

Aireon dhe FlightAware
fillojnë vëzhgimin e
fluturimeve nga gjithësia

faqe 12

AAC-ja
ndihmon
AAC-në e
Maqedonisë
në auditimin
e Aeroportit
të Shkupit
për mallra të
rezikshme



faqe 8

Autorial nga
Muhamed Luta

Krijimi i
U-Hapësirës për
akomodimin e
operimeve për
mjetet ajrore me
pilot dhe pa pilot



faqe 9

aviatori

Buletin mujor i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës

Na vizitoni ONLINE në: www.caa-ks.org

Nr. 85 | 4 dhjetor 2018

CAA

Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës
Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova
Civil Aviation Authority of Kosovo

Editorial nga Besnike Ukmata

**Kronologji e disa
momenteve të rëndësishme të
aviacionit civil të Kosovës**

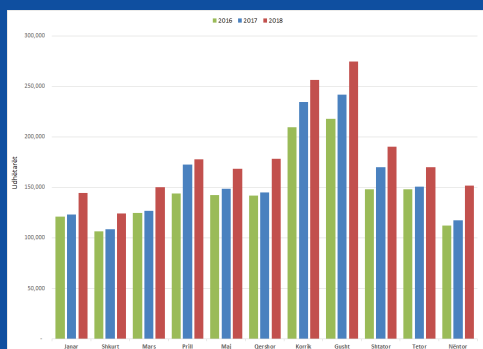


faqe 2

**Të rejat
legjislative të AAC-së**

faqe 6

**Rreth 30% rritje e numrit të
udhëtarëve në nëntor në ANP**



faqe 7

**AAC-ja certifikon ANP "Adem Jashari"
sipas standardeve të BE-së**



faqe 4

**Aviacioni civil i Kosovës promovohet
në revistën "Airliner World"**

faqe 11

**AAC-ja do të përfitojë nga projekti
IPA 4 i KE-së edhe në vitin 2019**

faqe 6

NJË PYETJE

**Si udhëtohet
me kafshë
shtëpie?**



faqe 13

KRONOLOGJI E DISA MOMENTEVE TË RËNDËSISHME TË AVIACIONIT CIVIL TË KOSOVËS 2000-2018



Besnike Ukmata

7 dhjetori shënohet si Dita Ndërkombëtare e Aviacionit Civil; kjo datë koïncidon me 7 dhjetorin e vitit 1944 kur 52 shtete nënshkruan Konventën e Çikagos e cila mes tjerash ka themeluar Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ONAC). Republika e Kosovës, edhe në këtë 7 dhjetor, për shkaqe politike nuk ka arritur të bëhet anëtare e ONAC-it përkundër përpjekjeve të saj të vazhdueshme. Sidoqoftë, në Republikën e Kosovës është ndërtuar një sektor shembullor i aviacionit civil me numra mbresëlënës të trafikut ajror në rritje, me histori të operimeve të sigurta dhe me një infrastrukturë ligjore e rregullatore që ngërthen standardet më të përditësuara të ONAC-it dhe të BE-së në fushën e aviacionit civil (AAC-ja ka transponuar dhe implementuar 116 rregullore për dhjetë vite të ekzistencës së saj e numër të konsiderueshëm edhe autoritetet tjera të aviacionit). Edhe pse jashtë familjes së madhe të ONAC-it, mendova që këtë ditë ta shënojmë duke listuar disa nga sukseset e arritura që nga paslufta që po kulmojnë me më shumë se 2 milionë udhëtarë këtë vit përkundër sfidave të shumta:

2000

- Fillim i vitit 2000 - Rifillojnë operimet në Aeroportin e Prishtinës pas luftës;
- 397,000 udhëtarë të shërbyer në këtë vit;

2003

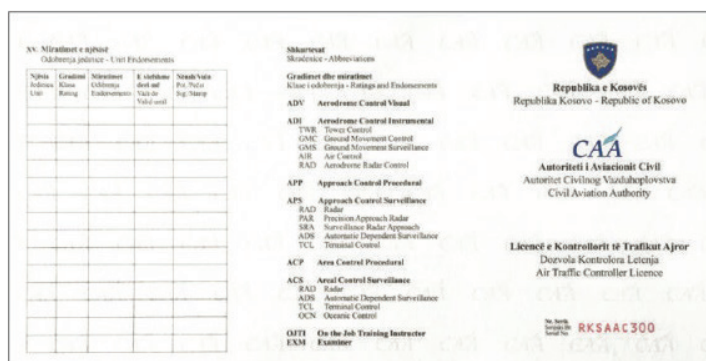
- 23 qershor 2003 - UNMIK-u themelon Zyrën Rregullatore të Aviacionit Civil me përgjegjësi në siguri, sigurim dhe rregullim ekonomik të aviacionit civil;

2006

- 10 tetor 2006 - UNMIK-u, në emër të Kosovës, nënshkruan me BE-në Marrëveshjen mbi Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit;

2008

- 15 qershor 2008 - Hyn në fuqi Ligji për Aviacionin Civil i bazuar në Nenin 130 të Kushtetutës së Republikës së Kosovës; Themelohen katër autoritete publike me përgjegjësi në aviacionin civil: AAC, Departamenti i Aviacionit Civil (MTPT), Departamenti i Sigurimit të Aviacionit Civil (MPB) dhe Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike (ZKM);
- Nëntor 2008 – Shërbehet udhëtarë i 1 milionit në ANP brenda vitit;
- 1 dhjetor 2008 - AAC-ja certifikon “Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës” sh.a në përputhje me standardet e ONAC-it;
- 31 dhjetor 2008 - AAC-ja licencon 26 kontrollorët e parë të trafikut ajror;



2010

- 12 gusht 2010 - Nënshkruhet Marrëveshja e koncesionimit të ANP-së në mes Republikës së Kosovës dhe Limak Kosovo International Airport;
- 16 gusht 2010 - ANP merr emrin “Adem Jashari”;
- 30 nëntor 2010 - Nënshkruhet Marrëveshja për shërbime të rregullta ajrore me Zvicrën.

