

Ref.: AACK/DSF/OR-2015-001

Data: 6 mars 2015

Raport për incidentin e aterrimin të paautorizuar në aerodromin e mbyllur (aerodromi i Gjakovës) që përfshin aeroplanin Tecnam P2002 Sierra (OK-RUU-10), më 19 shkurt 2015

1. Objektivi i këtij hetimi

Objektivi i vetëm i hetimit të këtij incidenti është parandalimi i përsëritjes së incidenteve të ngjashme në të ardhmen. Qëllimi i këtij hetimi nuk është përcaktimi i fajësisë ose përgjegjësisë (Ref.: Aneksi 13 i Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar).

2. Përmbledhje

Ekupazhi i Tecnam P2002 Sierra (OK-RUU-10) ishte i autorizuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Kosovës (AACK) dhe KFOR-i për të kryer një fluturim GAT VFR nga Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës (BKPR), duke fluturuar mbi rrethinën e qytetit të Gjakovës dhe për t'u kthyer për aterrim në BKPR. Aeroplani është nisur nga BKPR në 09:03 (UTC). Ekuipazhi është informuar sipas rregullave nga Kontrolli i Trafikut Ajror (ATC) për procedurat lokale të KFOR-it gjatë fluturimit në Zonën e Kontrolluar Terminale (CTA) dhe në hapësirën ajrore të pakontrolluar Foxtrot. 40 minuta pas fillimit të fluturimit, Piloti-në-Komandë (PIC) ka thirrur ATC-në dhe ka kërkuar zgjatjen e planit të dorëzuar të fluturimit për 2 orë e 30 min. Është dhënë aprovimi i ATC-së për këtë zgjatje. Gjatë periudhës së zgjatur të planit të dorëzuar të fluturimit, në disa raste, ATC-ja nuk ka qenë në gjendje për të vendosur kontakt përmes radios me OKRUU10, çka ka rezultuar me aktivizimin nga ATC-ja të Fazës së Gatishmërisë (Alert) 1 të Planit të Aeroportit për Reagim në Emergjencë (AEP). Hetimi ka konfirmuar se aeroplani ka kryer një aterrim të paautorizuar në aerodromin e mbyllur (aerodromin e Gjakovës). Pas arritjes në BKPR, AACK-ja ka ndaluar aeroplanin, është intervistuar PIC-u dhe është kërkuar një deklaratë me shkrim për të shpjeguar faktorët kontribues që kanë çuan në aterrimin në aerodromin e mbyllur. AACK-ja ka iniciuar hetimin zyrtar të këtij incidenti.

3. Historiku i fluturimit

Rrjedha e ngjarjeve në vijim është e bazuar në dokumentet e dorëzuara në AACK nga operatori i aeroplanit dhe ATC-ja, intervista me PIC-un dhe incizimet e të dhënave të zërit.

Të mërkurën, më 18 shkurt 2015, në 22:16 (koha lokale), AACK ka pranuar një kërkesë për një fluturim GAT VFR për datën 19 shkurt 2015, me nisje nga BKPR, për të fluturuar mbi rrethinën e qytetit të Gjakovës dhe me kthim për aterrim në BKPR. Në kërkesën me e-mail, PIC-u ka

konfirmuar se ai është i vetëdijshëm për dhe posedon Hartën aktuale të informimit të Kosovës (duke vënë në dukje dhe duke ju shmangur A0038/15 & A0042/15 në afërsi të rutës së planifikuar), NOTAM-ët aktualë dhe se ai do të marrë informata tjera (duke përfshirë motin) herët në mëngjesin e datës së planifikuar të fluturimit dhe se plani i fluturimit është dorëzuar përmes zyrës së AIS/FMU. *(Kërkesa me e-mail është e bashkëngjitur si Shtojca 1)*

Të enjten, më 19 shkurt 2015, në 07:05 (UTC), fluturimi GAT VFR (dmth. nisja nga BKPR, mbi-fluturimi i Gjakovës, kthimi prapa në BKPR për aterrim) është miratuar nga Njësia J3-Air e KFOR-it sipas kërkesës. *(Aprovimi i KFOR J3 Air është i bashkëngjitur si Shtojca 2)*

