



Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

Ky program është pronë e:

Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës (AAC)
Rruga Ahmet Krasniqi p.n.
Lagjja Arbëria
10000 Prishtinë
Republika e Kosovës

Prona intelektuale e AAC është e mbrojtur bazuar në Ligjin Nr. 04/L-065 për të Drejtat e Autorit dhe të drejtat e lidhura me të.

Ndalohet çdo kopjim apo riprodhim i këtij manuali pa lejen paraprake me shkrim të botuesit.

Shpërndarja paaautorizuar e Programit, ose pjesëve të këtij Programi, jashtë procesit të rregulluar të shpërndarjes së brendshme ose trajnimit të AAC-së, do të konsiderohet shkelje e procedurave të AAC-së dhe në kundërshtim me ligjin.

Dritan Gjonbalaj
Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil
Zyrtar Përgjegjës për PSHS

Lista e Faqeve Efektive

Kapitulli	Faqet	Nr. i Rishikimit	Data e fuqizimit
Parathënie	7-8/31	Ver.2	20.06.2018
Shkurtesat	8/31		
Përkufizimet	9-11/31		
Hyrje	12-14/31		
Kapitulli 1- Politika e Sigurisë, Objektivat dhe resurset	15-20/31		
Kapitulli 2- Menaxhimi i Rrezikut të Sigurisë	21-24/31		
Kapitulli 3- Garantimi i Sigurisë së Aviacionit	24-27/31		
Kapitulli 4- Promovimi i Sigurisë së Aviacionit	27-28/31		
Shtojca 1	29/31		
Shtojca 2	30-31/31		
Shtojca 3	2-33/33		

	Emri dhe Pozita	Data	Nënshkrimi
Përgatitur nga:	Lendita Kika-Berisha, Menaxhere e Cilësisë dhe Sigurisë		
Kontrolli i cilësisë nga:	Dritan Gjonbalaj, Zyrtar Përgjegjës për PSHS, Drejtor i Përgjithshëm i AAC-së		
Aprovuar nga:	Dritan Gjonbalaj, Zyrtar Përgjegjës për PSHS, Drejtor i Përgjithshëm i AAC-së		

Lista e shpërndarjes

Kopja	LOKACIONI	MEDIA	ARTIKUJ
1	Biblioteka e AAC-së	E shtypur	1
2	Rrjeti i brendshëm i AAC-së	Elektronike	1

Tabela e Rishikimit

Nr. i Rish.	Data	Përgatitur nga:	Autorizuar nga:

Tabela e Përmbajtjes

Lista e Faqeve Efektive	3
Lista e shpërndarjes.....	3
Tabela e Rishikimit.....	4
Parathënie.....	7
Shkurtesat.....	8
Përkufizimet.....	9
0. Hyrje.....	12
1. Politika e Sigurisë, Objektivat dhe resurset	12
1.1 Përgjegjësitë dhe Llogaridhënia në lidhje me PShS-në	12
1.2 Përgjegjësitë e Ministrisë së Infrastrukturës	13
1.3 Përgjegjësitë e Autoritetit të Aviacionit Civil	14
1.4 Përgjegjësia e Ministrisë së Punëve të Brendshme	14
1.5 Kërkim-Shpëtimi	15
1.6 Përgjegjësitë e Komisionit për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike ..	15
1.7 Përgjegjësitë e Ofruesve të Shërbimeve të Navigacionit Ajror	15
1.8 Legjislacioni primar.....	15
1.8.1. Legjislacioni i BE-së- Traktatet Ndërkombëtare.....	16
1.9.1 Rregulloret operative	17
1.9.2 Dokumentacioni i PShS-së, rishikimi i Kornizës dhe Rregulloreve	18
1.9.5 Material Udhëzues për Industrinë, mjetet dhe dispozitat për informata kritike të sigurisë	20
2. Menaxhimi i Rrezikut të Sigurisë	20
2.1 Obligimet për licencim, certifikim, autorizim dhe miratim	20
2.2 Kërkesat e sigurisë për SMS-in e ofruesit të shërbimit.....	20
2.2.1 Kërkesat e SMS për Operatorët Ajror	21
2.2.2 Kërkesat e SMS për AMO dhe CAMO	21
2.2.3 Kërkesat e SMS-së për Organizatat e Prodhimit dhe Disajnim	22
2.2.4 Kërkesat e SMS-së për Operatorë të Aerodromit dhe Ofrues të Shërbimit në Tokë	22
2.2.5 Kërkesat e SMS-së për Ofruesit e SHNA-së.....	22

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

2.2.6	Kërkesat e SMS-së për OAT-të.....	22
2.2.7	Kërkesat e SMS-së për Qendrën Mjekësore Ajrore.....	22
2.3	Hetimi i aksidenteve dhe incidenteve	23
2.4.1	Mbledhja, analizimi dhe shkëmbimi i të dhënave të sigurisë.....	23
2.4.2	Raportimi i Ndodhive.....	24
2.4.3	SAFA	25
2.4.4	Raportet e auditimit	25
3.	Garantimi i Sigurisë së Aviacionit	25
3.1	Obligimet për mbikëqyrje	25
4.	Promovimi i Sigurisë së Aviacionit	27
4.1	Trajnimi i brendshëm, komunikimi dhe shpërndarja e informacioneve të sigurisë.....	27
4.2	Trajnimi i jashtëm, komunikimi dhe shpërndarja e informacioneve të sigurisë	27
Shtojca 1		29
Shtojca 2		30
Shtojca 3		32

Parathënie

Programi Shtetëror i Sigurisë i takon Republikës së Kosovës si shtet dhe nuk i përket autoritetit të një organizate të vetme ose departamenti qeveritar. Megjithatë, në një nivel praktik, pasi që Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës ka përgjegjësi rregullatore për sigurinë e aviacionit në Kosovë, koordinimi i Programit Shtetëror i Sigurisë, do të ndërmerret nga AAC-ja.