2011

- Shkurt 2011 - AAC-ja miraton Institutin e Mjekësisë së Punës në Gjakovë si Qendrën e parë Aeromjekësore në Republikën e Kosovës;
- 13 nëntor 2011 - Parafohet Marrëveshja për shërbime ajrore me Turqinë;

>> vijon nga fq. 2

- 31 dhjetor 2011 - AAC-ja miraton “Exfis” sh.a. si furnizues me karburant në ANP “Adem Jashari”;

2012

- 31 maj 2012 - AAC-ja miraton “LKIA” sh.a. si ofrues i shërbimeve në tokë në ANP “Adem Jashari”;

2013

- Tetor 2013 - Përrurohet terminali i ri në ANP “Adem Jashari” me kapacitet 4.5 mil udhëtarë;



2014

- 17 mars 2014 - Nënshkruhet Marrëveshja për shërbime ajrore me Emiratet e Bashkuara Arabe;
- Prill 2014 - Rihapet hapësira e lartë ajrore e Kosovës për mbikalime të fluturimeve komerciale;
- Dhjetor 2014 - AAC-ja lëshon licencat e para aeronautike për paraglajdistë;

2016

- 1 janar 2016 - Themelohet Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA) (transformohet nga ndërmarrje publike në agjenci shtetërore);
- 19 gusht 2016 - AAC-ja certifikon ASHNA-n për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror, të

komunikimit, navigimit dhe survejimit, dhe të informatave aeronautike dhe meteorologjike në Republikën e Kosovës;



- Nëntor 2016 - Agjencia Evropiane për Siguri të Aviacionit (EASA) auditon për herë të parë AAC-në dhe ASHNA-n;

2018

- 5 prill 2018 - Parafohet Marrëveshja për shërbime ajrore me Mbretërinë e Bashkuar të Britanisë së Madhe dhe Irlandës së Veriut;
- 15 korrik 2018 - Nënshkruhet Marrëveshja për shërbime ajrore me Katarin;
- 8 nëntor 2018 - ANP “Adem Jashari” certifikohet në përputhje me standardet më të reja të BE-së duke u bërë aeroporti i parë në rajon që është certifikuar me këto standarde që janë më shumë kërkuese se standardet e ONAC-it.
- 3 dhjetor 2018 – Shërbehet udhëtar i 2 miliontë në ANP brenda vitit.

Autorja është Drejtoreshë e Departamentit për Bashkëpunimi Ndërkombëtar dhe Rregullimit Ekonomik të Aviacionit në AAC.

AAC-ja e Kosovës ua uron Ditën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil të gjithë profesionistëve të aviacionit në Kosovë duke i përgëzuar për përpjekjet e përditshme që të kemi një sistem të sigurt dhe efikas të aviacionit civil në Kosovë. Shumë suksese në punët që po na presin!

Na vizitoni
ONLINE në
www.caa-ks.org



@KosovoCAA



Kosovo Civil Aviation Authority

Në prag të arritjes së shifrës vjetore 2 milionëshe të numrit të udhëtarëve në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari”, gjatë këtij viti operatori i tij “Limak Kosovo International Airport” Sh.A. (LKIA) e kaloi me sukses procesin e certifikimit të aerodromit, për autorizim të operimeve në përputhje me Rregulloren nr.17/2017 për dispozitat dhe procedurat administrative në lidhje me aerodromet, që u finalizua me nënshkrimin e certifikatës më 8 nëntor 2018 nga Drejtori i Përgjithshëm i AAC-së, Dritan Gjonbalaj. Certifikata e re është pa afat skadimi por mirëmbajtja e kriterëve në bazë të të cilave është certifikuar do të jetë subjekt i mbikëqyrjes së vazhdueshme së operatorit nga inspektorët e aerodromeve në AAC. Si njëri ndër aeroportet e para të rajonit me këtë certifikim, ANP “Adem Jashari” dëshmon aplikimin e standardeve më të larta në të gjitha aspektet e operimeve, duke përfshirë të gjithë infrastrukturën dhe sistemet në pistë, në rrugët e taksimit si dhe në platformat e aeroplanëve. Procedurat dhe proceset në lidhje me sigurinë dhe mbrojtjen e aeroportit dhe operimet e saja ishin gjithashtu kushtet kyçe për t’u pajisur me certifikatën, e cila konfirmon se aerodromi operon plotësisht në përputhje me kërkesat dhe standardet e përcaktuara nga Agjencia Evropiane e Sigurisë së Aviacionit (EASA).

Këtij procesi i parapriu organizimi legjislativ i Autoritetit të Aviacionit Civil, i cili më 2017 me qëllim të zbatimit të Rregullores së Komisionit (BE) Nr.139/2014 që përcakton kushtet dhe procedurat administrative që lidhen me aerodromet në pajtim me Rregulloren (KE) Nr. 216/2008, e transponoi atë përmes Rregullores nr.17/2017 për dispozitat dhe procedurat administrative në lidhje me aerodromet.

Rregullorja e re dallon me standardet e aplikuar nga

AAC-ja certifikon ANP “Adem Jashari” sipas standardeve të BE-së


 Republika e Kosovës
 Republika Kosovo - Republic of Kosovo


 Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës
 Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova
 Civil Aviation Authority of Kosovo

CERTIFIKATË AERODROMI

SERTIFIKAT AERODROMA - AERODROME CERTIFICATE

Nr. Ref. / Ref. Br. / Ref. No.: **RKS.ADR.C.001**

Në pajtim me nenin 61 të Ligjit nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil, Rregulloren nr. 17/2017 për dispozitat dhe procedurat administrative në lidhje me aerodromet (Rregullorja (BE) No. 139/2014) dhe sipas kushteve të specifikuar më poshtë, Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Kosovës vërteton që:

U skladu sa Çlanom 61 Zakona br. 03/L-051 o civilnom vazduhoplovstvu, Pravilnikom br. 17/2017 o uslovima i upravnin postupcima vezanih za aerodrome (Pravilnik (EU) br. 139/2014) i pod uslovima koji su navedeni u nastavku, Autoritet za Civilno Vazduhoplovstvo Republike Kosovo ovim potvrđuje:

Pursuant to Article 61 of the Law No. 03/L-051 on Civil Aviation, Regulation No. 17/2017 on requirements and administrative procedures related to aerodromes (Regulation (EU) No.139/2014) and subject to the conditions specified below, Civil Aviation Authority of Republic of Kosovo hereby certifies that:

LIMAK KOSOVO International Airport Sh.A.
 Rr. Mbreti Zogu I, Nr. 9, 10000 Prishtinë
 LIMAK KOSOVO International Airport D.D.
 U/I. Kralj Zogu I, Br. 9, 10000 Priština
 LIMAK KOSOVO International Airport J.S.C.
 King Zog I St., No. 9, 10000 Prishtina

është i autorizuar të operojë Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” në përputhje me dispozitat e Rregullores Nr. 17/2017 (Rregullorja (BE) No. 139/2014), bazën e certifikimit të aerodromit, kushtet e certifikatës dhe manualin e aerodromit.

je ovlašćen za upravljanje Međunarodnog aerodroma u Prištini “Adem Jashari”, u skladu sa odredbama Pravilnika br. 17/2017 (Pravilnik (EU) br. 139/2014), osnovnim uslovima za izdavanje certifikata aerodroma, uslovima certifikata i priručnikom aerodroma. is authorised to operate Prishtina International Airport “Adem Jashari”, in accordance with the provisions of Regulation No. 17/2017 (Regulation (EU) No. 139/2014), the aerodrome certification basis, the terms of the certificate and the aerodrome manual.