Në 07:32 (UTC), pas vlerësimit të të gjitha dokumenteve të kërkuara sipas Ligjit për Aviacionin Civil dhe rregulloreve përkatëse implementuese (siç janë licenca e pilotit, certifikata mjekësore, certifikata e dëshmisë për gjuhën, certifikata e sigurimit, ditari i udhëtimit i aeroplanit, certifikata teknike e mjetit ajror, vlefshmëria ajrore dhe certifikata CRS, licenca e radio-stacionit e mjetit ajror) të dorëzuara nga PIC-u dhe pas aprovimit tashmë të lëshuar nga J3 Air i KFOR-it, AACK ka autorizuar fluturimin GAT VFR të OK-RUU-10 (që përfshin nisjen nga BKPR, mbi-fluturimin e Gjakovës dhe kthimin në BKPR për aterrim). Autorizimi i AACK-së gjithashtu kërkon nga PIC-u që t'i përmbahet Rregullores së AACK-së nr. 6/2013 mbi Rregullat në Ajër, AIP të Kosovës, SPINS-ve të NATO-së (versioni 3.0 të datës 14 nëntor 2014) dhe lejes së ATC-së. *(Autorizimi i AACK-së është i bashkëngjitur si Shtojca 3)*

Para nisjes, PIC-u është informuar sipas rregullave nga zyrtari i Shërbimeve të Informatave Aeronautike (AIS) për kufizimet në hapësirën ajrore të Kosovës, siç janë zonat me operime të kufizuara, për të dhënat meteorologjike, NOTAM-ët e vlefshëm dhe për frekuencat e ATC-së që do të përdoren gjatë fluturimit. Gjithashtu i është bërë e qartë gojarisht PIC-ut se aerodromi i Gjakovës është i mbyllur dhe se aterrimi atje është i ndaluar.

PIC-u ka dorëzuar dy plane të fluturimit (FPL). Në FPL-në e parë Koha e Paraparë e Nisjes (ETD) ka qenë në 07:30 (UTC) dhe në FPL-në e dytë ETD ka qenë në 08:45 (UTC). Në të dy FPL-të rregullat e operimit të dorëzuara kanë qenë si fluturim VFR në lartësi 3000 ft, me rutën në vijim: nisja nga BKPR, mbi-fluturimi i Gjakovës dhe kthimi në BKPR për aterrim. Koha e Paraparë e Kohëzgjatjes (EET) së fluturimit ka qenë 00 orë e 45 min. Si aeroport alternativ ka qenë i paraqitur BKPR, me dy persona në bord dhe me karburant të mjaftueshëm për 04 orë e 30 min. *(Planet e fluturimit janë të bashkëngjitur si Shtojca 4)*

3.1. Fragmente nga Incizimi i të Dhënave të Zërit të ATC-së

Në 08:43 (UTC) ATC aprovoi fillimin e fluturimit të OKRUU10.

Në 09:01 (UTC) ATC lejoi ngritjen e aeroplanit nga Pista 35.

Në 09:03 (UTC) ATC kërkoi nga PIC që të fillojë monitorimin e frekuencës së KFOR-it dhe konfirmimin nga PIC se ai është i njoftuar me procedurat lokale të KFOR-it. Konfirmimi nga PIC nuk ka qenë i qartë. ATC në vazhdim këshilloi PIC në lidhje me procedurat lokale të KFOR-it dhe kërkesat për transmetimin e verbër çdo pesë minuta kur lëshohet zona e kontrolluar e ATC. PIC pastaj konfirmoi se ai do t'u përmbahet procedurave lokale të KFOR-it.

Në 09:06 (UTC) ATC konfirmoi se është vendosur kontakti me aeroplanin përmes radarit. PIC njoftoi se ai ishte 5 NM nga PRT, duke u ngritur në 3000 ft dhe duke fluturuar drejt Gjakovës. ATC këshilloi PIC për të kaluar në frekuencën e KFOR-it (129.0) dhe për të transmetuar verbërisht (*blind transmission*), siç kërkohet nga procedurat lokale të KFOR-it për fluturimet VFR.

