili do të jetë i bazuar në kompetenca dhe do të përfshijë kompetencat e përcaktuara në paragrafin 2, të nenit 8;

iii. të ndjekë trajnimin e pilotit në distancë, siç përcaktohet në autorizimin operacional, për operimet që kërkojnë një autorizim të tillë, ai do të kryhet në bashkëpunim me një subjekt të përcaktuar nga AAC-ja;

iv. të ndjekë trajnimin e pilotit në distancë për operime nën një deklaratë që do të kryhen në përputhje me masat zbutëse të përcaktuara nga skenari standard;

v. janë informuar në lidhje me manualin e operimit të operatorit UAS, nëse kërkohet nga vlerësimi i rrezikut dhe procedurat e përcaktuara në përputhje me pikën “a”;

vi. të marrë informacion të përditësuar të nevojshëm për operimin e synuar për çdo zonë gjeografike të përcaktuar në përputhje me nenin 15;

e) të sigurojë që personeli përgjegjës për detyrat thelbësore për operimin UAS, përveç vetë pilotit në distancë, të përmbushë të gjitha kushtet e mëposhtme:

i. kanë përfunduar trajnimin në punë të zhvilluar nga operatori;

ii. janë informuar në lidhje me manualin e operimit të operatorit UAS, nëse kërkohet nga vlerësimi i rrezikut, dhe për procedurat e përcaktuara në përputhje me pikën “a”;

iii. kanë marrë informacion të përditësuar të nevojshëm për operimin e synuar për çdo zonë gjeografike të përcaktuar në përputhje me nenin 15 të kësaj rregulloreje;

f) të kryejë çdo operim brenda kufizimeve, kushteve dhe masave zbutëse të përcaktuara në deklaratë ose të specifikuara në autorizimin e operimit;

g) të ketë dhe mbajë të përditësuar regjistrime të të dhënave për:

i. të gjitha kualifikimet përkatëse dhe kurset e trajnimit të kryera nga piloti në distancë dhe personeli tjetër i ngarkuar me detyrat thelbësore për operimet e UAS-së dhe nga stafi i mirëmbajtjes, për të paktën 3 vjet pasi këta persona të kenë ndërprerë marrëdhëniet e punës me organizatën ose të kenë ndryshuar pozicionin e tyre në organizatë;

ii. aktivitetet e mirëmbajtjes të kryera në UAS për të paktën 3 vjet;

iii. informacionin mbi operacionet e UAS-së, duke përfshirë çdo ngjarje të pazakontë teknike ose operacionale dhe të dhëna të tjera siç kërkohet nga deklarata ose nga autorizimi operacional, për një minimum prej 3 vjetësh;

h) përdorimi UAS që, si minimum, janë krijuar në atë mënyrë që një dështim i mundshëm të mos e çojë UAS-në të fluturojë jashtë vëllimit operacional ose të shkaktojë një fatalitet. Për më tepër, ndërveprimet njeri-pajisje duhet të jenë të tilla për të minimizuar rrezikun e gabimit të pilotit dhe nuk do të shkaktojnë lodhje të paarsyeshme;

i) mirëmbajtja e UAS-së në një gjendje të përshtatshme për funksionim të sigurt:

i. minimalisht, duke përcaktuar udhëzimet e mirëmbajtjes dhe punësimin e një stafi mirëmbajtjeje të trajnuar dhe të kualifikuar përputhshëm me kërkesat; dhe

ii. duke respektuar pikën UAS.SPEC.100, nëse kërkohet;

iii. duke përdorur një avion pa pilot i cili është krijuar për të minimizuar zhurmën dhe ndotjet e tjera, duke marrë parasysh llojin e operimeve të synuara dhe zonat gjeografike ku zhurma e avionit dhe ndotjet e tjera janë shqetësuese;

j) të krijojë dhe të mbajë një listë të përditësuar të pilotëve në distancë, të caktuar për çdo fluturim;

k) të krijojë dhe të mbajë një listë të përditësuar të personelit të mirëmbajtjes, të punësuar nga operatori për të kryer aktivitetet e mirëmbajtjes; dhe

l) të sigurojë që çdo avion individual pa pilot ka të instaluar:

i. të paktën një dritë vezulluese jeshile për qëllimin e dukshmërisë së avionit pa pilot gjatë natës; dhe

ii. një sistem identifikimi në distancë, aktiv dhe të përditësuar.

#### **UAS.SPEC.060 Përgjegjësitë e pilotit në distancë**

1. Piloti në distancë:

a) nuk do të kryejë detyra nën ndikimin e substancave psikoaktive ose alkoolit, ose kur nuk është i përshtatshëm për të kryer detyrat e tij për shkak të lëndimit, lodhjes, ilaçeve, sëmundjes ose shkaqeve të tjera;

b) do të ketë aftësinë e duhur për të pilotuar në distancë, siç përcaktohet në autorizimin e operimit, në skenarin standard të përcaktuar në shtojcën 1 ose siç përcaktohet nga LUC-ja dhe do të mbajë një dëshmi të kompetencës ndërsa kryen operimin e UAS-së;

c) duhet të jetë i familjarizuar me instruksionet e prodhuesit, të vëna në dispozicion nga prodhuesi i UAS-së.

2. Para fillimit të një operacioni UAS, piloti në distancë duhet të përmbushë të gjitha sa vijon:

a) të marrë informacion të përditësuar, të nevojshëm për operimin e synuar, për çdo zonë gjeografike të përcaktuar në përputhje me nenin 15;

b) të sigurojë që mjedisi operues të jetë në përputhje me kufizimet dhe kushtet e autorizuar ose të deklaruara;

c) të sigurojë që UAS-ja është në një gjendje të sigurt për të përfunduar fluturimin e synuar në mënyrë të sigurt dhe nëse është e mundshme, të kontrollojë nëse identifikimi i menjëhershëm në distancë funksionon siç duhet;

d) të sigurojë që informacionet në lidhje me operimin janë vënë në dispozicion të njësisë së shërbimit përkatës të trafikut ajror (ATS), përdoruesve të tjerë të hapësirës ajrore dhe palëve të interesuara përkatëse, siç kërkohet nga autorizimi operacional ose nga kushtet e publikuara, për zonat gjeografike të operimit, në përputhje me nenin 15.

3. Gjatë fluturimit, piloti në distancë:

a) respekton kufizimet dhe kushtet e autorizuar ose të deklaruara;

b) do të shmangë çdo rrezik të përplasjes me ndonjë aeroplan të drejtuar dhe të ndërpresë një fluturim kur vazhdueshmëria e tij mund të përbëjë rrezik për avionët e tjerë, njerëzit, kafshët, mjedisin ose pronën;

c) do të përputhet me kufizimet operacionale në zonat gjeografike të përcaktuara në përputhje me nenin 15;

- d) do të jetë në përputhje me procedurat e operatorit;
- e) nuk do të fluturojë afër ose brenda zonave ku një përpjekje për përgjigje emergjente është duke vazhduar, përveç nëse ata kanë leje ta bëjnë këtë nga shërbimet përgjegjëse të reagimit emergjent.

**UAS.SPEC.070 Transferimi i një autorizimi operacional**

Një autorizim operacional nuk është i transferueshëm.

**UAS.SPEC.080 Kohëzgjatja dhe vlefshmëria e një autorizimi operacional**

1. AAC-ja përcakton kohëzgjatjen e autorizimit operacional, në autorizimin përkatës.
2. Pavarësisht nga pika 1, autorizimi operacional mbetet i vlefshëm për sa kohë që operatori UAS mbetet në përputhje me kërkesat përkatëse të kësaj rregulloreje dhe me kushtet e përcaktuara në autorizimin operacional.
3. Pas revokimit ose dorëzimit të autorizimit operacional, operatori UAS do të sigurojë një vërtetim në format digjital që duhet t'i kthehet AAC-së pa vonesë.

**UAS.SPEC.085 Kohëzgjatja dhe vlefshmëria e një deklarimi operacional:**

Deklarimi operacional do të ketë një kohëzgjatje të kufizuar prej 2 vjetësh. Deklarimi nuk do të konsiderohet më i plotë sipas kuptimit të pikës 4, të pikës UAS.SPEC.020, nëse:

1. Gjatë mbikëqyrjes së operatorit të UAS-së, autoriteti kompetent ka konstatuar se operimi i UAS-së nuk është kryer në përputhje me deklarinin operacional;
2. Kushtet e funksionimit të UAS-së kanë ndryshuar në masën që deklarimi operacional nuk është më në përputhje me kërkesat e zbatueshme të kësaj rregulloreje;
3. Autoritetit kompetent nuk i jepet akses në përputhje me pikën UAS.SPEC.090.

**UAS.SPEC.090 Aksesi**

Për qëllim të demonstrimit të pajtueshmërisë me këtë rregullore, një operator UAS-je i jep çdo personi të autorizuar, siç duhet nga AAC-ja, një akses në çdo strukturë, fasilitet, UAS, dokument, regjistrime, të dhëna, procedura ose ndonjë material tjetër të rëndësishëm për veprimtarinë e tij, e cila është subjekt i autorizimit operacional ose deklaratës operationale, pavarësisht nëse veprimtaria e tij është kontraktuar ose nënkontraktuar në një organizatë tjetër.

**UAS.SPEC.100 Përdorimi i pajisjeve të certifikuar dhe avionëve të certifikuar pa pilot**

1. Nëse operacioni UAS është duke përdorur një avion pa pilot për të cilin është lëshuar një certifikatë e vlefshmërisë ajrore ose një certifikatë e kufizuar e vlefshmërisë ajrore, ose është duke përdorur pajisje të certifikuar, operatori UAS regjistron operimin ose kohën e shërbimit, në përputhje me udhëzimet dhe procedurat e zbatueshme për pajisjet e certifikuar ose me miratimin, ose autorizimin organizativ.
2. Operatori UAS duhet të ndjek udhëzimet e përmendura në certifikatën e avionit pa pilot ose në certifikatën e pajisjes, dhe gjithashtu duhet të përputhet me direktivat e vlefshmërisë ajrore ose operative të lëshuara nga EASA, e të pranuar e publikuara nga AAC-ja.