Kjo certifikatë do të mbetet e vlefshme për një afat të pakufizuar, përveç nëse dorëzohet apo revokohet. Ovak certifikat ostaje validan u neograničenom trajanju, osim ako nije predat ili oduzet. This certificate shall remain valid for an unlimited duration, unless it is surrendered or revoked.

Lëshuar më / Izdato / Issued on: **08/11/2018**

Nr. i revidimit / Revizija br. / Revision No: 0


Dritan Gjonbalaj
 Drejtor i përgjithshëm – Generalni direktor – Director General

Certifikata e lëshuar e aerodromit

Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ICAO) pasi që shumë kriterë që sipas ICAO-s ishin në formë të rekomandimit me këtë rregullore tanimë janë standarde të detyrueshme.

Rregullorja e Komisionit (BE) nr. 139/2014

Me nxjerrjen nga EASA të

udhëzimeve përkatëse nga Rregullorja Themelore (KE) nr. 216/2008 dhe ajo (BE) nr. 139/2014, ‘Rregullat Zbatuese’ tani janë përcaktuar si standarde të përbashkëta për planifikimin, operimin, dhe mbrojtjen e aerodromeve në Evropë. Këto standarde të përbashkëta janë të detyrueshme për të gjitha shtetet

vijon në fq. 5 >>

anëtare, dhe tanimë secili aerodrom që vepron nën përgjegjësinë e EASA-s duhet të ketë këtë certifikim nga autoriteti përgjegjës shtetëror në përputhje me Specifikimet e EASA-s.

Bazat e Certifikimit (CB)

Procesi i marrjes së një certifikate të aerodromit përfshin krijimin e CB të aerodromit. Termi “Bazat e Certifikimit” (CB) është një term kyç në fushën e mbikëqyrjes së aerodromeve. Sipas Rregullores (KE) nr. 216/2008 për secilin aerodrom në të cilin zbatohen rregullat evropiane kërkohet një certifikatë. Koncepti i CB reflekton fleksibilitetin me të cilin BE-ja merr parasysh infrastrukturën jo uniforme të industrisë së saj të aeroportëve. Prandaj CB lejon të merren parasysh kushtet lokale duke lejuar zgjidhje lokale të devijimeve nga ‘Specifikimet e Certifikimit’ (CS). Rregullorja (KE) nr. 139/2014 jep udhëzimet e sakta se si procesi kërkon që Bazat e Certifikimit (CB) propozohen nga aplikuesi (zakonisht operatori i aerodromit) dhe në fund vendoset nga Autoriteti Kompetent, entiteti shtetëror i caktuar për të vërtetuar dhe mbikëqyrur aeroportet.

Cilat janë kërkesat më të rëndësishme?

Kushtet e infrastrukturës duhet të jenë në përputhje me kriteret që quhen ‘Specifikimet e Certifikimit’ (CS) dhe ‘Materialin Udhëzues’ (GM) për Dizajnin e aerodromeve (CSADR-DSN), dhe Aspektet organizative/operacionale në pajtim me ‘Mjetet e Pranueshme të Përputhshmërisë’ (AMC) dhe GM tek Autoriteti, organizimi dhe operimet. Në rastet kur ka devijime nga baza e certifikimit në përputhje me kërkesat e lartpërmendura, operimet e sigurt të fluturimit mund të sigurohen përmes zgjerimit të masave dhe metodave, për shembull nëpërmjet të ashtuquajturit ‘Kushteve të Veçanta’ (SC), ‘Nivelit të Barabartë të Sigurisë’ (ELOS), ose ‘Dokumentit për Pranimin e

Devijimit dhe Veprimit’ (DAAD). Këto masa dhe metoda ndihmojnë për të kompensuar devijimet e mundshme nga kriteret e specifikuara.

Procesi i konvertimit të certifikatës

Pas futjes në fuqi të Rregullores së AAC-së nr.17/2017, procesi i konvertimit të certifikatës kaloi nëpër dy faza: Verifikimi i dokumentacionit dhe Verifikimi i përputhshmërisë së standardeve në vendin e ngjarjes (në terren).

Dokumentet kryesore të bazës së certifikimit të cilat u përfshinë në procesin e verifikimit janë: Manuali i Aerodromit, Plani i Emergjencave, Shërbimet e shpëtimit dhe zjarrfikjes, Sistemi për menaxhimin e rrezikut nga bota shtazore, Lista kontrolluese e bazës së certifikimit dhe Lista kontrolluese e bazës së operimeve. Kurse sa i përket sistemit të mbrojtjes së aeroportit nga ndërhyrjet e paligjshme është rishikuar Programi i Sigurimit të Aeroportit (AVSEC). Për të konkluduar se është krijuar baza e certifikimit dhe operimit, dhe për të verifikuar përputhjen me kërkesat e zbatueshme, ekipi i inspektorëve të AAC-së gjatë periudhës 24- 26 tetor realizoi një auditim final në aeroport për fushat në vijim:

- Përshtatshmëria e infrastrukturës

dhe objekteve të aerodromit;

- Pajtueshmëria me kërkesat e aplikueshme të Pjesës-ADR.OPS;
 - Struktura e sistemit të menaxhimit;
 - Menaxhimi i sigurisë dhe monitorimi i pajtueshmërisë me kërkesat e zbatueshme;
 - Dokumentacioni mbi të cilin duhet të jepet certifikata duke përfshirë manualat teknike.
- Kurse sa i përket sistemit të mbrojtjes së aeroportit nga ndërhyrjet e paligjshme, në bashkëpunim të ngushtë me AAC-në inspektimi në aeroport u realizua nga inspektorët e Divizionit për Siguri të Aviacionit Civil pranë Ministrisë së Punëve të Brendshme. Gjatë tërë procesit të auditimit, inspektorët e AAC-së dhe MPB-së punuan ngusht me ekipin e menaxherëve të LKIA-së të cilët arritën të zbatojnë të gjithat standardet e reja.
- Edhe pse Kosova nuk e kishte detyrim implementimin e këtyre standardeve në afatin kohor të njëjtë me vendet anëtare të BE-së, me këtë certifikim Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Kosovës arriti të konfirmojë aplikimin e standardeve evropiane në fushën e operimeve të aerodromit, në përputhje me Marrëveshjen Shumëpalëshe për Krijimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (Marrëveshja HPEA).