Në 10:17 (UTC) PIC kontaktoi ATC duke raportuar se ai është 2 NM në veri të qytetit të Gjakovës, duke fluturuar VFR në hapësirën ajrore Foxtrot dhe duke kërkuar zgjatjen e planit të fluturimit VFR për 02 orë e 30 min. ATC konfirmoi zgjatjen e planit të fluturimit dhe se informacioni do t'i përcillet zyrës ARO.

Në 10:21:26 (UTC) ATC u përpoq për të vendosur kontakt përmes radios me OKRUU10. Nuk është pranuar ndonjë përgjigje.

Në 10:21:42 (UTC) ATC u përpoq për të vendosur kontakt përmes radios me OKRUU10. Nuk është pranuar ndonjë përgjigje.

Në 10:43 (UTC) ATC u përpoq për të vendosur kontakt përmes radios me OKRUU10. Nuk është pranuar ndonjë përgjigje.

Në 10:46:04 (UTC) ATC u përpoq për të vendosur kontakt përmes radios me OKRUU10. Nuk është pranuar ndonjë përgjigje.

Në 10:46:18 (UTC) ATC u përpoq për të vendosur kontakt përmes radios me OKRUU10. Nuk është pranuar ndonjë përgjigje.

Në 10:54 (UTC) ATC u përpoq për të vendosur kontakt përmes radios me OKRUU10. Nuk është pranuar ndonjë përgjigje.

Në 11:09 (UTC) ATC u përpoq për të vendosur kontakt përmes radios me OKRUU10. Nuk është pranuar ndonjë përgjigje.

Në 11:30 (UTC) ATC u përpoq për të vendosur kontakt përmes radios me OKRUU10. Nuk është pranuar ndonjë përgjigje.

Në 12:46 (UTC) ATC u përpoq për të vendosur kontakt përmes radios me OKRUU10. Nuk është pranuar ndonjë përgjigje.

Në 12:47 (UTC) ATC u përpoq për të vendosur kontakt përmes radios me OKRUU10. Nuk është pranuar ndonjë përgjigje.

Në 13:31 (UTC) ATC informoi zyrtarin në detyrë të AACK-së se kontakti me OKRUU10 përmes radios kishte humbur dhe se është aktivizuar Alert 1 - "Faza e paqartësisë" e Planit të Aeroportit për Reagim në Emergjencë.

Në 13:35 (UTC) ATC informoi zyrtarin në detyrë të AACK-së se është vendosur kontakti me PIC në telefonin e tij mobil, prandaj është çaktivizuar Alert 1 në përputhje me Planin e Aeroportit për Reagim në Emergjencë.

Në 13:38 (UTC) PIC kontaktoi ATC duke raportuar se gjendet në 6 NM në veri të Rahovecit, në fluturim VFR drejt për BKPR dhe duke kërkuar të hyjë në TMA në 3000 ft lartësi. ATC lejoi PIC që të vazhdojë në hapësirën ajrore Foxtrot dhe kërkoj raportim - transmetim të verbër në frekuencën e KFOR-it 129.0.

Në 13:43 (UTC) PIC raportoi pozicionin 10 NM në perëndim të BKPR. ATC këshilloi PIC që të kontaktojë Kullën në frekuencën 120.125 para se të arrijë në zonën e kontrolluar Prishtina CTA.

Në 13:46 (UTC) PIC raportoi pozicionin 4 NM në perëndim të aeroportit me pistë brenda shikimit dhe duke e ndryshuar frekuencën në atë të Kullës së ATC.

Në 13:47 (UTC) PIC raportoi pozicionin tij 3 NM në perëndim të Prishtinës. Kulla e ATC lejoi OKRUU10 për të aterruar.

Në 13:49 (UTC) OKRUU10 aterroi në BKPR.

CD me incizimin e plotë të zërit të komunikimit ATC-PIC është i bashkëngjitur si Shtojca 5.

3.2. Hetimi i AACK-së në vendngjarje

AACK-ja ka kuptuar nga mediat lokale se aeroplani kishte aterruar në aerodromin e Gjakovës në 11:17 (UTC). Në 11:30 (UTC), tre inspektorë të lartë të AACK-së janë nisur menjëherë për në Aeroportin e Prishtinës për të zhvilluar një intervistë me PIC-un e OKRUU10, pas aterritimit në BKPR dhe për të hetuar më tej këtë incident sipas nevojës. Inspektorët kanë arritur në BKPR në 11:55 UTC.