PJESA C

CERTIFIKATA E LEHTËSUAR E OPERATORIT UAS (LUC)

**UAS.LUC.010 Kërkesa të përgjithshme për një LUC**

1. Një person juridik ka të drejtë të aplikojë për një LUC, sipas kësaj pjese.
2. Një aplikim për një LUC ose për një ndryshim në një LUC ekzistues do t'i paraqitet AAC-së dhe përmban të gjitha informacionet e mëposhtme:
  - a) një përshkrim të sistemit të menaxhimit të operatorit UAS, përfshirë strukturën e tij organizative dhe sistemin e menaxhimit të sigurisë;
  - b) emrin(at) e personelit përgjegjës të operatorit UAS, përfshirë personin përgjegjës për autorizimin e operimeve me UAS;
  - c) një deklaratë që i gjithë dokumentacioni i paraqitur tek AAC-ja është verifikuar nga aplikanti dhe është gjetur se përputhet me kërkesat në fuqi.



3. Nëse plotësohen kërkesat e kësaj pjese, një mbajtësi të LUC-së mund t'i jepen privilegjet, në përputhje me pikën UAS.LUC.060.

#### **UAS.LUC.020 Përgjegjësitë e mbajtësit të LUC-së**

Mbajtësi i LUC-së duhet:

1. Të përputhet me kërkesat e pikave UAS.SPEC.050 dhe UAS.SPEC.060;
2. Të përputhet me fushën dhe privilegjet e përcaktuara në kushtet e miratimit;
3. Të krijojë dhe mirëmbajë një sistem për ushtrimin e kontrollit operacional për çdo operim të kryer nën kushtet e LUC-së së tij;
4. Të kryejë një vlerësim të rrezikut operacional të operimit të synuar në përputhje me nenin 11, përveç nëse kryhet një operim për të cilin një deklaratë operationale është e mjaftueshme sipas pikës UAS.SPEC.020;
5. Të mbajë shënime për artikujt e mëposhtëm, në një mënyrë që të sigurojë mbrojtje nga dëmtimi, ndryshimi dhe vjedhja, për një periudhë të paktën 3 vjet për operimet e kryera duke përdorur privilegjet e përcaktuara në pikën UAS.LUC.060:
  - a) vlerësimin e rrezikut operacional, kur kërkohet sipas pikës 4, dhe dokumentacionin mbështetës të tij;
  - b) masat zbutëse të marra; dhe
  - c) kualifikimet dhe përvoja e personelit të përfshirë në operimin UAS, monitorimin e pajtueshmërisë dhe menaxhimin e sigurisë;
6. Të mbajë të dhënat e personelit të përmendur në pikën 5 “c”, për aq kohë sa personi punon për organizatën dhe do të mbahet deri në 3 vjet pasi personi të ketë dalë nga organizata.

#### **UAS.LUC.030 Sistemi i menaxhimit të sigurisë**

1. Një operator UAS-je i cili aplikon për një LUC duhet të krijojë, zbatojë dhe mirëmbajë një sistem të menaxhimit të sigurisë që korrespondon me madhësinë e organizatës, natyrën dhe kompleksitetin e veprimtarive të tij, duke marrë parasysh rreziqet dhe risqet përkatëse që vijnë nga këto aktivitete.

2. Operatori UAS do të përputhet me të gjitha sa vijon:

- a) të emërojë një menaxher përgjegjës me autoritetin për të siguruar që brenda organizatës të gjitha aktivitetet të kryhen në përputhje me standardet në fuqi dhe se organizata është vazhdimisht në përputhje me kërkesat e sistemit të menaxhimit dhe procedurat e identifikuara në manualin LUC, të cilit i referohen në pikën UAS.LUC.040;
- b) të përcaktojë linja të qarta të përgjegjësisë dhe përgjegjshmërisë në të gjithë organizatën;
- c) të krijojë dhe të mbajë një politikë të sigurisë dhe objektivat përkatëse të sigurisë;
- d) të emërojë personelin kryesor të sigurisë për të ekzekutuar politikën e sigurisë;
- e) të krijojë dhe mirëmbajë një proces të menaxhimit të rrezikut të sigurisë, duke përfshirë identifikimin e rreziqeve të sigurisë që lidhen me veprimtaritë e operatorit UAS, si dhe vlerësimin e tyre dhe menaxhimin e risqeve përkatëse, duke përfshirë ndërmarrjen e veprimeve për të minimizuar ato risqe dhe për të verifikuar efektivitetin e veprimit;
- f) të promovojë sigurinë në organizatë përmes:
  - i. trajnimit dhe edukimit;
  - ii. komunikimit;
- g) të dokumentojë të gjitha proceset kryesore të sistemit të menaxhimit të sigurisë për të ndërgjegjësuar personelin për përgjegjësitë e tyre dhe për procedurën e ndryshimit të këtij dokumentacioni; proceset kryesore përfshijnë:
  - i. raportimin e sigurisë në operim dhe hetimet e brendshme;
  - ii. kontrollin operacional;
  - iii. komunikimin mbi sigurinë në operim;
  - iv. trajnimin dhe promovimin e sigurisë;
  - v. monitorimin e përputhshmërisë;
  - vi. menaxhimin e rrezikut të sigurisë;
  - vii. menaxhimin e ndryshimit;

viii. ndërfaqjen midis organizatave;

ix. përdorimin e nënkontraktuesve dhe partnerëve;

h) të përfshijë një funksion të pavarur për të monitoruar pajtueshmërinë dhe përshtatshmërinë e përmbushjes së kërkesave përkatëse të kësaj rregulloreje, duke përfshirë një sistem për të siguruar informacion për gjetjet, të menaxheri përgjegjës, për të siguruar zbatimin efektiv të masave korigjuese sipas nevojës;

i) të përfshijë një funksion për të siguruar që rreziqet e sigurisë, të qenësishme, të një shërbimi ose produkti të dhënë përmes nënkontraktuesve, vlerësohen dhe zbuten nën sistemin e menaxhimit të sigurisë së operatorit.

3. Nëse organizata mban certifikata të tjera të organizatës, brenda fushëveprimit të rregullores bazë të miratuar me VKM-në nr. 1095, datë 24.12.2020, sistemi i menaxhimit të sigurisë së operatorit UAS mund të integrohet me sistemin e menaxhimit të sigurisë që kërkohet nga secila prej asaj (atyre) certifikate(ave) shtesë.

#### **UAS.LUC.040 Manuali LUC**

1. Një mbajtës i LUC-së, i paraqet AAC-së një manual LUC-je që përshkruan drejtpërdrejt ose me referencë organizimin e tij, procedurat përkatëse dhe aktivitetet që do të kryejë.

2. Manuali duhet të përmbajë një deklaratë të nënshkruar nga menaxheri përgjegjës që konfirmon që organizata do të punojë në çdo kohë në përputhje me këtë rregullore dhe me manualin e miratuar të LUC-së. Kur menaxheri i përgjegjshëm nuk është përgjegjësi drejtues i organizatës, përgjegjësi drejtues do të nënshkruaj deklaratën.

3. Nëse ndonjë aktivitet kryhet nga organizata partnere ose të nënkontraktuar, operatori UAS do të përfshijë në procedurat e manualit të LUC-së, se si mbajtësi i LUC-së do të menaxhojë marrëdhëniet me ato organizata partnere ose të nënkontraktuara.

4. Manuali i LUC-së do të ndryshohet kur është e nevojshme për të mbajtur një përshkrim të azhurnuar të mbajtësit të organizatës së LUC-së dhe kopjet e ndryshimeve do t'i jepen AAC-së.

5. Operatori UAS u shpërndan pjesët përkatëse të manualit të LUC-së të gjithë personelit të tij në përputhje me funksionet dhe detyrat e tyre.

#### **UAS.LUC.050 Kushtet e miratimit të mbajtësit të LUC-së**

1. AAC-ja lëshon një LUC pasi të jetë i sigurt që operatori UAS përputhet me pikat UAS.LUC.020, UAS.LUC.030 dhe UAS.LUC.040.

2. LUC-ja përfshin:

a) identifikimin e operatorit UAS;

b) privilegjet e operatorit UAS;

c) tipat e autorizuar të operimit;

d) hapësira, zona ose klasa e hapësirës ajrore të autorizuar për operime, nëse është e zbatueshme;

e) çdo kufizim ose kushte të veçanta, nëse është e zbatueshme;

#### **UAS.LUC.060 Privilegjet e mbajtësit të LUC-së**

Kur është i kënaqur me dokumentacionin e dhënë, AAC-ja:

1. Do të specifikojë termat dhe kushtet e privilegjeve që i jepen operatorit UAS në LUC; dhe

2. Brenda kushteve të miratimit, mund t'i japi një mbajtësi të LUC-së, privilegjin të autorizojë operimet e tij pa:

a) paraqitjen e një deklarate operacionale;

b) aplikimin për një autorizim operacional.

#### **UAS.LUC.070 Ndryshimet në sistemin e menaxhimit LUC**

Pas lëshimit të një LUC-je, ndryshimet e mëposhtme kërkojnë miratimin paraprak nga AAC-ja:

1. Çdo ndryshim në kushtet e miratimit të operatorit UAS;

2. Çdo ndryshim domethënës në elementet e sistemit të menaxhimit të sigurisë së mbajtësit të LUC-së siç kërkohet nga pika UAS.LUC.030.