Pamje e ekipit auditues të AAC-së me kolegët nga LKIA

AAC-ja DO TË PËRFITOJË NGA PROJEKTI IPA 4 I KE-së EDHE NË VITIN 2019

Më 29 nëntor 2018 në selinë kryesore të Agjencisë Evropiane të Sigurisë në Aviacion (EASA) në Këln të Gjermanisë mbajti takimin Komitetit Drejtues të projektit të asistencës teknike IPA 4 i cili ka filluar më 1 janar 2018 dhe përfundon në fund të vitit 2019. Në takim morën pjesë AAC-të e shteteve që përfitojnë nga ky projekt: Kosova, Shqipëria, Mali i Zi, Maqedonia dhe Serbia si dhe zyrtarë të EASA-s të Departamentit të bashkëpunimit ndërkombëtar përgjegjës për zbatimin e këtij projekti të financuar nga Komisioni Evropian. Drejtori i departamentit të bashkëpunimit ndërkombëtar në EASA, z. Frank Steffens hapi takimin duke potencuar rëndësinë që shtetet e Ballkanit Perëndimor kanë për industrinë e aviacionit për shkak të rritjes signifikante të trafikut. Ai tha se në departamentin e tij veç kanë filluar punët për dizajnimin e një projekti të ri të asistencës teknike që do të shtrihej në fusha të reja të përgjegjësisë së EASA-s siç është fusha e shërbimeve të navigacionit ajror.

Znj. Besnike Ukmata, Drejtoreshë e departamentit për bashkëpunim ndërkombëtar në AAC-në e Kosovës tha se dy misionet teknike të kryera sivjet në kuadër të këtij projekti që patën për qëllim asistencën në zbatimin e Programit Shtetëror të Sigurisë kanë qenë shumë të



dobishme, kanë mundësuar përpos tjerash përcaktimin e indikatorëve të sigurisë në nivel shteti pasi që Kosova është në proces të menaxhimit të riskut të sigurisë. Ajo ritheksoi rëndësinë e këtyre asistencave teknike për inspektorët kosovarë.

Gjatë takimit, EASA njoftoi se gjatë vitit 2019 Kosova do të përfitojë nga së paku edhe dy aktivitete: i pari gjatë të cilit dy ekspertë të EASA-s do të vijnë në Kosovë për të trajnuar stafin e AAC-së mbi raportimin dhe analizimin e ndodhjeve të sigurisë ajrore në sistemin ECCAIRS (Baza evropiane për mbledhjen dhe shkëmbimin e të dhënave të sigurisë ajrore) dhe i dyti do të jetë trajnim në vend të punës, do të mbahet në selinë e EASA-s gjatë të cilit 4 ekspertë të EASA-s do të trajnojnë dy inspektorë të AAC-së për menaxhimin e bazës së të dhënave, cilësinë e

tyre, përdorimin e taksonomisë, vlerësimin e riskut dhe analizën e të dhënave. Në këtë mënyrë, inspektorët përgjegjës të AAC-së do të trajnohen edhe do ta përvetësojnë këtë lëmi të rëndësishme si nga ana procedurale edhe nga ajo teknike.

Gjatë takimit, përfaqësues të EASA-s shprehën brengën e tyre për vështirësinë e mbajtjes së stafit kompetent në AAC-të e regionit për shkak se këto të fundit shumë shpesh po preken nga vendime jo të matura politike të cilat po e dobësojnë pavarësinë e autoriteteve dhe po ndikojnë në fuqinë e tyre për të mbajtur stafin e trajnuar vite me radhë. Ata thanë se janë duke menduar seriozisht që një pjesë e projektit të ardhshëm të fokusohet në mbajtjen e qëndrueshmërisë së AAC-ve në region dhe përmirësimin e vazhdueshëm të kompetencës.

TË REJAT LEGJISLATIVE TË AAC-së

Gjatë muajit nëntor, Autoriteti i Aviacionit Civil ka nxjerrë dy rregullore të rëndësishme për fushën e aerodromeve: Rregulloren nr. 09/2018 për zonat mbrojtëse të aerodromeve dhe Rregulloren nr. 10/2018 për ndryshimin dhe plotësimin e Rregullore nr. 3/2012 mbi aerodromet e aprovuara. Rregullorja për zonat mbrojtëse të aerodromeve paraqet përcaktimin e rregullave dhe procedurat për zonat e mbrojtura të aerodromit, kurse

Rregullorja mbi aerodromet e aprovuara përcakton dispozitat dhe procedurat që duhet të zbatohen për aerodromet e vogla për përdorim publiko-civil, që nuk kanë nevojë të certifikohen. Nxjerrja, respektivisht ndryshimi i këtyre rregulloreve, ka rezultuar pas publikimit të Rregullore nr. 17/2017 për dispozitat dhe procedurat administrative në lidhje me aerodromet (transponim i Rregullore nr. 139/2014).

Bashkëpunimi me AAC-në e Italisë lidhur me menaxhimin e fluksit të trafikut ajror

Prej 19-23 nëntor 2018, dy ekspertë italianë nga AAC-ja e Italisë kanë mbështetur zyrtarët e AAC-së së Kosovës dhe të ASHNA-s në shtjellimin e objektivës së menaxhimit më të mirë të trafikut ajror siç parashihet me Rregulloren e BE-së nr. 255/2010 të transponuar në rendin tonë ligjor përmes Rregullores së AAC-së nr. 08/2017 për rregullat e përbashkëta për menaxhimin e fluksit të trafikut ajror. Ky mision teknik është mundësuar me mbështetjen financiare të BE-së përmes instrumentit TAIEEX.

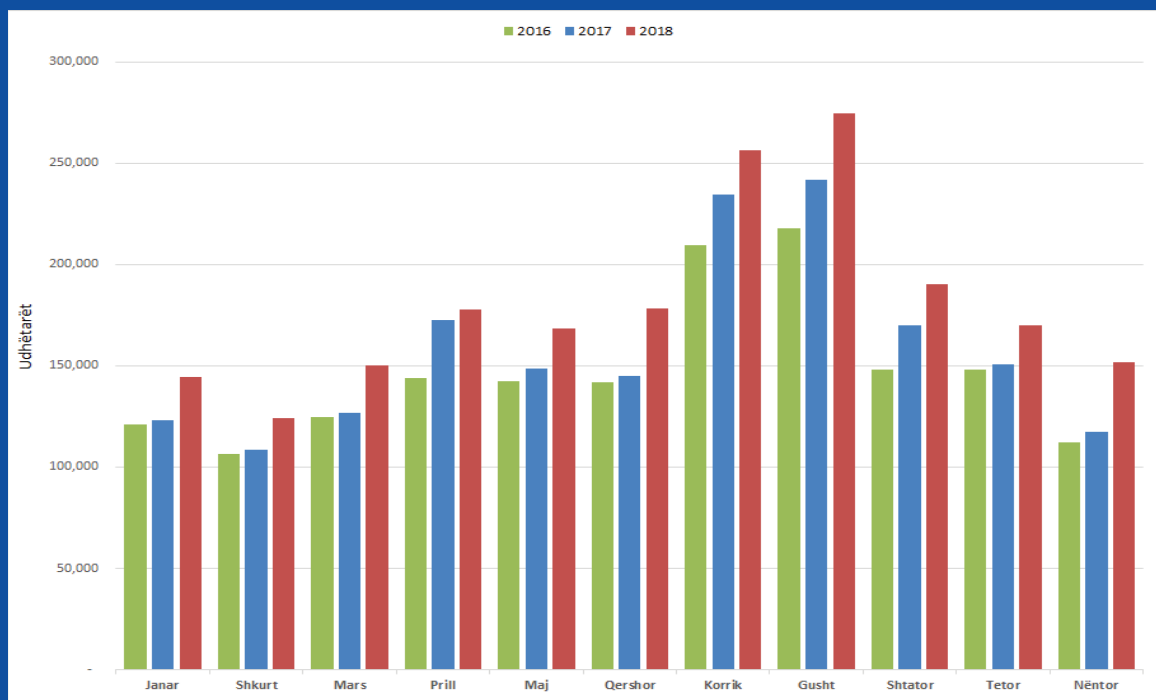
Gjatë punës së përbashkët, ekspertët dhanë këshilla mbi parimet e menaxhimit të fluksit të trafikut ajror dhe shpjeguan se si struktura lokale menaxhuese mund të iniciojë të gjitha aktivitetet e nevojshme që kërkojnë në kontekst të operimeve të rrjetit në