Në 14:20 (UTC) Inspektorët e AACK-së filluan intervistimin e PIC në objektin e ATC-së në BKPR. Fillimisht intervista u përqendrua në zgjatjen e planit të fluturimit, humbjen e komunikimit përmes radios me ATC-në, që më pas çoi në aktivizimin e Fazës Alert 1 të Planit të Aeroportit për Reagim në Emergjencë. Pastaj, me PIC-un u diskutua për autenticitetin e lajmeve të mediave lokale për aterrimin e aeroplanit.

Në 14:30 (UTC), pasi që informacioni për aterrimin e paautorizuar në aerodromin e Gjakovës u konfirmua nga PIC-u, atij i është kërkuar një deklaratë me shkrim për ngjarjet që çuan në rrjedhën e veprimeve të tij për aterrimin e paautorizuar në aerodromin e mbyllur (aerodromin e Gjakovës). Inspektorët e AACK-së vendosën që ta ndalojnë aeroplanin në tokë. Kopja e “Vendimit për Ndalimin e Aeroplanit” i është dorëzuar PIC-ut. *(Bashkëngjitur si Shtojca 6)*

Në 15:00 (UTC), pasi që inspektorët e AACK-së ishin siguruar që të gjitha informatat preliminare të nevojshme ishin adresuar në deklaratën me shkrim të PIC-ut dhe që PIC-u ishte i aftë për të vazhduar udhëtimin e tij në mënyrë të sigurt, aeroplani është liruar për shërbim. Kopja e “Vendimit për Lirimin e Aeroplanit” i është dorëzuar PIC-ut. *(Bashkëngjitur si Shtojca 7)*

Në 15:38 (UTC) aeroplani fluturoi nga BKPR në drejtim të Shkupit (LWSK).

Në 15:49 (UTC) OKRUU10 raportoi se gjendet 10 NM afër XAXAN-it. ATC-ja e këshilloi atë që të kontaktojë ATC-në e Shkupit në 120.3.

Pas disa minutave, OKRUU10 u largua nga hapësira ajrore e Kosovës.

4. Analiza

Aprovimet e lëshuara nga AACK-ja dhe KFOR-i nuk e kanë autorizuar aterrimin e OKRUU10 në aerodromin e Gjakovës. Informacionet e marra nga incizimi i zërit konfirmojnë se ATC-ja nuk i ka dhënë leje OKRUU10 për të aterruar në aerodromin e Gjakovës.

Pasi që në këtë zonë të pakontrolluar nuk ka mbulim me radar nën 2000 ft dhe pasi që PIC-u nuk e ka njoftuar ATC-në për qëllimin e tij për të aterruar dhe as për aterrimin real në Gjakovë, ky informacion nuk ishte në dispozicion të AACK-së në kohë reale, përmes kanaleve zyrtare të përcaktuara të komunikimit.

AACK-ja ka kuptuar nga mediat lokale që aeroplani kishte aterruar në aerodromin e Gjakovës në 11:17 (UTC).

Tre Inspektorë të lartë të AACK-së janë nisur menjëherë për në aeroport, për të zhvilluar një intervistë me PIC-un e OKRUU10 dhe për të hetuar më tej këtë incident sipas nevojës.

Në 12:47 (UTC) kontrollori në detyrë i Trafikut Ajror i ka dorëzuar AACK-së një raport për ndodhinë e dyshuar të aterrimin të paautorizuar të OKRUU10 në aerodromin e Gjakovës. *(Bashkëngjitur si Shtojca 8)*

Në 13:40 (UTC) Inspektorët e AACK-së kanë këshilluar shefin e kontrollorëve të Trafikut Ajror, që sapo OKRUU10 të aterrojë, të mos autorizohet për t'u larguar nga BKPR deri në një njoftim tjetër të dhënë nga Inspektorët e AACK-së.

Pas aterrimin të OKRUU10, Inspektorët e AACK-së kanë intervistuar PIC-un në objektin e ATC-së.

Gjatë intervistës, Inspektorët e AACK-së vendosën që ta ndalojnë në tokë aeroplanin. PIC-ut i është kërkuar të jap një deklaratë me shkrim.