#### **UAS.LUC.075 Transferimi i një LUC-je**

Me përjashtim të ndryshimit të pronësisë së organizatës, të miratuar nga AAC-ja në përputhje me pikën UAS.LUC.070, një LUC, nuk është i transferueshëm.

#### **UAS.LUC.080 Kohëzgjatja dhe vlefshmëria e një LUC-je**

1. Një LUC lëshohet për një kohëzgjatje të pakufizuar. Ai do të mbetet i vlefshëm në varësi të:
  - a) pajtueshmërisë së vazhdueshme të mbajtësit të LUC-së me kërkesat përkatëse të kësaj rregulloreje dhe të AAC-së, si autoriteti kompetent i shtetit që ka lëshuar certifikatën; dhe
  - b) mosdorëzimit ose mosrevokimit.
2. Pas revokimit ose dorëzimit të një LUC-je, mbajtësi i LUC-së duhet të sigurojë një njohje në format digjital, që duhet t'i kthehet AAC-së pa vonesë.

#### **UAS.LUC.090 Aksesi**

Për qëllim të demonstrimit të pajtueshmërisë me këtë rregullore, mbajtësi i LUC-së do t'i japë çdo personi, të autorizuar sipas kritereve nga AAC-ja, akses në çdo strukturë, fasilite, UAS, dokument, regjistrime, të dhëna, procedura ose çfarëdo materiali tjetër përkatës të rëndësishëm për veprimtarinë e tij, e cila është subjekt i certifikimit, autorizimit operacional ose deklaratës operationale, pavarësisht nëse veprimtaria e tij është kontraktuar ose nënkontraktuar në një organizatë tjetër.

## SHTOJCA 1 PËR SKENARËT STANDARD QË MBËSHITESIN NJË DEKLARATË

### KAPITULLI I

#### **STS-01 - VLOS mbi një zonë të kontrolluar tokësore në një mjedis të populluar**

##### **UAS.STS-01.010 Parashikime të përgjithshme**

1. Gjatë fluturimit, avioni pa pilot duhet të mbahet në një distancë prej 120 m nga pika më e afërt e sipërfaqes së tokës. Matja e distancave do të përshtatet në përputhje me karakteristikat gjeografike të terrenit, si p.sh.: fusha, kodra, male.
2. Kur fluturon një avion pa pilot brenda një distancë horizontale prej 50 m nga një pengesë artificiale më e lartë se 105 metra, lartësia maksimale e operacionit UAS mund të rritet deri në 15 m mbi lartësinë e pengesës, me kërkesë të entitetit përgjegjës për pengesën.
3. Lartësia maksimale e vëllimit të operimit nuk duhet të kalojë 30 m mbi lartësinë maksimale të lejuar në pikat 1 dhe 2.
4. Gjatë fluturimit, avioni pa pilot nuk duhet të mbartë mallra të rrezikshme.

##### **UAS.STS-01.020 Operimet UAS në STS-01**

1. Operimet UAS në STS-01 duhet të plotësojnë të gjitha kushtet e mëposhtme:
  - a) të kryhen me avionët pa pilot të mbajtur në VLOS gjatë të gjithë kohës;
  - b) të kryhen në përputhje me manualin e operimit të përmendur në pikën 1, të pikës UAS.STS-01.030;
    - c) të kryhen mbi një zonë të kontrolluar tokësore që përfshin:
      - i. për operimin e një avioni pa pilot të palidhur:
        - A) zonën gjeografike të fluturimit;
        - B) zonën e emergjencës, me kufirin(et) e saj të jashtëm të paktën 10 m përtej kufirit(ve) të zonës gjeografike të fluturimit; dhe
        - C) baferin e rrezikut tokësor, i cili duhet të mbulojë një distancë përtej kufirit(ve) të jashtëm të zonës së emergjencës që plotëson të paktën parametrat e mëposhtëm:

	<b>Distanca minimale për t'u mbuluar nga baferi i rrezikut në tokë për avionë pa pilotë të palidhur</b>	
<b>Lartësia maksimale mbi tokë (shesh)</b>	<b>me MTOM deri në 10 kg</b>	<b>me MTOM mbi 10 kg</b>

30 m	10 m	20 m
60 m	15 m	30 m
90 m	20 m	45 m
120 m	25 m	60 m

ii. për operimin e një avioni pa pilot të lidhur, një rreze e barabartë me gjatësinë e lidhjes plus 5 m dhe e përqendruar në pikën ku lidhja është e fiksuar mbi sipërfaqen e tokës;

d) të kryhet me një shpejtësi tokësore më të vogël se 5 m/s në rastin e avionëve pa pilot të palidhur;

e) të drejtohet nga një pilot në distancë, i cili:

i. zotëron një certifikatë të njohurive teorike për pilot në distancë, në përputhje me shtojcën A të këtij kapitulli, për operacionet në skenarët standardë, të lëshuar nga AAC-ja ose nga një subjekt i përcaktuar nga autoriteti kompetent;

ii. ka një akreditim për përfundimin e trajnimit praktik të aftësive STS-01, në përputhje me shtojcën A të këtij kapitulli dhe të lëshuar nga:

A) një ent që ka deklaruar pajtueshmërinë me kërkesat në shtojcën 3 dhe është njohur nga AAC-ja; ose

B) një operator UAS-je që ka deklaruar pranë AAC-së përputhshmërinë me STS-01 dhe që ka deklaruar pajtueshmërinë me kërkesat në shtojcën 3; dhe

f) të udhëhiqet me një avion pa pilot i cili shënohet si klasi C5 dhe përputhet me kërkesat e asaj klase, siç përcaktohet në pjesën 16 të shtojcës së rregullores për sistemet e avionëve pa pilot dhe operatorët e vendeve të tjera, dhe vendeve të treta të sistemeve të avionëve pa pilot, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, dhe operohet me sistem identifikimi në distancë aktive dhe të përditësuar.

2. Piloti në distancë do të marrë certifikatën e njohurive teorike për operimet në skenarët standardë pasi:

a) të ketë përfunduar një kurs trajnimi *online* dhe ka kaluar provimin e njohurive teorike *online*, siç referohet në pikën 4 “b”, të pikës UAS.OPEN.020; dhe

b) të ketë kaluar një ekzaminim shtesë të njohurive teorike të ofruar nga autoriteti kompetent ose nga një subjekt i përcaktuar nga AAC-ja, në përputhje me shtojcën A të këtij kapitulli.

3. Kjo certifikatë është e vlefshme për pesë vjet. Rivlerësimi, brenda periudhës së vlefshmërisë së tij, i nënshtrohet çdonjëri nga sa vijon:

a) demonstrimit të kompetencave në përputhje me pikën 2;

b) përfundimit të një trajnimi rifreskues që trajton lëndët e njohurive teorike siç përcaktohet në pikën 2 të ofruar nga AAC-ja ose nga një subjekt i përcaktuar nga AAC-ja.

4. Për të rivlerësuar certifikatën pas skadimit të saj, piloti në distancë duhet të përputhet me pikën 2.

### **UAS.STS-01.030 Përgjegjësitë e operatorit UAS**

Përveç përgjegjësive të përcaktuara në UAS.SPEC.050 operatori UAS duhet:

1. Të zhvillojë një manual operimi duke përfshirë elementet e përcaktuara në shtojcën 5;

2. Të përcaktojë vëllimin operacional dhe baferin e rrezikut në tokë për operimet e synuara, duke përfshirë zonën e kontrolluar të tokës që mbulon projeksionet në sipërfaqen e tokës, si brenda vëllimit ashtu edhe në bafer;

3. Të sigurojë përshtatshmërinë e procedurave të kontingjencës dhe emergjencave nëpërmjet ndonjë prej sa më poshtë:

a) testet e dedikuara të fluturimit;

b) simulimet, me kusht që paraqitja e mjeteve të simulimit të jetë e përshtatshme për qëllimin e synuar;

4. Të zhvillojë një plan efektiv të reagimit emergjent (ERP) të përshtatshëm për operimin, që përfshin të paktën:

- a) planin për të kufizuar çdo efekt përshkallëzues të situatës së emergjencës;
- b) kushtet për të njoftuar autoritetet dhe organizatat përkatëse;
- c) kriteret për të identifikuar një situatë emergjente;
- d) përcaktimi i qartë i detyrave të pilotit(ëve) në distancë dhe çdo personeli tjetër përgjegjës për detyrat thelbësore për funksionimin e UAS-ve;

5. Të sigurojë që niveli i performancës për çdo shërbim të ofruar nga jashtë, i nevojshëm për sigurinë e fluturimit, është i përshtatshëm për funksionimin e synuar;

6. Të përcaktojë ndarjen e roleve dhe përgjegjësive ndërmjet operatorit dhe ofruesit të jashtëm të shërbimit, nëse është e aplikueshme;

7. Të ngarkojë informacionin e përditësuar në gjeo-ndërgjegjësimin, nëse funksioni është i instaluar në UAS, kur kërkohet nga zona gjeografike e UAS-së për vendndodhjen e synuar të operimit;

8. Të sigurojë që, përpara fillimit të operimit, zona e kontrolluar e tokës është në vend, efektive dhe në përputhje me distancën minimale të përcaktuar në pikën UAS.STS-01.020(1)(C)(i)(C) dhe, kur kërkohet, është bërë koordinimi me autoritetet përkatëse;

9. Të sigurojë që, përpara fillimit të operimit, të gjithë personat e pranishëm në zonën e kontrolluar të tokës:

- a) janë informuar për rreziqet e operimit;
- b) janë informuar ose trajnuar, sipas rastit, mbi masat paraprake dhe masat e sigurisë të vendosura nga operatori UAS për mbrojtjen e tyre; dhe
- c) kanë rënë dakord shprehimisht të marrin pjesë në operim;

10. Të sigurojë që:

- a) UAS-ja shoqërohet nga deklaratat përkatëse të BE-së, të konformitetit, duke përfshirë referencën për klasën C5 ose referencën për klasën C3 dhe për kompletin e aksesorëve; dhe
- b) etiketa identifikuese e klasës C5 është ngjitur në avionin pa pilot ose në kompletin e aksesorëve.