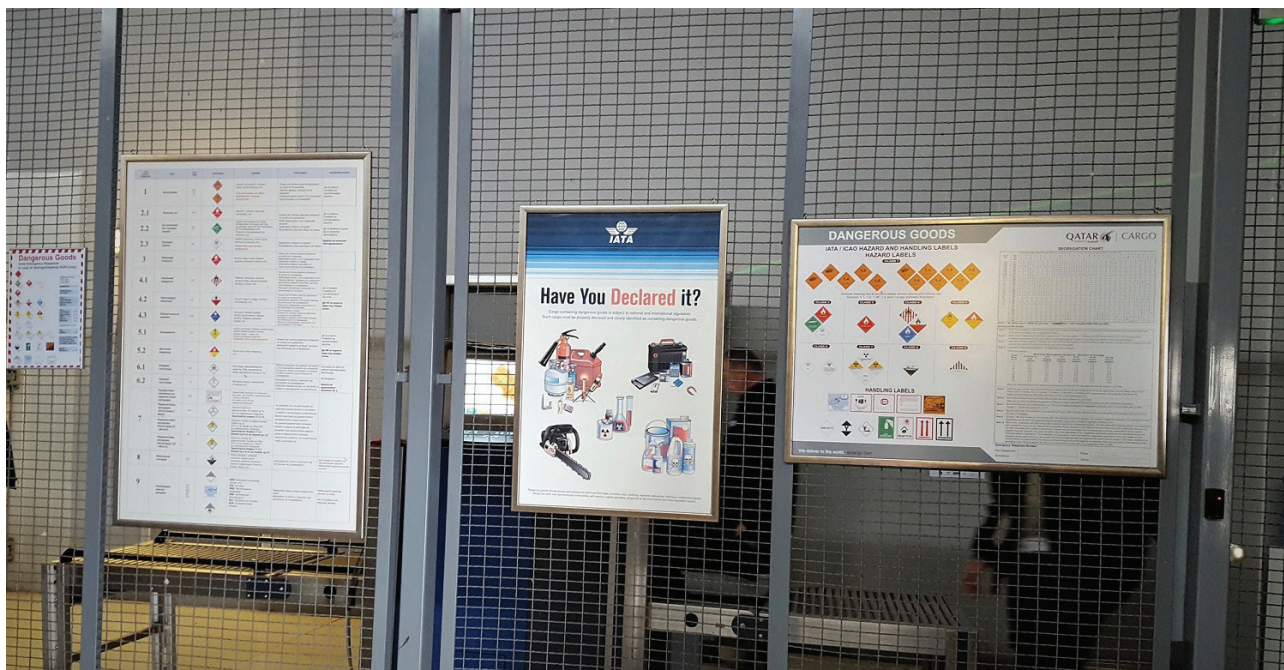


EUROCONTROL. Ekspertët së bashku me zyrtarët e ASHNA kanë identifikuar të gjithë elementet implementuese të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror të cilat mungojnë aktualisht kryesisht për

shkak të pamundësisë së Kosovës që të bëhet anëtare e EUROCONTROL-it. Ky mision është i vlefshëm për finalizimin e Strategjisë sektoriale të aviacionit civil të Kosovës e cila është në hartim e sipër.

Rreth 30% rritje e numrit të udhëtarëve në nëntor në ANP





Njoftimet për mallrat e rrezikshme në pikën e pranimit të ngarkesave dhe njoftimet për reagimet në situatat emergjente me mallrat e rrezikshme

AAC-ja e Kosovës ndihmon AAC-në e Maqedonisë në auditimin e Aeroportit Ndërkombëtar të Shkupit për mallra të rrezikshme

Më 8 dhe 9 nëntor 2018, inspektori i Departamentit të Sigurisë së Fluturimeve të AAC-së, z. Bajram Xhemaili, ka marrë pjesë në auditimin për mallrat e rrezikshme të Aeroportit Ndërkombëtar të Shkupit (TAV Macedonia "SKP"), si ndihmë për ekipin auditues të Agjencisë së Aviacionit Civil të Maqedonisë. Pjesëmarrja është bërë me ftesë të Drejtorit të përgjithshëm të AAC-së së Maqedonisë, e cila është bazuar

në Memorandumin e Mirëkuptimit ndërmjet autoriteteve të aviacionit civil të Republikës së Maqedonisë, Republikës së Shqipërisë dhe Republikës së Kosovës mbi kornizën për një bashkëpunim më të avancuar në aviacionin civil, të datës 19 gusht 2011.

Ekipi auditues ka audituar manualin e aeroportit dhe procedurat për trajtimin e mallrave të rrezikshme, qendrën e ngarkesave (cargo), qendrën e trajnimit, njoftimet për mallrat e

rrezikshme në zonat ku udhëtarët regjistrohen dhe ku hipin në aeroplan, njoftimet për reagimin në situatat emergjente me mallrat e rrezikshme, si dhe procedurat për raportimin e aksidenteve, incidenteve dhe mallrave të rrezikshme të padeklaruara ose të keqdeklaruara.

Pas auditimit, z. Xhemaili ka përgatitur një raport për rezultatet e auditimit dhe veprimet e nevojshme, dhe e ka shkëmbyer atë me anëtarët e ekipit auditues të AAC-së së Maqedonisë.