Në deklaratën e tij me shkrim PIC-u ka deklaruar si në vijim:

“Derisa isha duke fluturuar VFR përreth (nëpër) hapësirës ajrore F të pakontrolluar (duke ofruar në afatet kohore të rregullta raporte për vendndodhjen në 129.0) unë isha duke mbi-fluturuar rajonin përreth qytetit të Gjakovës duke siguruar një distancë të duhur nga toka. Kur kemi hasur në turbulencë udhëtimi më kërkoi që ta aterroja aeroplanin. Aty afër ishte një pistë të cilën e mbi-fluturova për t'u siguruar që është e mundur të aterrohej në këtë fushë ajrore. Unë kam vërejtur se në fushën ajrore ishte i pranishëm ekuipazhi kundër zjarrit, si dhe kontrolli kufitar. Prandaj kam kontaktuar ATC-në (Approach) e Prishtinës dhe kam kërkuar për ta zgjatur planin e fluturimit. Komunikimi ishte i paqartë (në 1 në 2 më së shumti) dhe nuk kam pranuar përsëritjen e leximit (read back), në atë moment kam vendosur për të aterruar në pistën 35.” (Deklarata e PIC-ut është e bashkëngjitur si Shtojca 9)

Bazuar në të dhënat meteorologjike të marra nga Zyra MET në BKPR, për 19 shkurt 2015, janë regjistruar kushtet e mëposhtme meteorologjike:

METAR

19/02/2015 09:00->	BKPR 190900Z VRB01KT CAVOK M01/M09 Q1033 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 10:00->	BKPR 191000Z VRB03KT CAVOK 00/M11 Q1032 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 10:30->	METAR BKPR 191030Z 06004KT 020V090 CAVOK 01/M10 Q1032 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 11:00->	BKPR 191100Z VRB02KT CAVOK 02/M11 Q1031 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 11:30->	METAR BKPR 191130Z 06004KT 010V080 CAVOK 03/M10 Q1031 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 12:00->	BKPR 191200Z VRB02KT CAVOK 04/M11 Q1030 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 12:30->	METAR BKPR 191230Z VRB01KT CAVOK 04/M11 Q1030 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 13:00->	BKPR 191300Z VRB01KT CAVOK 05/M11 Q1029 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 13:30->	METAR BKPR 191330Z VRB02KT CAVOK 05/M12 Q1029 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 14:00->	BKPR 191400Z VRB01KT CAVOK 05/M13 Q1028 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 14:30->	METAR BKPR 191430Z 12004KT CAVOK 06/M12 Q1028 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 15:00->	BKPR 191500Z 09004KT CAVOK 06/M12 Q1028 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 15:30->	METAR BKPR 191530Z VRB03KT CAVOK 05/M10 Q1027 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 16:00->	BKPR 191600Z VRB02KT CAVOK 04/M10 Q1027 NOSIG RMK 17010095=
19/02/2015 16:30->	METAR BKPR 191630Z VRB01KT CAVOK 02/M08 Q1027 NOSIG RMK 17010095=

TAF

19/02/2015 05:00-> TAF BKPR 190500Z 1906/2006 VRB03KT CAVOK BECMG 1908/1910 36008KT=
19/02/2015 11:00-> TAF BKPR 191100Z 1912/2012 VRB05KT CAVOK=

Pas mbledhjes së informacioneve të nevojshme preliminare nga PIC-u, inspektorët e AACK-së e kanë liruar aeroplanin për shërbim.

Nga sa më lart rrjedh që fluturimi në fjalë ishte aprovuar siç duhet nga autoritetet përkatëse në përputhje me rregullat operative të përcaktuara në NATO-SPINS, në edicionin e fundit të 14 nëntorit 2014. Megjithatë, devijimi nga plani i fluturimit dhe aterrimi i mëvonshëm në aerodromin e Gjakovës paraqet pakujdesi dhe neglizhencë të PIC-ut në operimin e aeroplanit, nëse nuk dëshmohet se një rrezik i arsyeshëm ka arsyetuar veprimin e tillë në atë ditë.