#### **UAS.STS-01.040 Përgjegjësitë e pilotit në distancë**

Përveç përgjegjësive të përcaktuara në UAS.SPEC.060, piloti në distancë:

1. Përpara fillimit të një operimi UAS, duhet të verifikojë që mjetet për të përfunduar fluturimin e avionit pa pilot janë funksionale dhe të kontrollojë nëse identifikimi i drejtpërdrejtë në distancë është aktiv dhe i përditësuar;

2. Gjatë fluturimit:

a) do të mbajë avionin pa pilot në VLOS dhe do të mbajë një skanim të plotë të hapësirës që rrethon avionin pa pilot, në mënyrë që të shmanget çdo rrezik i një përplasjeje me ndonjë avion me pilot. Piloti në distancë do të ndërpresë fluturimin nëse operimi paraqet rrezik për avionët e tjerë, njerëzit, kafshët, mjedisin ose pronën;

b) për qëllimet e pikës “a”, mund të ndihmohet nga një vëzhgues avioni pa pilot. Në këtë rast, do të vendoset komunikim i qartë dhe efektiv ndërmjet pilotit në distancë dhe vëzhguesit të avionit pa pilot;

c) do të ketë aftësinë për të mbajtur kontrollin e avionit pa pilot, me përjashtim të rastit të lidhjes së humbur të komandës dhe kontrollit (C2);

d) do të operojë vetëm një avion pa pilot në të njëjtën kohë;

e) nuk do të operojë avionin pa pilot nga një mjet në lëvizje;

f) nuk do t'ia dorëzojë kontrollin e avionit pa pilot një njësie tjetër komanduese;

g) do të kryejë procedurat e emergjencës, të përcaktuara nga operatori UAS për situata jonormale, duke përfshirë kur piloti në distancë ka një tregues se avioni pa pilot mund të tejkalojë kufijtë e gjeografisë së fluturimit; dhe

h) do të kryejë procedurat e emergjencës të përcaktuara nga operatori UAS për situatat emergjente, duke përfshirë aktivizimin e mjeteve për të përfunduar fluturimin kur piloti në distancë ka një tregues se avioni pa pilot mund të tejkalojë kufijtë e vëllimit operacional.

## SHTOJCA A NJOHURI TEORIKE DHE PROVIMI PRAKTIK I AFTËSIVE TË PILOTIT PËR STS-01

1. Ekzaminimi i njohurive teorike:

a) Ekzaminimi i përmendur në pikën 2 “b”, të pikës UAS.STS-01.020, do të përmbajë të paktën 40 pyetje me zgjedhje të shumëfishta që synojnë të vlerësojnë njohuritë e pilotit në distancë për mitigimet teknike dhe operacionale, të shpërndara në mënyrë të përshtatshme në temat e mëposhtme:

- i. rregulloret e aviacionit;
- ii. kufizimet e performancës njerëzore;
- iii. procedurat operacionale;
- iv. mitigimet teknike dhe operacionale për rrezikun në tokë;
- v. njohuri të përgjithshme të UAS-së;
- vi. meteorologjia;
- vii. performancën e fluturimit të UAS-së; dhe
- viii. mitigimet teknike dhe operacionale për rreziqet në ajër;

b) Nëse piloti student në distancë tashmë zotëron një certifikatë të kompetencës së pilotit në distancë siç përmendet në pikën 2, të pikës UAS.OPEN.030, provimi duhet të përmbajë të paktën 30 pyetje me zgjedhje të shumëfishta të shpërndara në mënyrë të përshtatshme në të gjitha lëndët në pikën (1)(a)(i) deri në (1)(a)(v);

c) Për të kaluar provimin e njohurive teorike, piloti student në distancë duhet të arrijë të paktën 75% të notave të përgjithshme.

2. Trajnimi i aftësive praktike dhe vlerësimi:

Trajnimi i aftësive praktike dhe vlerësimi për operimet sipas çdo skenari standard do të mbulojë të paktën temat dhe fushat e identifikuara në tabelën 1:

*Tabela 1: Lëndët dhe fushat që do të mbulohen për trajnimin dhe vlerësimin e aftësive praktike*

Subjekti	Fushat që duhet të mbulohen
a) Veprimet para fluturimit	<p>i. Planifikimi i operimit, konsideratat e hapësirës ajrore dhe vlerësimi i rrezikut të vendndodhjes. Pikat e mëposhtme duhet të përfshijnë:</p> <p>A) identifikimin e objektivave të operacionit të synuar;</p> <p>B) sigurimin që vëllimi i përcaktuar operacional dhe baferat përkatës (p.sh. baferi i rrezikut në tokë) të jenë të përshtatshme për operimin e synuar;</p> <p>C) dallimin e pengesave në vëllimin operacional që mund të pengojnë operimin e synuar;</p> <p>D) identifikimin nëse shpejtësia dhe/ose drejtimi i erës mund të ndikohet nga topografia ose nga pengesat në vëllimin operativ;</p> <p>E) zgjidhjen e të dhënave përkatëse për informacionin e hapësirës ajrore (përfshirë zonat gjeografike të UAS-së) që mund të kenë ndikim në operacionin e synuar;</p> <p>F) sigurimin që UAS-ja është e përshtatshme për funksionimin e synuar;</p> <p>G) sigurimin që ngarkesa e zgjedhur është e pajtueshme me UAS-në e përdorur për operimin;</p> <p>H) zbatimin e masave të nevojshme për të përmbushur kufizimet dhe kushtet e zbatueshme për vëllimin operacional dhe baferin për rrezikun në tokë për</p>

operimin e synuar në përputhje me procedurat e manualit të operimeve për skenarin përkatës;

I) zbatimin e procedurave të nevojshme për të operuar në hapësirën ajrore të kontrolluar, duke përfshirë një protokoll për të komunikuar me ATC-në dhe për të marrë leje dhe udhëzime, nëse është e nevojshme;

J) konfirmimin që të gjitha dokumentet e nevojshme për operimin e synuar janë në vend; dhe

K) informimin e të gjithë pjesëmarrësve në lidhje me operacionin e planifikuar.

ii. Inspektimi dhe konfigurimi i UAS-së para fluturimit (duke përfshirë mënyrat e fluturimit dhe rreziqet nga burimi i energjisë). Pikat e mëposhtme duhet të përfshijnë:

A) të vlerësojë gjendjen e përgjithshme të UAS-së;

B) të sigurojë që të gjithë komponentët e lëvizshëm të UAS-së janë të siguarur siç duhet;

C) të sigurojë që konfigurimet e softuerit UAS janë të pajtueshme;

D) të kalibrojë instrumentet në UAS;

E) të identifikojë çdo të metë që mund të rrezikojë operacionin e synuar;

F) të sigurojë që niveli i energjisë së baterisë të jetë i mjaftueshëm për funksionimin e synuar;

G) të sigurojë që sistemi i përfundimit të fluturimit të UAS-së dhe sistemi i tij i ndezjes janë funksionalë;

H) të kontrollojë funksionimin e saktë të lidhjes së komandës dhe kontrollit;

I) të aktivizojë funksionin e gjeo-ndërgjegjësimit dhe të ngarkojë informacionin në të (nëse funksioni i gjeo-ndërgjegjësimit është i disponueshëm); dhe

J) të vendosë sistemet e kufizimit të lartësisë dhe shpejtësisë (nëse ka).

iii. Njohuritë për veprimet bazë që duhen ndërmarrë në rast të një situatë emergjente, duke përfshirë çështjet me UAS-në, ose nëse lind një rrezik përplasjeje në ajër gjatë fluturimit.

<p>b) Procedurat në fluturim</p>	<p>i. Mbani një vëzhgim efektiv dhe mbajeni avionin pa pilot brenda vijës vizuale të shikimit (VLOS) gjatë të gjithë kohës për të përfshirë: ndërgjegjësimin për vendndodhjen në lidhje me vëllimin operacional dhe përdoruesit e tjerë të hapësirës ajrore, pengesat, terrenin dhe personat që nuk janë të përfshirë në çdo kohë;</p> <p>ii. Kryeni manovra fluturimi të sakta dhe të kontrolluara në lartësi dhe distanca të ndryshme përfaqësuese të STS-së përkatëse (përfshirë fluturimin në modalitetin manual/jo-GNSS të asistuar ose ekuivalentin, aty ku është e pajisur). Të paktën duhet të kryhen manovrat e mëposhtme:</p> <p>A) rri pezull në pozicion (vetëm për <i>rotorcraft</i>);</p> <p>B) kalimi nga hover në fluturim përpara (vetëm për <i>rotorcraft</i>);</p> <p>C) ngjitja dhe zbritja nga fluturimi në nivel;</p> <p>D) kthesat në fluturim në nivel;</p> <p>E) kontrollin e shpejtësisë në fluturim në nivel;</p> <p>F) veprimet pas një dështimi të një motori/sistemi shtytës; dhe</p> <p>G) veprime evazive (manovra) për të shmangur përplasjet;</p> <p>iii. Monitorimi në kohë reale i statusit të UAS-së dhe kufizimeve të qëndrueshmërisë.</p> <p>Fluturimi në kushte jonormale:</p> <p>A) menaxhoni një mungesë të pjesshme ose të plotë të fuqisë së sistemit të shtytjes së avionit pa pilot duke garantuar sigurinë e palëve të treta në terren;</p> <p>B) menaxhoni rrugën e avionit pa pilot në situata jonormale;</p> <p>C) menaxhoni një situatë në të cilën pajisjet e pozicionimit të avionit pa pilot janë të dëmtuara;</p> <p>D) menaxhoni një situatë të një inkursioni nga një person që nuk është i përfshirë në vëllimin operacional ose në zonën e kontrolluar të tokës dhe të marrë masat e duhura për të ruajtur sigurinë;</p> <p>E) reagoni dhe merrni veprimet e duhura korrigjuese për situatat kur avioni pa pilot ka të ngjarë të kalojë kufirin e gjeografisë së fluturimit (procedurat e emergjencës) dhe nga vëllimi operacional (procedurat e urgjencës) siç përcaktohet gjatë përgatitjes së fluturimit;</p> <p>F) menaxhoni situatën kur një avion i afrohet vëllimit operacional; dhe</p> <p>G) demonstroi metodën e rikuperimit pas një humbjeje të qëllimshme (të simuluar) të lidhjes së komandës dhe kontrollit.</p>
<p>c) Veprime pas fluturimit</p>	<p>i. Mbyllni dhe siguroni UAS-në;</p> <p>ii. Inspektoni pas fluturimit dhe regjistroni çdo të dhënë përkatëse në lidhje me gjendjen e përgjithshme të UAS-së (sistemet, përbërësit dhe burimet e tij të energjisë) dhe lodhjen e ekuipazhit;</p> <p>iii. Kryeni një informim rreth operimit;</p> <p>iv. Identifikoni situatat kur një raport ngjarjeje ishte i nevojshëm dhe plotësoni raportin e kërkuar të ngjarjes.</p>