FOTOLAJM

AAC-ja ka vazhduar takimet konsultative me përfaqësuesit e kompanive të ndryshme që kanë shprehur interes për instalim të turbinave të erës për prodhim të energjisë elektrike në Republikën e Kosovës. Gjatë muajit nëntor kemi pritur z. Arbnor Kastrati nga kompania AKUO ENERGY MED për t'u informuar rreth projektit për ndërtim të kantierit të gjeneratorëve të erës në malin e Çyçavicës, Komuna Skenderaj.

Duke i koordinuar veprimet nën përgjegjësinë e saj, përmes vlerësimeve të sigurisë nga operatori i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" – LKIA dhe Agjencia për Shërbimet e Navigacionit Ajror të Republikës së Kosovës, AAC-



ja duhet të sigurohet se këto turbina nuk do të ndikojnë në sigurinë e operimeve në aeroport dhe në trajektoret e fluturimeve të mjeteve ajrore në Republikën e Kosovës.

Krijimi i U-Hapësirës për akomodimin e operateve për mjetet ajrore me pilot dhe pa pilot



Muhamed Luta

Mjetet ajrore pa pilot (dronët) do të jenë pjesë e së ardhmes sonë. Ndryshimet e shpejta në teknologjinë e dronëve përmbajnë një premisë të jashtëzakonshme për përdorimin e ardhshëm të hapësirës ajrore dhe aviacionit në përgjithësi, përderisa transformimi digjital zgjerohet dhe shtrihet në qiellin tonë. Kjo kërkon një ndryshim në mënyrën se si menaxhohet hapësira ajrore. Deri në vitin 2035 pritet që trafiku ajror të dyfishohet, me disa mijëra avionë komercial në qiell çdo ditë, si dhe potencialisht edhe me qindra e mijëra mjete tjera ajrore. Për më shumë, pritet që këto mjete do të jenë ngushtë të lidhura mes vete dhe të automatizuara, duke ofruar shërbime të avancuara të të dhënave dhe duke operuar kudo, përfshirë edhe brenda qyteteve.

Transformimi i infrastrukturës për të mbështetur operate të tilla, do të jetë kritik për shfrytëzimin e potencialit të një sektori të caktuar, zhbllokimin e rritjes së tregut, vendeve të reja të punës dhe përmirësimin e shërbimeve ndaj qytetarëve. Përshtatja e mënyrës së punës tonë të përditshme nuk do të jetë e mjaftueshme për këtë qëllim, andaj nevojitet një qasje e re dhe këtu pritet që U-hapësira do të luajë një rol qendror në transformimin e ardhshëm të qiellit tonë.



Figura 1. Operimet e përziera të mjeteve ajrore me pilot dhe pa pilot

Çka është U-hapësira?

U-airspace => U = Unmanned; Airspace = Hapësirë= Hapësirë për mjetet ajrore pa pilot.

U-hapësira është një grup shërbimesh të reja të cilat do të bazohen në një nivel të lartë të digjitalizimit dhe automatizimit të funksioneve dhe procedurave specifike të dizajnuara për të përkrahur qasje efektive dhe të sigurt në hapësirën ajrore për një numër të madh të dronëve dhe fluturakeve komerciale.

Si e tillë, U-Hapësira është një kornizë lehtësuese e dizajnuar për të mbështetur çdo lloj misioni rutinë, në të gjitha klasat e hapësirës ajrore dhe në të gjitha llojet e mjediseve - madje edhe në mjedisë të mbingarkuara - duke adresuar një ndërlidhje adekuate me fluturaket e drejtuar nga pilotët dhe të kontrolluar nga Kontrolli i Trafikut Ajror (KTA).



Figura 2. Një shembull ilustrimi i U-Hapësirës

Fillimisht, kjo hapësirë do të përfshijë hapësirën ajrore deri në lartësinë 150 metra dhe do të hapë rrugën për zhvillimin e një tregu të fuqishëm dhe dinamik të shërbimeve të trafikut në Evropë.

Një kornizë e qartë në nivel të BE-së do të lejojë krijimin e një tregu të vërtetë evropian për shërbimet ndaj fluturakeve me pilot dhe pa pilot, duke shfrytëzuar potencialin për krijimin e vendeve të reja të punës dhe mundësinë e zhvillimit dhe rritjes së këtij sektori të ri të ekonomisë.

Për të arritur këtë qëllim, “Programi për Hulimtim në Menaxhimin e Trafikut Ajror në Qiellin e Vetëm Evropian” (Single European Sky ATM Research Project – SESAR), ka marrë një mision që të zhvillojë një mjedis të avancuar për aviacionin që mbështet rritjen e trafikut për mjetet ajrore me pilot dhe pa pilot.

Në mbështetje të këtij misioni, në vitin 2017, SESAR ka hartuar projektin e U-hapësirës, me fokus të veçantë në vizionin, se si mund të bëhet operacionale kjo hapësirë. Projekti propozon zbatimin e 4 grupeve të shërbimeve për të mbështetur strategjinë e aviacionit të BE-së dhe kuadrin rregullator për dronët, si më poshtë:

U1: Shërbimet për themelimin/krijimin e U-hapësirës, që do të përfshinte regjistrimin dhe identifikimin elektronik si dhe përcaktimin e një perimetri virtual (“geofencing”). Ky shërbim parashihet të jetë operacional nga fundi i vitit 2019 e tutje.

U2: Shërbimet fillestare të U-hapësirës për menaxhimin e operimeve të dronëve, duke përfshirë planifikimin e fluturimit, miratimin e fluturimit, ndërlidhjen me kontrollin e trafikut ajror dhe monitorimin/përcjelljen nga ana e tyre. Ky shërbim parashihet të jetë operacional nga fundi i vitit 2022 e tutje.

U3: Shërbime të avancuara në U-hapësirë që mbështesin operacionet më komplekse në

hapësira të dendura me trafik të përzier, siç mund të jetë detektimi i automatizuar i konflikteve dhe funksioni për evitim të tyre. Ky shërbim parashihet të jetë operacional nga fundi i vitit 2027 e tutje.

U4: Shërbimi i plotë në U-hapësirë, duke ofruar nivele shumë të larta të automatizimit, ndërlidhjes dhe digjitalizimit të dronëve dhe sistemit të U-hapësirës. Ky shërbim parashihet të jetë operacional nga fundi i vitit 2035 e tutje.

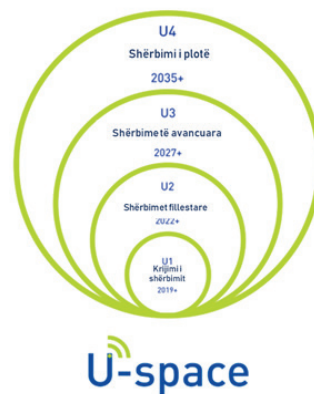


Figura 3. Fazat e implementimit të U-Hapësirës

Me krijimin dhe funksionalizimin e U-hapësirës, përfituesit kryesor do të ishin:



Pronarët e dronëve/operatorët:

- Do të kenë një qasje pa diskriminim, fleksibil dhe të hapur në shfrytëzimin e hapësirës ajrore;
- Do t'u mundësojë hapjen e një tregu për ofrimin e shërbimeve përmes dronëve.



Ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror/ Kontrolli i Trafikut Ajror:

- Do të kenë një qasje më pragmatike në organizimin dhe riorganizimin e rrjedhës

së trafikut në baza para-taktike dhe taktike;

- Do të kenë mundësinë e monitorimit dhe përcjelljes së lëvizjeve (trafikut) të dronëve, ashtu që të identifikojnë paraprakisht ndonjë konflikt potencial.



Autoritetet rregullatore:

- Do të kenë mundësi për të mirëmbajtur kontrollin mbi hapësirën ajrore;
- Do të sigurojnë mjedis për mbrojtje të privatësisë, si dhe ofrim të sigurisë dhe sigurimit;
- Sigurohen që të gjithë dronët janë të regjistruar dhe të identifikuar;
- Do të ofrojnë siguri dhe sigurim për hapësirat kritike.



Qytetarët:

- Do të kenë shërbime të reja inovative përmes dronëve;
- Do t'u sigurohen operime të sigurta të dronëve;
- Do t'u ofrohet mbrojtja e privatësisë dhe siguri i një ambienti pa zhurmë dhe pa ndotje.



Bizneset:

- Do të ofrojnë mundësi të zhvillimit të modeleve të reja të bizneseve;
- Do të nxisin rritjen e vendeve të reja të punës si dhe zhvillimin dhe rritjen e tregut;
- Mbështetje më e madhe drejt automatizimit dhe digjitalizimit.

Për informata më të hollësishme për U-Hapësirën vizitoni www.seesarju.eu.

Autori është Inspektor i shërbimeve të navigacionit ajror në AAC.

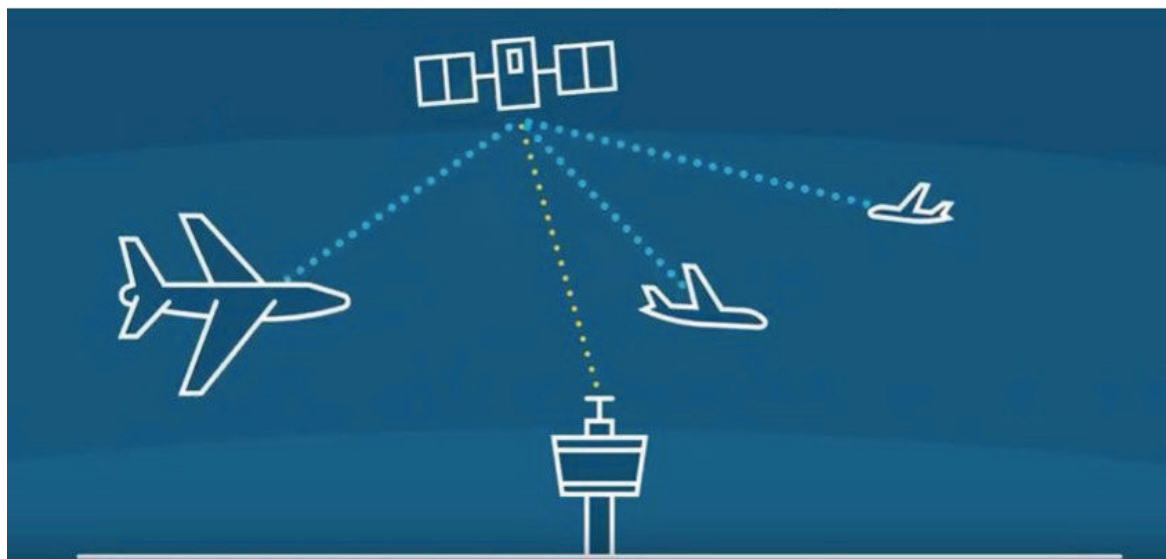
AVIACIONI CIVIL I KOSOVËS PROMOVOHET NË REVISTËN “AIRLINER WORLD”

Në edicionin e nëntorit, revista prestigjioze angleze “Airliner Word” ka publikuar në gjashtë faqe një artikull promovues për Kosovën me titull “Kosova – fluturimi në shtetin më të ri të Evropës”. Pasi që japin disa fakte historike për Kosovën, autorët shtellojnë në detaje tregun e transportit ajror dhe specifikat e tij, rritjen mbresëlënëse të trafikut të udhëtarëve nëpër vite, prezencën e kompanive ajrore dhe modeleve të tyre të biznesit, rolin e madh të diasporës në treg, infrastrukturën ligjore që mundëson të drejta të pakufizuara të trafikut ajror për operatorët e BE-së, infrastrukturën e re fizike në ANP “Adem Jashari” si dhe barrierat, kryesisht politike, për rritjen e mëtejme të tregut. Artikulli është shkruar nga ekspertët gjerman të Institutit DLR me bazë në Këln, Wolfgang Grimme dhe Sven Maertens të cilët ishin dy herë në Kosovë për të mbështetur profesionistët kosovarë të aviacionit.

“Përkundër turbulencave socio-ekonomike dhe disa procedurave jo të zakonshme, tregu i transportit ajror i Kosovës është shumë premtues dhe jep shenjë të rritjes së qëndrueshme. Me rritjen e vazhdueshme të interesimit të kompanive ajrore evropiane dhe relaksimit të pengesave historike nga autoritetet, e ardhmja e transportit ajror në Kosovë duket shumë e ndritur” – përfundon artikulli.



Aireon dhe FlightAware fillojnë vëzhgimin e fluturimeve nga gjithësia



Zhvilluesi i sistemit të vëzhgimit (survejimit) satelitor Aireon dhe kompania e specializuar në mbledhjen e të dhënave nga përcjellja e fluturimeve FlightAware, më 5 nëntor 2018 thanë se do të aktivizojnë ofertën për kompanitë ajrore për përcjelljen e fluturimeve nga gjithësia, GlobalBeacon, disa ditë para se të hyjë në fuqi rekomandimi i ONAC-it për vëzhgim të fluturimeve.

ONAC-i ka krijuar një konsensus në mes shteteve anëtare dhe sektorit ndërkombëtar të industrisë së transportit ajror për të bërë vëzhgimin e fluturimeve ajrore një prioritet afatshkurtër. Vendimi është marrë pas një takimi të posaçëm për vëzhgimin global të fluturimeve, pas zhdukjes së aeroplanit Boeing 777-200 të Malaysia Airlines në fluturimin MH370 i cili humbi kontaktin nga radari më 8 mars 2014 gjatë fluturimit nga Kuala Lumpur për në Pekin me 239 udhëtarë dhe ekuipazh në bord.