Deklarata e PIC-ut e dhënë për mediat lokale pas aterrimit në aerodromin e Gjakovës tregon se fluturimi i kryer në atë ditë nuk ka hasur në asnjë vështirësi që do të nxisnin ndonjë aterrim emergjent të paplanifikuar. (*Video e mediave lokale është e bashkëngjitur si Shtojca 10*)

Ka qenë e ditur për PIC-un që aerodromi i Gjakovës është i mbyllur për trafik. Aerodromi i Gjakovës shtrihet në një zonë të pakontrolluar, të pambuluar nga radari dhe transmetimet e radio frekuencave. Për shkak të këtyre kushteve NATO SPINS 4.4 Procedurat Operative të Fluturimit për fluturimet VFR GAT në Kosovë kërkojnë transmetime të verbra përmes radios çdo pesë (5) minuta. Kështu që, në rast se aeroplani ka hasur në ndonjë vështirësi që do të nxiste aterrimin emergjent, PIC-u do ta kishte transmetuar këtë informacion tek ATC-ja në Prishtinë, gjë që përfundimisht nuk ka ndodhur. Të gjitha këto fakte tregojnë se aterrimi i aeroplanit ishte planifikuar qëllimisht paraprakisht dhe nuk është nxitur nga moti i trazuar siç thuhet nga PIC-u në deklaratën e tij me shkrim të dhënë Inspektorëve të AACK-së. Përveç kësaj, mediat dhe zyrtarë të lartë të policisë e kanë pritur aterrimin e aeroplanit në mënyrë ceremoniale për nder të udhëtarit VIP në bord. Kjo mbështetet nga dëshmitë në një video të publikuar nga mediat lokale, për më tepër, aty mund të shihet se PIC-u e ka fluturuar aeroplanin edhe një herë pas aterrimit dhe kështu e ka kryer edhe një ngritje dhe aterrim të paautorizuar në aerodromin e Gjakovës. (*Shih Shtojcën 10*)

Prandaj, mund të konkludohet se PIC-u gjatë devijimit nga plani i tij i fluturimit ka vepruar në kundërshtim me aprovimin e dhënë në përputhje me procedurat operative në fuqi; dhe gjatë kryerjes së dy (2) atertimeve dhe ngritjeve në aerodromin e mbyllur të Gjakovës ka vepruar në kundërshtim me rregullat dhe rregulloret për aerodromet dhe gjatë ndërmarrjes së veprimeve të tilla ai e ka ekspozuar ndaj rrezikut serioz jetën e tij dhe të udhëtarit në bord dhe pronën e njerëzve.

Përfundimisht, këto dy veprime përbëjnë shfrytëzim të pakujdesshëm dhe neglizhent të aeroplanit, të sanksionuar me Nenin 77 të Ligjit për Aviacionin Civil. Shkurtimisht, PIC-u do të mbahet përgjegjës për shkeljen e ligjit dhe rregulloreve përkatëse në fuqi.

5. Dispozitat ligjore që rregullojnë fluturimet GAT VFR në Kosovë

Ligji Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil dhe aktet përkatëse nënligjore

Neni 3.1 Aktivitetet e aviacionit civil në hapësirën ajrore të Kosovës zhvillohen në pajtim me dispozitat e këtij ligji, Konventën mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar të datës 7 Dhjetor 1944 dhe Marrëveshjen për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit.

Neni 75 Përputhshmëri me Rregullat e Fluturimit Vizual ose Instrumental; (Rregullorja e AACK-së nr. 6/2013 mbi Rregullat në Ajër)

Neni 77 Shfrytëzimi i pakujdesshëm ose i papërgjegjshëm i Avionëve: “Avionët nuk mund të shfrytëzohen në mënyrë të pakujdesshme ose të papërgjegjshme e cila rrezikon jetën ose pronën e një personi.”