## KAPITULLI II

### STS-02 - BVLOS ME VËZHGUES TË HAPËSIRËS AJRORE MBI NJË ZONË TOKËSORE TË KONTROLLUAR NË NJË MJEDIS ME POPULLIM TË RRALLË



### **UAS.STS-02.010 Dispozitat e përgjithshme**

1. Gjatë fluturimit avioni pa pilot duhet të mbahet në një distancë prej 120 m nga pika më e afërt e sipërfaqes së tokës. Matja e distancave do të përshtatet sipas karakteristikave gjeografike të terrenit, si p.sh.: fusha, kodra, male.

2. Kur fluturon një avion pa pilot brenda një distancë horizontale prej 50 m nga një pengesë artificiale më e lartë se 105 m, lartësia maksimale e operacionit UAS mund të rritet deri në 15 m mbi lartësinë e pengesës me kërkesë të subjektit përgjegjës për pengesën.

3. Lartësia maksimale e vëllimit operativ nuk duhet të kalojë 30 m mbi lartësinë maksimale të lejuar në pikat 1 dhe 2.

4. Gjatë fluturimit avioni pa pilot nuk duhet të bartë mallra të rrezikshme.

### **UAS.STS-02.020 Operimet UAS në STS-02**

Operimet UAS në STS-02 do të kryhen:

1. Në përputhje me manualin e operimit të përmendur në pikën 1, të pikës UAS.STS-02.030;

2. Mbi një zonë të kontrolluar tokësore të vendosur tërësisht në një mjedis me popullim të rrallë, ku përfshihet:

a) zona gjeografike e fluturimit;

b) kontingjenca, kufiri ose kufijtë e tij të jashtëm do të vendosen të paktën 10 m përtej kufirit(ve) të zonës gjeografike të fluturimit;

c) një bafer i rrezikut në tokë që mbulon një distancë që është të paktën e barabartë me distancën më të mundshme për t'u udhëtuar nga UA pas aktivizimit të mjeteve për të përfunduar fluturimin, e specifikuar nga prodhuesi UAS në udhëzimet e prodhuesit, duke marrë parasysh kushtet operative brenda kufizimeve të specifikuara nga prodhuesi i UAS-së;

3. Në një zonë ku dukshmëria minimale e fluturimit është më shumë se 5 km;

4. Me avionin pa pilot, në shikimin e pilotit në distancë, gjatë nisjes dhe rikuperimit të avionit pa pilot, përveç nëse ky i fundit është rezultat i një ndërprerjeje emergjente të fluturimit;

5. Nëse nuk përdoret asnjë vëzhgues i hapësirës ajrore në operim, me avion pa pilot që fluturon jo më larg se 1 km nga piloti në distancë, me avion pa pilot që ndjek një trajektore të paraprogramuar, kur avioni pa pilot nuk është në VLOS të pilotit në distancë;

6. Nëse një ose më shumë vëzhgues të hapësirës ajrore përdoren në operim, ai duhet të jetë në përputhje me të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) vëzhguesit e hapësirës ajrore janë të pozicionuar në një mënyrë që mundëson një mbulim adekuat të vëllimit operacional dhe hapësirës ajrore përreth me dukshmërinë minimale të fluturimit të treguar në pikën 3;

b) avioni pa pilot operohet jo më larg se 2 km nga piloti në distancë;

c) avioni pa pilot operohet jo më larg se 1 km nga vëzhguesi i hapësirës ajrore që është më afër avionit pa pilot;

d) distanca ndërmjet çdo vëzhguesi të hapësirës ajrore dhe pilotit në distancë nuk është më shumë se 1 km;

e) mjete komunikimi të fuqishme dhe efektive janë të disponueshme për komunikimin ndërmjet pilotit në distancë dhe vëzhguesit(ve) të hapësirës ajrore;

7. Nga një pilot në distancë i cili zotëron:

a) një certifikatë të njohurive teorike për pilot në distancë për operimet në skenarë standardë, të lëshuar nga AAC-ja ose nga një subjekt i përcaktuar nga AAC-ja, ose autoriteti kompetent i shtetit anëtar të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, kur është e zbatueshme;

b) një akreditim për përfundimin e trajnimit praktik të aftësive STS-02, në përputhje me shtojcën A të këtij kapitulli dhe të lëshuar nga:

A) një subjekt që ka deklaruar pajtueshmërinë me kërkesat në shtojcën 3 dhe është njohur nga AAC-ja ose autoriteti kompetent i një shteti anëtar të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, kur është e zbatueshme; ose

B) nga një operator UAS-je që i ka deklaruar përputhshmërinë me STS-02 dhe që ka deklaruar pajtueshmërinë me kërkesat në shtojcën 3, AAC-së, kur Shqipëria është shteti i regjistrimit, ose autoritetit kompetent të shtetit anëtar të regjistrimit, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, kur është e zbatueshme;

8. Me një avion pa pilot i cili plotëson të gjitha kushtet e mëposhtme:

a) është shënuar si klasa C6 dhe përputhet me kërkesat e asaj klase, siç përcaktohet në pjesën 17 të aneksit të rregullores së miratuar me urdhrin e përbashkët nr. 114, datë 6.6.2022, “Për miratimin e rregullores për Sistemet e Avionëve pa Pilot dhe Operatorët e Sistemeve të Avionëve pa Pilot”;

b) operohet me një sistem aktiv për të parandaluar avionin pa pilot të shkelë gjeografinë e fluturimit;

c) operohet me sistem aktiv dhe të përditësuar të identifikimit të drejtpërdrejtë në distancë;

9. Piloti në distancë do të marrë certifikatën e njohurive teorike për operimet në skenarët standardë:

a) pasi ka përfunduar një kurs trajnimi *online* dhe ka kaluar provimin e njohurive teorike *online*, siç referohet në pikën 4 “b”, të pikës UAS.OPEN.020; dhe

b) pasi të ketë kaluar një ekzaminim shtesë të njohurive teorike të ofruar nga AAC-ja ose nga një ent i caktuar nga AAC-ja, në përputhje me shtojcën A të këtij kapitulli, ose autoriteti kompetent i një shteti anëtar të ZPEA-së, sipas marrëveshjes shumëpalëshe, kur është e zbatueshme;

10. Kjo certifikatë është e vlefshme për pesë vjet. Rivlerësimi, brenda periudhës së vlefshmërisë së tij, i nënshtrohet njëres nga sa vijon:

a) demonstrimin e kompetencave në përputhje me pikën 9;

b) përfundimin e një trajnimi rifreskues që trajton lëndët e njohurive teorike siç përcaktohet në pikën 9 të ofruar nga autoriteti kompetent ose nga një subjekt i përcaktuar nga autoriteti kompetent;

11. Për të rivlerësuar certifikatën pas skadimit të saj, piloti në distancë duhet të jetë në përputhje me pikën 9.

#### **UAS.STS-02.030 Përgjegjësitë e operatorit UAS**

Përveç përgjegjësive të përcaktuara në UAS.SPEC.050, operatori UAS duhet:

1. Të zhvillojë një manual operimi duke përfshirë elementet e përcaktuara në shtojcën 5;

2. Të përcaktojë vëllimin operacional dhe bafer për rrezikun në tokë për operacionet e synuara, duke përfshirë zonën e kontrolluar të tokës që mbulon projeksionet në sipërfaqen e tokës si të vëllimit ashtu edhe të baferit;

3. Të sigurojë përshtatshmërinë e procedurave të emergjencës dhe emergjencave nëpërmjet ndonjë prej këtyre:

a) testet e dedikuara të fluturimit;

b) simulimet, me kusht që përfaqësimi i mjeteve të simulimit të jetë i përshtatshëm për qëllimin e synuar;

4. Të zhvillojë një plan efektiv të reagimit emergjent (ERP), të përshtatshëm për operacionin që përfshin të paktën:

a) planin për të kufizuar efektet përshkallëzuese të situatës së emergjencës;

b) kushtet për të njoftuar autoritetet dhe organizatat përkatëse;

c) kriteret për të identifikuar një situatë emergjente;

d) përcaktimin e qartë të detyrave të pilotit(ëve) në distancë dhe çdo personeli tjetër përgjegjës për detyrat thelbësore për funksionimin e UAS-ve;