GlobalBeacon bën vëzhgimin e aeroplanëve dhe ofron raporte të pozicionit të aeroplanit çdo minutë, duke i mënjeluar kështu boshllëqet për vëzhgimin mbi oqeanë dhe në pjesët polare të hapësirës ajrore. Për këto të dhëna kompanitë ajrore mund të abonohen përmes FlightAëare dhe

duhet të paguajnë një tarifë mujore për çdo aeroplan.

Sistemi i Aireon-it grumbullon të dhëna nga rrjeti vëzhgues i bazuar në gjithësi, i cili është ndërtuar që të marrë të dhëna në mënyrë automatike të pozicionit të cilat transmetohen nga sistemi ADS-B nga bordi i aeroplanit e pranohen nga satelitët e ardhshëm Iridium. FlightAëare veç mbledh të dhënat ADS-B përmes stacioneve tokësore.

Biznesi kryesor i Aireon-it është furnizimi i ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror me raportimet ADS-B të aeroplanëve. Aireon-i pritet që deri në fillim të vitit 2019 të përfundojë vendosjen e rrjetit, pasi që të lëshojë në orbitë satelitin e tetë dhe të fundit Next Iridium i cili është planifikuar të ndodhë në dhjetor të vitit 2018.

GlobalBeacon është një mundësi e mirë për kompanitë ajrore të cilat janë të interesuara që të përmbushin rekomandimet e ONAC-it për GADSS (Sistemi global i sigurisë ndaj rreziqeve aeronautike). Deri më tash, aeroplanët kanë qenë në gjendje që të dërgojnë të dhëna për të treguar pozicionin e tyre çdo 15 minuta. Deri në vitin 2021, aeroplanët do të duhet të transmetojnë automatikisht të dhëna për pozicionet e tyre çdo 1 minutë.

ONAC-i zhvilloi konceptin GADSS

pas zhdukjes së aeroplanit të Malaysia Airlines në fluturimin MH370 që ndodhi në mars të vitit 2014 në Oqeanin Indian dhe të aeroplanit të Air France në fluturimin AF447 i cili u rrëzua në qershor të vitit 2009 në Oqeanin Atlantik.

“Tani jemi vetëm disa ditë larg nga hyrja në fuqi e rekomandimit GADSS të ONAC-it për vëzhgimin e fluturimeve”, tha shefi ekzekutiv i Aireon, Don Thoma. “Ne kemi një zgjidhje të qartë jo vetëm që tejkalon rekomandimet e ONAC-it për vitin 2018, por gjithashtu përfshin pjesë të kërkesave për vitin 2021”.

Kompania Qatar Airways ka nënshkruar me GlobalBeacon shumë shpejt pasi që Aireon dhe FlightAëare kanë shpallë ofertën në shtator të vitit 2016. Kompania Qatar Airways tanimë është përfshirë në testimin beta dhe validimin e sistemit.

Shefi ekzekutiv i kompanisë Qatar Airways, Akbar Al Baker, ka thënë: GlobalBeacon integrohet në mënyrë të përsosur me teknologjinë tonë të vëzhgimit të fluturimit, sistemin e operimeve, rritë sigurinë e operimeve tona dhe menaxhimin e flotës duke ofruar të dhëna çdo 1 minutë.

Burimet: *Air Transport World*,
<https://bit.ly/2S9vlj6>, <https://bit.ly/2KÇCFy>



Si udhëtohet me kafshë shtëpie?



Lendita Kika - Berisha

Brenda vitit, në botë përmes transportit ajror udhëtojnë miliona kafshë shtëpiake bashkë me pronarët e tyre.

Specifika në rregullat e udhëtimit të kafshës shtëpiake përmes transportit ajror dallojnë nga kompania ajrore me të cilën udhëtohet dhe nga shteti prej nga dhe për ku udhëtohet.

Kompanitë ajrore kanë politika e rregulla të ndryshme sa i përket pranimit dhe vendosjes së një qeni në aeroplan. Kusht i parë për pranimin e qenit në aeroplan është dëshmia për vaksinim dhe zakonisht posedimi i mikroçipit në trupin e qenit me të dhënat që nevojiten për udhëtim, pastaj është edhe madhësia dhe pesha e kafshës që e përcakton vendndodhjen e saj në aeroplan.

Kompanitë e ndryshme kanë rregulla të ndryshme sa i përket peshës së lejuar në kabinë, por zakonisht, nëse qeni bashkë me



kutinë për bartje peshojnë brenda 8 kilogramëve dhe dimensioneve të caktuara, atëherë udhëtari mund të udhëtojë bashkë me qenin në kabinë. Kur kjo peshë e tejkalon limitin e caktuar, atëherë, qeni ngarkohet në pjesën e mallrave (kargo), që gjendet nën kabinën e udhëtarëve.

Edhe pse në këtë rast qeni do të jetë i ngarkuar bashkë me mallrat tjera, ai nuk trajtohet si mall por si qenie e gjallë. Pra, në pjesën ku gjendet kafsha shtëpiake piloti do të rregullojë temperaturën, ajrosjen, presionin e ajrit etj. në mënyrë që qeni ta ketë sa më të lehtë dhe të këndshëm udhëtimin. Për më tepër, ekzistojnë standarde të caktuara se cilat kategori të mallrave nuk duhet ngarkuar në afërsi të kafshës, për të mos e

rrezikuar atë në asnjë mënyrë, si p.sh disa mallra të rrezikshme, ushqim etj.

Para çdo fluturimi, ekuipazhi i aeroplanit informohet përmes një porosie speciale në flet-ngarkesën e aeroplanit, për t'i vënë në dijeni ata se në bord apo në kargo gjendet një kafshë shtëpiake. Përmes kësaj porosie ekuipazhi pastaj përdor procedurën e veçantë për trajtim të kafshës brenda kompartmentit të ngarkimit.

Ekuipazhi i kabinës ka raportuar se shpesh udhëtarët dërgojnë porosi të shkruar te piloti për t'ia kujtuar se qeni i tyre gjendet i ngarkuar poshtë në aeroplan, por tani e dimë se kjo nuk është aspak e nevojshme sepse ky shërbim është i trajtuar nga kompania ajrore me shumë kujdes.

IMPRESSUM

Redaktore: Besnike Ukmata

Në këtë numër kontribuan: Alban Ramabaja, Arianit Dobrosi, Bajram Xhemali, Besnike Ukmata, Emir Hiseni dhe Granit Berisha.

Autoriteti i Aviacionit Civil | Rr. "Ahmet Krasniqi" nr. 208. Arbëri 10000 Prishtinë
Tel: +383 (0) 38 248 629 | Fax: +383 (0) 38 211 009 | Web: <http://www.caa-ks.org>