Rregullorja e AACK-së nr. 1/2008 mbi Aerodromet e amendamentuar me Rregulloren nr. 4/2012 mbi Aerodromeve e Certifikuara;

Rregullorja e AACK-së nr. 3/2012 mbi Aerodromet e Aprovuara;

Rregullorja e AACK-së nr. 7/2014 mbi Operimin e Mjeteve Ajrore (Aneksi 6 i Konventës); Pjesa II - Aviacioni i Përgjithshëm Ndërkombëtar - Aeroplanët Neni II - Operimet e Aviacionit të Përgjithshëm

- a) Kapitulli 2.1, Neni 2.1.1 Përputhshmëria me ligjet, rregulloret dhe procedurat, Rekomandimi 2.1.1.5 do të zbatohet si Standard pa ndryshim ndaj tekstit;

Rregullat e NATO-së/KFOR-it në fuqi

NATO SPINS (Edicioni i 14 nëntorit 2014)

4.4 Procedurat e Fluturimit për VFR-GAT në hapësirën ajrore mbi Kosovë. Operatorët që synojnë të operojnë VFR-GAT në hapësirën ajrore nën FL205 mbi KOSOVË duhet t’u përmbahen procedurave dhe kërkesave të mëposhtme:

- Të paraqesin kërkesë për aprovimi të fluturimit tek FMU Aeroportit Ndërkombëtar i PRISHTINËS së paku tri (3) ditë para aktivizimit të planit të fluturimit. FMU PRISHTINA do të koordinojë kërkesën për aprovim me KFOR J3 AIR dhe Autoritetin e Aviacionit Civil;
- Të nënshkruajnë një ROL (shih paragrafin 1.4);
- Një Plan të aprovuar të Fluturimit VFR (për ardhje dhe shkuarje);
- Dy radio VHF operationale në bord;
- Transmetimi në çdo pesë (5) minuta për të treguar pozicionin e tyre, lartësinë dhe drejtimin e fluturimit;
- Kur të kryhet aterrimi përfundimtar kudo në KOSOVË jashtë CTR të PRISHTINËS, sigurohuni që plani i fluturimit është mbyllur duke telefonuar PRISHTINA APP nëpërmjet RTF 119.175 VHF ose nëpërmjet telefonit PRISHTINA ARO: +38.138.595.8311 ose +38.138.595.8211.

SHËNIM: Për AIP të aplikueshëm referohuni në adresën e internetit: www.caa-ks.org

4.6.2 Koment të Përgjithshme. Të gjithë operatorët duhet t'i referohen AIP-së së aplikueshme për procedurat specifike për operimet në Aeroportin e PRISHTINËS. Operimet përfshijnë Forcat ushtarake të KOSOVËS, misionet e drejtpërdrejta mbështetëse (si civile dhe ushtarake), fluturimet civile dhe komerciale (shtetërore, humanitare, MEDEVAC dhe fluturimet teknike).

6. Dispozitat ndëshkuese

Nga sa më sipër rrjedh që veprimet e PIC-ut më 19 shkurt 2015 paraqesin shkelje të ligjit dhe rregulloreve përkatëse të nxjerra nga AACK-ja, përkatësisht të Rregullores 7/2014 mbi Operimin e Mjeteve Ajrore dhe Rregullores 1/2008, Rregullores 3/2012 dhe Rregullores 4/2012 mbi Aerodromet. Konsiderohet që këto shkelje paraqesin shfrytëzim të pakujdesshëm dhe të papërgjegjshëm të aeroplanit nga PIC-u, të sanksionuar me Nenin 77 të Ligjit për Aviacionin Civil. Për këtë qëllim, AACK-ja mund t'i shqiptojë PIC-ut një gjobë administrative në përputhje me Nenin 96.2 dhe 97.2 të Ligjit për Aviacionin Civil dhe veprime tjera administrative që konsiderohen të nevojshme për të mbrojtur operimet e aviacionit civil në Kosovë.

Përveç kësaj, PIC-u ka shkelur Rregullat e operimit në fuqi të NATO-së/KFOR-it siç është cekur më lart.

7. Konkluzionet

Në bazë të deklaratës me shkrim të dorëzuar nga PIC-u, arsyeja për aterrim në aerodromin e mbyllur të Gjakovës ka qenë turbulenca, e ndjekur nga kërkesa e udhëtarit të aterrim në pistën e afërme. Mirëpo, kjo deklaratë nuk qëndron dhe prandaj konsiderohet si e rreme dhe si e tillë e papranueshme për AACK-në. Nëse PIC-u ka hasur në vështirësi, atëherë ai do të kishte transmetuar informacionin tek ATC-ja në Prishtinë, që nuk ka ndodhur. Në atë rast, veprimet e ndërmarra në atë ditë nga PIC-u mund të arsyetoheshin, mirëpo, kjo nuk ka ndodhur. Nga një raport me video për këtë ngjarje, të transmetuar nga mediat lokale dhe në posedim nga AACK-ja, është e qartë se një ngjarje e planifikuar është organizuar në aerodromin e Gjakovës për aterrimin e fluturimit OKRUU dhe se PIC-u ka ndërmarrë edhe një ngritje dhe aterrim në aerodromin e Gjakovës.