5. Të sigurojë që niveli i performancës për çdo shërbim të ofruar nga jashtë, i nevojshëm për sigurinë e fluturimit, është i përshtatshëm për funksionimin e synuar;

6. Të përcaktojë ndarjen e roleve dhe përgjegjësive ndërmjet operatorit dhe ofruesit të jashtëm të shërbimit, nëse është e aplikueshme;

7. Të ngarkojë informacionin e përditësuar në gjeo-ndërgjegjësimin, nëse funksioni është i instaluar në UAS, kur kërkohet nga zona gjeografike UAS për vendndodhjen e synuar të operacionit;

8. Të sigurojë që, përpara fillimit të operimit, të jenë marrë të gjitha masat e duhura për të reduktuar rrezikun e ndërhyrjes së personave të pa përfshirë në zonën e kontrolluar të tokës, në përputhje me distancën minimale të përcaktuar në pikën UAS.STS-02.020(2) dhe, kur kërkohet, është bërë koordinimi me autoritetet përkatëse;

9. Të sigurojë që, përpara fillimit të operimit, të gjithë personat e pranishëm në zonën e kontrolluar të tokës:

a) janë informuar për rreziqet e operacionit;

b) janë informuar dhe, nëse është e aplikueshme, trajnuar mbi masat paraprake dhe masat e sigurisë të vendosura nga operatori UAS për mbrojtjen e tyre; dhe

c) kanë rënë dakord shprehimisht të marrin pjesë në operacion;

10. Përpara fillimit të operacionit, nëse përdoren vëzhgues të hapësirës ajrore:

a) të sigurojë vendosjen dhe numrin e saktë të vëzhguesve të hapësirës ajrore përgjatë rrugës së synuar të fluturimit;

b) të verifikojë:

i. që dukshmëria dhe distanca e planifikuar e vëzhguesit të hapësirës ajrore janë brenda kufijve të pranueshëm, siç përcaktohet në manualin e operacioneve;

ii. mungesën e pengesave të mundshme të terrenit për çdo vëzhgues të hapësirës ajrore;

iii. se nuk ka boshllëqe midis zonave të mbuluara nga secili prej vëzhguesve të hapësirës ajrore;

iv. se komunikimi me çdo vëzhgues të hapësirës ajrore është vendosur dhe efektiv;

v. nëse mjetet që përdoren nga vëzhguesit e hapësirës ajrore për të përcaktuar pozicionin e avionit pa pilot, ato mjete janë funksionale dhe efektive;

c) të sigurojë që vëzhguesit e hapësirës ajrore të jenë të informuar mbi rrugën e synuar të avionit pa pilot dhe kohën përkatëse;

11. Të sigurohet që:

a) UAS-ja shoqërohet me deklaratën përkatëse të konformitetit kombëtare ose të BE-së, duke përfshirë referencën në klasën C6;

b) etiketa identifikuese e klasës C6 është ngjitur në avion pa pilot.

#### **UAS.STS-02.040 Përgjegjësitë e pilotit në distancë**

Përveç përgjegjësiave të përcaktuara në UAS.SPEC.060, piloti në distancë duhet:

1. Përpara se të fillojë një operacion UAS-je:

a) të vendosë vëllimin e programueshëm të fluturimit të avionit pa pilot për ta mbajtur atë brenda gjeografisë së fluturimit;

b) të verifikojë që mjetet për të përfunduar fluturimin dhe funksionaliteti i vëllimit operacional të programueshëm të avionit pa pilot janë funksionale dhe, kontrollojnë nëse identifikimi i drejtpërdrejtë në distancë është aktiv dhe i përditësuar.

2. Gjatë fluturimit:

a) nëse nuk mbështetet nga vëzhguesit e hapësirës ajrore, të mbajë një skanim të plotë të hapësirës ajrore që rrethon avionin pa pilot, në mënyrë që të shmangët çdo rrezik i një përplasjeje me ndonjë avion me pilot. Piloti në distancë do të ndërpresë fluturimin nëse operimi paraqet rrezik për avionët e tjerë, njerëzit, kafshët, mjedisin ose pronën;

b) të ketë aftësinë për të mbajtur kontrollin e avionit pa pilot, me përjashtim të rastit të lidhjes së humbur të komandës dhe kontrollit (C2);

c) të operojë vetëm një avion pa pilot në të njëjtën kohë;

d) të mosoperojë avionin pa pilot nga një mjet në lëvizje;

e) të mos ia dorëzojë kontrollin e avionit pa pilot një njësie tjetër komanduese;

f) të informojë në kohën e duhur vëzhguesin(ët) e hapësirës ajrore, kur është i punësuar, për çdo devijim të avionit pa pilot nga rruga e synuar dhe kohën përkatëse;

g) të kryejë procedurat e emergjencës të përcaktuara nga operatori UAS për situata jonormale, duke përfshirë kur piloti në distancë ka tregues se avioni pa pilot mund të tejkalojë kufijtë e gjeografisë së fluturimit;

h) të kryejë procedurat e urgjencës të përcaktuara nga operatori UAS për situata emergjente, duke përfshirë aktivizimin e mjeteve për të përfunduar fluturimin kur piloti në distancë ka një tregues se avioni pa pilot mund të kalojë kufijtë e vëllimit operacional.

#### **UAS.STS-02.050 Përgjegjësitë e vëzhguesit të hapësirës ajrore**

Një vëzhgues i hapësirës ajrore duhet:

1. Të mbajë një skanim të plotë të hapësirës ajrore që rrethon avionin pa pilot, në mënyrë që të identifikojë çdo rrezik të një përplasjeje me ndonjë avion me pilot;

2. Të ruajë vetëdijen për pozicionin e avionit pa pilot përmes vëzhgimit të drejtpërdrejtë të hapësirës ajrore ose nëpërmjet ndihmës së ofruar me mjete elektronike;

3. Të lajmërojë pilotin në distancë kur zbulohet një rrezik dhe ndihmohet në shmangien ose minimizimin e efekteve të mundshme negative.

### SHTOJCA A

#### NJOHURI TEORIKE DHE AFTËSI PRAKTIKE TË PILOTTIT NË DISTANCË PËR STS-02

##### **1. Provimi i njohurive teorike**

Provimi do të përcaktohet në përputhje me pikën 1, të shtojcës A, të kapitullit I.

##### **2. Trajnimi dhe vlerësimi i aftësive praktike**

Përveç zonave të përcaktuara në pikën A.2, të shtojcës A, të kapitullit I, do të mbulohen edhe fushat e mëposhtme:

*Tabela 1: Tema shtesë dhe fusha për t'u mbuluar gjatë trajnimit të aftësive praktike dhe vlerësimit për STS-02*

Lënda	Fushat që duhet të mbulohen
a) BVLOS operacionet e kryera nën STS-02	i. Veprimet para fluturimit - planifikimi i operimit, konsideratat e hapësirës ajrore dhe vlerësimi i rrezikut të vendndodhjes. Pikat e mëposhtme duhet të përfshijnë: A) skanimin e hapësirës ajrore, B) operimet me vëzhguesit e hapësirës ajrore (AO): vendosja adekuate e AO-ve dhe një skemë dekonflikti që përfshin frazeologjinë, koordinimin dhe mjetet e komunikimit; ii. Procedurat gjatë fluturimit, të përcaktuara në pikën 2(b)(ii), të shtojcës A, të kapitullit I, do të kryhen si në VLOS ashtu edhe në BVLOS.

### SHTOJCA 2

#### DEKLARIMI OPERACIONAL

Logo	Deklarim operacional
	<b>Mbrojtja e të dhënave:</b> të dhënat personale të përfshira në këtë deklaratë përpunohen nga autoriteti kompetent në përputhje me legjislacionin në fuqi për mbrojtjen e personave fizikë, në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe mbi lëvizjen e lirë të të dhënave të tilla (referenca). Informacioni do të përpunohet për qëllime të performancës, menaxhimit dhe ndjekjes së aktiviteteve të mbikëqyrjes sipas urdhrin (referenca), “Për miratimin e rregullores për rregullat dhe procedurat për operimin e avionëve pa pilotë”. Nëse keni nevojë për informacione të mëtejshme në lidhje me përpunimin e të dhënave tuaja

<p>personale ose dëshironi të ushtroni të drejtat tuaja (p.sh. të aksesoni ose korrighoni ndonjë të dhënë të pasaktë ose të paplotë), ju lutemi referojuni pikës së kontaktit të autoritetit kompetent. Aplikanti ka të drejtë të bëjë ankesë për përpunimin e të dhënave personale në çdo kohë pranë Autoritetit Mbikëqyrës Kombëtar të Mbrojtjes së të Dhënave.</p>			
Nr. i regjistrimit të operatorit UAS			
Emri i operatorit UAS			
Prodhuesi UAS			
Modeli UAS			
Numri serial UAS			
<p>Unë deklaroj se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jam në përputhje me parashikimet e (referenca) të urdhrat “Për miratimin e rregullores mbi rregullat dhe procedurat për operimin e avionëve pa pilotë”, dhe me STS.x; dhe</li> <li>- mbulimi i siguracionit do të jetë për çdo fluturim të kryer nën deklaram, nëse kërkohet nga ligji i zbatueshëm.</li> </ul>			
Datë		Nënshkrimi ose verifikim tjetër	

### SHTOJCA 3

#### KËRKESA SHITESË PËR SUBJEKTET E NJOHURA NGA AUTORITETI KOMPETENT (AAC) DHE OPERATORËT E UAS-së QË KRYEJNË TRAJNIME PRAKTIKE TË AFTËSIVE DHE VLERËSIMIN E PILOTËVE NË DISTANCË PËR OPERIMET E MBULUARA NGA STS-ja

Një subjekt që synon të njihet nga autoriteti kompetent, për kryerjen e trajnimeve praktike të aftësive dhe vlerësimit të pilotëve në distancë për një STS, duhet t'i deklarojë autoritetit kompetent pajtueshmërinë me kërkesat e mëposhtme duke përdorur formularin e deklaratës në shtojcën 6.

Një operator UAS-je që synon të kryejë trajnime praktike të aftësive dhe vlerësim të pilotëve në distancë për një STS, përveç paraqitjes së deklaratës operationale për atë STS, duhet t'i deklarojë autoritetit kompetent pajtueshmërinë me kërkesat e mëposhtme, duke përdorur formularin e deklaratës në shtojcën 4.

Nëse autoriteti kompetent i një shteti anëtar të ZPEA-së ose operatori i UAS-së synon të kryejë trajnime praktike të aftësive dhe vlerësim të pilotëve në distancë për një STS në Shqipëri, kur Shqipëria nuk është shteti i regjistrimit, një kopje e formularit të deklaratës në shtojcën 4 duhet t'i dorëzohet AAC-së, si autoriteti kompetent i shtetit ku kryhet trajnimi.

Nëse një subjekt i njohur nga autoriteti kompetent i një shteti anëtar të ZPEA-së synon të kryejë trajnime praktike të aftësive dhe vlerësim të pilotëve në distancë për një STS në Shqipëri, kur Shqipëria nuk është shteti i njohjes, një dëshmi e njohjes duhet t'i dorëzohet AAC-së, si autoriteti kompetent i shtetit ku zhvillohet trajnimi.

1. Subjekti i njohur nga autoriteti kompetent ose operatori i UAS-së duhet të sigurojë një ndarje të qartë midis aktiviteteve të trajnimit dhe çdo aktiviteti tjetër operacional për të garantuar pavarësinë e vlerësimit.

2. Subjekti i njohur nga autoriteti kompetent ose operatori i UAS-së do të ketë aftësinë për të kryer në mënyrë adekuate aktivitetet teknike dhe administrative të lidhura me të gjithë procesin e detyrës, duke përfshirë përshtatshmërinë e personelit dhe përdorimin e objekteve dhe pajisjeve të përshtatshme për detyrën.

3. Subjekti i njohur nga autoriteti kompetent ose operatori i UAS-së do të ketë një menaxher të përgjegjshëm, me përgjegjësinë për të siguruar që të gjitha detyrat të kryhen në përputhje me informacionin dhe procedurat e përcaktuara në pikën 8.

4. Personeli përgjegjës për trajnimin e aftësive praktike dhe detyrat e vlerësimit të aftësive praktike duhet:

a) të ketë kompetencën për të kryer këto detyra;

b) të jetë i paanshëm dhe të mos marrë pjesë në vlerësime nëse mendojnë se objektiviteti i tyre mund të ndikohet;

c) të ketë njohuri të shëndosha teorike dhe përvojë trajnimi për aftësi praktike, dhe njohuri të kënaqshme të kërkesave për detyrat e vlerësimit të aftësive praktike që kryejnë, si dhe përvojën e duhur të proceseve të tilla;

d) të ketë aftësinë për të administruar deklaratat, të dhënat dhe raportet që tregojnë se janë kryer vlerësimet përkatëse të aftësive praktike dhe për të nxjerrë përfundimet e këtyre vlerësimeve të aftësive praktike; dhe

e) të mos zbulojë asnjë informacion të dhënë nga operatori ose piloti në distancë ndonjë personi tjetër, përveç autoritetit kompetent me kërkesën e tyre.

5. Trajnimi dhe vlerësimi do të mbulojnë aftësitë praktike që korrespondojnë me STS-të për të cilat është bërë deklarata, të përfshira në shtojcën A të kapitullit përkatës.

6. Vendndodhja(et) e trajnimit të aftësive praktike dhe vlerësimit do të kryhet në një mjedis që përfaqëson kushtet e STS-ve.

7. Vlerësimi i aftësive praktike do të përbëhet nga një vlerësim i vazhdueshëm i pilotit student në distancë.

8. Subjekti i njohur nga autoriteti kompetent ose operatori i UAS-së do të prodhojë një raport vlerësimi pas përfundimit të vlerësimit të aftësive praktike, i cili:

a) përfshin të paktën:

i. detajet e identifikimit të pilotit student në distancë;

ii. identitetin e personit përgjegjës për vlerësimin e aftësive praktike;

iii. identifikimin e STS-ë për të cilën është kryer vlerësimi praktik i aftësive;

iv. notat e performancës për çdo veprim të kryer nga piloti student në distancë;

v. një vlerësim të përgjithshëm të aftësive praktike të kompetencave të pilotit student në distancë; dhe

vi. komentet praktike të vlerësimit të aftësive që ofrojnë udhëzime për fushat për përmirësim, aty ku është e aplikueshme;

b) të nënshkruhet dhe datohet siç duhet nga personi përgjegjës për vlerësimin e aftësive praktike pasi të jetë përfunduar; dhe

c) të regjistrohet dhe të vihet në dispozicion për inspektim nga autoriteti kompetent sipas kërkesës.

9. Një akreditim i përfundimit të trajnimit të aftësive praktike për STS-të do t'i dorëzohet pilotit student në distancë nga subjekti i njohur nga autoriteti kompetent ose operatori i UAS-së, nëse raporti i vlerësimit arrin në përfundimin se piloti student ka arritur një nivel të kënaqshëm të aftësive praktike.

10. Lëshimi i akreditimit për plotësimin e pikës 9 do t'i njoftohet autoritetit kompetent të shtetit ku kryhet trajnimi dhe vlerësimi i aftësive praktike, duke përfshirë të dhënat e identifikimit

të pilotit student në distancë, STS-në e mbuluar, datën e lëshimit dhe detajet e identifikimit të subjektit të njohur nga autoriteti kompetent ose operatori UAS që e lëshon atë.

11. Subjekti i njohur nga autoriteti kompetent ose operatori i UAS-së do të përfshijë në manualin e operimit, të zhvilluar në përputhje me shtojcën 5, një seksion të veçantë që mbulon elementet e trajnimit, duke përfshirë sa vijon:

- a) personelin e emëruar që kryen trajnime dhe vlerësime praktike të aftësive, duke përfshirë:
  - i. përshkrimet e kompetencës së personelit përkatës;
  - ii. detyrat dhe përgjegjësitë e personelit; dhe
  - iii. një grafik të organizatës që tregon zinxhirët e lidhur të përgjegjësisë;
- b) procedurat dhe proceset e përdorura për trajnimin dhe vlerësimin e aftësive praktike, duke përfshirë plan programin e trajnimit që mbulon aftësitë praktike që korrespondojnë me STS-në për të cilën është bërë deklarata, të përcaktuara në shtojcën A të kapitullit përkatës;
- c) një përshkrim të UAS-së dhe çdo pajisjeje, mjeti dhe mjedisi tjetër të përdorur për trajnimin dhe vlerësimin e aftësive praktike; dhe
- d) një model për raportin e vlerësimit.

#### SHTOJCA 4

### DEKLARATA E OPERATORËVE UAS QË SYNOJNË TË OFROJNË TRAJNIME PRAKTIKE TË AFTËSIVE DHE VLERËSIM TË PILOTËVE NË DISTANCË NË STS-x

<i>Logo</i>	<b>STS-x</b>
<b>Deklarata e operatorëve UAS që synojnë të ofrojnë trajnime praktike të aftësive dhe vlerësim të pilotëve në distancë</b>	
<p><b>Mbrojtja e të dhënave:</b> Të dhënat personale të përfshira në këtë deklaratë përpunohen nga autoriteti kompetent, në përputhje me legjislacionin në fuqi për mbrojtjen e personave fizikë, në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe mbi lëvizjen e lirë të të dhënave të tilla (referenca). Informacioni do të përpunohet për qëllime të performancës, menaxhimit dhe ndjekjes së aktiviteteve të mbikëqyrjes sipas urdhrit (referenca) “Për miratimin e rregullores për rregullat dhe procedurat për operimin e avionëve pa pilotë”.</p> <p>Nëse keni nevojë për informacione të mëtejshme në lidhje me përpunimin e të dhënave tuaja personale ose dëshironi të ushtroni të drejtat tuaja (p.sh. të aksesoni ose korrigjoni ndonjë të dhënë të pasaktë ose të paplotë), ju lutemi referojuni pikës së kontaktit të autoritetit kompetent. Aplikanti ka të drejtë të bëjë ankesë për përpunimin e të dhënave personale në çdo kohë pranë Autoritetit Mbikëqyrës Kombëtar të Mbrojtjes së të Dhënave.</p>	
Numri i regjistrimit të operatorit UAS	
Emri i operatorit UAS	
<p>Nëpërmjet këtij dokumenti, deklaroj se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kam dorëzuar deklaratën operacionale për STS-x;</li> <li>- jam në përputhje me parashikimet e shtojcës 3, të aneksit të urdhrit (referenca) “Për miratimin e rregullores mbi rregullat dhe procedurat për operimin e avionëve pa pilotë”; dhe</li> <li>- gjatë operimit të UAS-së për aktivitete trajnimi për STS.x, jam në përputhje me parashikimet e (referenca) e urdhrit “Për miratimin e rregullores mbi rregullat dhe procedurat për operimin e avionëve pa pilotë”, përfshirë kërkesat për operate nën STS.x</li> </ul>	
Data	Nënshkrimi ose verifikim tjetër

## SHTOJCA 5 MANUALI I OPERIMEVE PËR SKENARIN STANDARD

Manuali i operimit për STS-në, i përcaktuar në shtojcën 1, duhet të përmbajë të paktën sa vijon:

1. Një deklaratë që manuali i operimeve përputhet me kërkesat përkatëse të kësaj rregulloreje dhe me deklaratën, dhe përmban udhëzime që duhet të respektohen nga personeli i përfshirë në operacionet e fluturimit;