Si përfundim, PIC-u ka kryer një veprim të aterrimin në një aerodrom të mbyllur (aerodromi i Gjakovës) në kundërshtim me kushtet specifike të dhëna në aprovimin e fluturimit të lëshuar PIC-ut, të cilat kanë përcaktuar në mënyrë të qartë rutën e cila është dashur të ndiqet (dmth. nisja nga BKPR, mbi-fluturimi i Gjakovës, aterrimi prapa në BKPR). Veprimi i tillë konsiderohet shfrytëzim i pakujdesshëm dhe i papërgjegjshëm i aeroplanit, i sanksionuar me Nenin 77 të Ligjit për Aviacionin Civil. Për këtë arsye, pavarësisht faktit se PIC-u ka poseduar një aprovim të rregullt për të operuar aeroplanin në këtë zonë, të lëshuar nga autoritetet në përputhje me NATO SPINS, mund të konkludohet se pas ndërmarrjes së dy (2) atertimeve dhe ngritjeve në aerodromin e Gjakovës, i cili është i mbyllur për trafik, ai ka vepruar në kundërshtim me ligjin dhe rregulloret përkatëse dhe kështu ka kryer dy (2) shkelje për të cilat mund të ngarkohet, siç është përshkruar më poshtë:

Aterrimi në një aerodrom jo-operativ - në kundërshtim me rregullat e përcaktuar në Rregulloren e AACK-së 1/2008 mbi Aerodromet, të amendamentuar me Rregulloren nr. 4/2012 mbi Aerodromeve e Certifikuara; Rregulloren e AACK-së nr. 3/2012 mbi Aerodromet e Aprovuara.

Shfrytëzimi i pakujdesshëm ose i papërgjegjshëm i aeroplanit - Neni 77 i Ligjit për Aviacionin Civil, Shfrytëzimi i pakujdesshëm ose i papërgjegjshëm i avionëve: "Avionët nuk mund të

shfrytëzohen në mënyrë të pakujdesshme ose të papërgjegjshme e cila rrezikon jetën ose pronën e një personi.”

8. Rekomandimet e sigurisë

1. Në edicionin e ardhshëm të AIP-së së Kosovës duhet të përfshihen informacionet përkatëse për aerodromin e Gjakovës, me një vërejtje të qartë se ai mbetet i mbyllur për trafik.
2. Koordinimi me KFOR J3 Air për të reflektuar Rekomandimin 1 më lart në amendamentimin e ardhshëm të NATO SPINS.
3. Vazhdimi i procesit të normalizimit të hapësirës së ulët ajrore të Kosovës me qëllim të, ndër tjerash, mundësimit të shfrytëzimit të saj për GAT VFR në përputhje me ICAO SARPs dhe legjislacionin përkatës të BE-së.
4. Publikimi nga autoritetet përkatëse i hartave ICAO VFR të hapësirës ajrore të Kosovës.
5. Informimi për këtë incident i autoritetit të shtetit të regjistrimit të aeroplanit dhe i autoritetit të shtetit të licencimit të PIC-ut.
6. Drejtori i Përgjithshëm i AACK-së të ndërmarrë veprime të menjëhershme administrative që kanë për qëllim mbrojtjen e aviacionit civil në Kosovë, duke vendosur një kufizim të përkohshëm të fluturimit në hapësirën ajrore të Kosovës të PIC-ut të përfshirë në këtë incident.

Inspektorët përgjegjës:

Kushtrim Musa

Drejtor i Departamentit të Sigurisë së Fluturimeve
AAC e Kosovës

Burim Dinarama

Drejtor i Departamentit të Aerodromeve
AAC e Kosovës