2. Një nënshkrim miratimi nga menaxheri përgjegjës ose operatori i UAS-së në rastin e një personi fizik;

3. Një përshkrim të përgjithshëm të organizatës së operatorit UAS;

4. Një përshkrim të konceptit të operimit, duke përfshirë të paktën:

a) natyrën dhe përshkrimin e aktiviteteve të kryera në operacionet e UAS, dhe rreziqet e identifikuarra shoqëruese;

b) mjedisin operacional dhe zonën gjeografike për operimet e synuara, duke përfshirë:

i. karakteristikat e zonës që do të mbifluturohet për sa i përket dendësisë së popullsisë, topografisë, pengesave etj.;

ii. karakteristikat e hapësirës ajrore që do të përdoret;

iii. kushtet mjedisore duke përfshirë të paktën motin dhe mjedisin elektromagnetik;

iv. përcaktimin e volumit operacional dhe bafereve të rrezikut për të adresuar rreziqet tokësore dhe ajrore;

c) mjetet teknike të përdorura dhe karakteristikat e tyre kryesore, performancën dhe kufizimet, duke përfshirë UAS-në, sistemet e jashtme që mbështesin funksionimin e UAS-së, objektet, etj.;

d) personelin e nevojshëm për kryerjen e operimeve, duke përfshirë përbërjen e ekipit, rolet dhe përgjegjësitë e tyre, kriteret e përzgjedhjes, trajnimin fillestar dhe kërkesat e përvojës së fundit dhe/ose trajnimin e përsëritur;

5. Udhëzimet e mirëmbajtjes që kërkohen për të mbajtur UAS-në në një gjendje të sigurt, duke mbuluar udhëzimet dhe kërkesat e prodhuesit të mirëmbajtjes së UAS-së, nëse është e aplikueshme;

6. Procedurat operacionale, të cilat do të bazohen në udhëzimet e prodhuesit të dhëna nga prodhuesi UAS, dhe do të përfshijnë:

a) do të marrin parasysh sa vijon për të minimizuar gabimet njerëzore:

i. një shpërndarje dhe caktim të qartë të detyrave; dhe

ii. një listë kontrolli të brendshme për të kontrolluar nëse stafi po kryen detyrat e caktuara në mënyrë adekuate;

b) konsiderimi i përkeqësimit të sistemeve të jashtme që mbështesin funksionimin e UAS-së;

c) procedurat normale, duke përfshirë të paktën:

i. përgatitjet para fluturimit dhe listat kontrolluese, që mbulojnë:

A) vlerësimin e vëllimit operacional dhe mbrojtëseve të lidhura me to (baferi i rrezikut në tokë dhe mbrojtësi i rrezikut ajror kur është i aplikueshëm), duke përfshirë terrenin dhe pengesat e mundshme që mund të zvogëlojnë aftësinë për të mbajtur avionin pa pilot në vijën vizuale të shikimit ose për të skanuar hapësirën ajrore, mbi fluturimin e mundshëm të personave që nuk janë të përfshirë dhe mbi fluturimin e mundshëm të infrastrukturës kritike;

B) vlerësimin e mjedisit dhe hapësirës ajrore përreth, duke përfshirë afërsinë e zonave gjeografike të UAS-së dhe aktivitetet e mundshme nga përdoruesit e tjerë të hapësirës ajrore;

C) kushtet mjedisore të përshtatshme për kryerjen e operimit të UAS-së;

D) numrin minimal të personelit të ngarkuar me detyrat thelbësore për operimin e UAS-së, të cilëve u kërkohet të kryejnë operacionin, dhe përgjegjësitë e tyre;

E) procedurat e nevojshme të komunikimit ndërmjet pilotit(ëve) në distancë dhe çdo personeli tjetër të ngarkuar me detyrat thelbësore për funksionimin e UAS-së dhe me çdo palë të jashtme, kur është e nevojshme;



F) pajtueshmërinë me çdo kërkesë specifike nga autoritetet përkatëse në zonën e synuar të operimit, duke përfshirë ato që lidhen me sigurinë, privatësinë, të dhënat dhe mbrojtjen e mjedisit, dhe përdorimin e spektrit RF;

G) zbutjen e rrezikut të nevojshëm për të siguruar kryerjen e sigurt të operacionit; në veçanti, për zonën e kontrolluar të tokës:

a) përcaktimi i sipërfaqes së kontrolluar të tokës; dhe

b) sigurimin e zonës së kontrolluar tokësore për të parandaluar hyrjen e palëve të treta në zonë gjatë operacionit dhe sigurimin e koordinimit me autoritetet lokale, kur është e nevojshme;

H) procedurat për të verifikuar që UAS-ja është në një gjendje të përshtatshme për të kryer në mënyrë të sigurt operacionin e synuar;

ii. procedurat e nisjes dhe rikuperimit;

iii. procedurat gjatë fluturimit, duke përfshirë ato për të siguruar që avioni pa pilot të mbetet brenda geografisë së fluturimit;

iv. procedurat pas fluturimit, duke përfshirë inspektimet për të verifikuar gjendjen e UAS-së;

v. procedurat për zbulimin e avionëve potencialisht konfliktual nga piloti në distancë dhe, kur kërkohet nga operatori UAS, nga vëzhguesit e hapësirës ajrore ose vëzhguesit e avionëve pa pilot, sipas rastit;

d) procedurat e emergjencës, duke përfshirë të paktën:

i. procedurat për të përballuar avionin pa pilot që largohet nga “geografia e fluturimit” e caktuar;

ii. procedurat për të përballuar personat që nuk janë të përfshirë në hyrjen në zonën e kontrolluar të tokës;

iii. procedurat për përballimin e kushteve të pafavorshme të funksionimit;

iv. procedurat për të përballuar përkeqësimin e sistemeve të jashtme që mbështesin funksionimin;

v. nëse janë të punësuar vëzhgues të hapësirës ajrore, frazeologjia që do të përdoret;

vi. procedurat e shmangies së konfliktit me përdoruesit e tjerë të hapësirës ajrore;

e) procedurat e urgjencës për të përballuar situatat emergjente, duke përfshirë të paktën:

i. procedurat për të shmangur, ose të paktën minimizuar, dëmtimin e palëve të treta në ajër ose në tokë;

ii. procedurat për të përballuar avionin pa pilot që largohet nga vëllimi ‘operativ’;

iii. procedurat për rikuperimin emergjent të avionit pa pilot;

f) procedurat e sigurisë siç referohen në pikën (1)(a)(ii) dhe (iii) të pikës UAS.SPEC.050;

g) procedurat për mbrojtjen e të dhënave personale të referuara në pikën (1)(a)(iv) të pikës UAS.SPEC.050;

h) udhëzimet për të minimizuar shqetësimin dhe ndikimin mjedisor të përmendur në pikën (1)(a)(v) të pikës UAS.SPEC.050;

i) procedurat e raportimit të ngjarjeve;

j) procedurat e mbajtjes së shënimeve; dhe

k) politika që përcakton se si piloti(ët) në distancë dhe çdo personel tjetër i ngarkuar me detyrat thelbësore për funksionimin e UAS-ve mund të deklarohen të aftë për të operuar përpara se të kryejnë ndonjë operacion.

## SHTOJCA 6

### DEKLARATA E SUBJEKTTIT QË SYNON TË NJIHET NGA AUTORITETI KOMPETENT PËR TË OFRUAR TRAJNIME TË AFTËSIVE PRAKTIKE DHE VLERËSIMIN E PILOTËVE NË DISTANCË NË STS-x

<b>Logo</b>	<b>STS-x</b> <b>Deklarata e subjektit që synon të njihet nga autoriteti kompetent për të ofruar trajnime të aftësive praktike dhe</b>
-------------	--

<b>vlerësimin e pilotëve në distancë</b>	
<p><b>Mbrojtja e të dhënave:</b> Të dhënat personale të përfshira në këtë deklaratë përpunohen nga autoriteti kompetent në përputhje me legjislacionin në fuqi për mbrojtjen e personave fizikë, në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe mbi lëvizjen e lirë të të dhënave të tilla (referenca). Informacioni do të përpunohet për qëllime të performancës, menaxhimit dhe ndjekjes së aktiviteteve të mbikëqyrjes sipas Urdhrit (referenca) “Për miratimin e rregullores për rregullat dhe procedurat për operimin e avionëve pa pilotë”.</p> <p>Nëse keni nevojë për informacione të mëtejshme në lidhje me përpunimin e të dhënave tuaja personale ose dëshironi të ushtroni të drejtat tuaja (p.sh. të aksesoni ose korrigjoni ndonjë të dhënë të pasaktë ose të paplotë), ju lutemi referojuni pikës së kontaktit të autoritetit kompetent.</p> <p>Aplikanti ka të drejtë të bëjë ankesë për përpunimin e të dhënave personale në çdo kohë pranë Autoritetit Mbikëqyrës Kombëtar të Mbrojtjes së të Dhënave.</p>	
Identifikimi i subjektit	
Emër mbiemër, nr. telefoni dhe adresa e <i>email</i> -it të personit përgjegjës	
<p>Nëpërmjet këtij dokumenti, deklaroj se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jam në përputhje me parashikimet e shtojcës ,3 të aneksit të urdhrit (referenca) “Për miratimin e rregullores mbi rregullat dhe procedurat për operimin e avionëve pa pilotë”;</li> <li>- gjatë operimi të UAS-së për aktivitete trajnimi për STS.x, jam në përputhje me parashikimet e urdhrit (referenca) “Për miratimin e rregullores mbi rregullat dhe procedurat për operimin e avionëve pa pilotë”, përfshirë kërkesat për operime nën STS.x</li> </ul>	
Data	Nënshkrimi ose verifikim tjetër