Autoriteti i Aviacionit Civil ka përgjegjësinë për të rregulluar sigurinë e transportit ajror në Republikën e Kosovës. Ne e konsiderojmë sigurinë e aviacionit si prioritetin tonë kryesor dhe drejt këtij qëllimi ne jemi të përkushtuar për të ndjekur të gjitha standardet dhe rregullat e sigurisë të ONAC, në pajtim me Ligjin e Përgjithshëm të Kosovës. Prandaj ne vazhdimisht përpiqemi për të zhvilluar sigurinë e aviacionit dhe për të krijuar një mjedis të aviacionit civil në përputhje me standardet ndërkombëtare, nëpërmjet monitorimit të vazhdueshëm, partneritet me industrinë dhe një nivel të lartë të kompetencës profesionale të stafit - siç pasqyrohet në misionin tonë.

Programi Shtetëror i Sigurisë i Kosovës integron të gjitha kërkesat e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil-ONAC, dhe është i krijuar për të siguruar nivelin më të lartë të sigurisë në gjithë shtetin, dhe për të përcaktuar nevojat në të ardhmen sa i përket aspektit të sigurisë. Përkushtimi i AAC-së për PSHS është demonstruar në mënyrë të qartë nga puna jonë me industrinë, puna jonë si rregullatorë të industrisë dhe përpjekjet tona të vazhdueshme për t'iu bashkuar organizatave ndërkombëtare, ndërkohë që zbatojmë tashmë rregulloret dhe kërkesat e tyre.

Kërkesat e para nga EASA për PShS dhe SMS janë paraqitur përmes kërkesave për autoritete dhe ato për organizata në rregulloret (EU) 290/2012 në fushën e Ekuipazhit të Fluturimit dhe të Kabinës dhe Rregullores (EU) 965/2012 në fushën e Operimeve Ajrore.

Rregulloret e lartpërmendura nga BE janë të transpozuara në sistemin ligjor të Kosovës përmes rregulloreve 04/2016 dhe 05/2016 respektivisht. Kur kërkesat të zgjerohen edhe në fusha tjera, në mënyrë progresive, siç pritet në BE, ne do të përcjellim dhe transpozojmë ato në sistemin tone ligjor sipas procesit tone të transpozimit.

Qëllimi i PSHS është të kombinojë elemente të qasjes përshkruese dhe qasjes të bazuar në performancë, për menaxhim të sigurisë. Është e rëndësishme të zbatojmë PSHS-në së bashku me zbatimin e SMS-it nga ofruesit e shërbimeve. Industria e aviacionit është vazhdimisht në ndryshim, sidomos kur kemi parasysh rrethanat e veçanta që janë të pranishme në Republikën e Kosovës. Kompleksiteti dhe avancimi i sistemit rritet çdo vit. Përderisa shumë rregulla të reja apo risi në industri synojnë rritjen e sigurisë, është thelbësore që çdo ndryshim të vlerësohet kundrejt potencialit të paraqitjes së rreziqeve të

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

reja, në mënyrë që të zhvillohen masat e duhura mbrojtëse apo parandaluese para çdo ndryshimi.

Shkurtesat

Shkurtesa	Kuptimi
LAC	Ligji për Aviacionin Civil
ONAC	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
PSHS	Programi Shtetëror i Sigurisë
AAC	Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës
EASA	Agjencia Evropiane e Sigurisë së Aviacionit
ECAA (HPEA)	Hapësira e Përbashkët Evropiane e Aviacionit
SMS	Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë
NPiPS	Niveli i Pranueshëm i Performancës së Sigurisë
TPS	Tregues i Performancës së Sigurisë
OSHNA	Ofrues i Shërbimeve të Navigacionit Ajror
ASHNA	Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror
AMO	Organizata e Miratuar e Mirëmbajtjes
CAMO	Organizatat për Menaxhimin e Vlefshmërisë së Vazhdueshme Ajrore
RrI	Rregullat e Implementimit
BE	Bashkimi Evropian
KE	Komisioni Evropian
RDN	Raportimi i Detyrueshëm i Ndodhisë
RVN	Raportimi Vullnetar i Ndodhisë
SAFA	Vlerësimi i Sigurisë së Mjeteve të Huaja Ajrore
OAT	Organizatat e Aprovuara të Trajnimit

Përkufizimet

Terminologjia më poshtë, e përdorur në këtë manual, ka këto kuptime:

Nivel i pranueshëm i sigurisë. Shkalla minimale e sigurisë që duhet të sigurohet nga një sistem, në praktikë reale

Aksident. Një ndodhi e ndërlidhur me operimin e një avioni që, në rastin e një avioni me pilot, ndodh ndërmjet kohës që kur një person hipën në avion me qëllim fluturimi e deri në kohën kur të gjithë këta persona të kenë zbarkuar, ose në rastin e një avioni pa pilot, ndodh ndërmjet kohës që kur avioni është gati për të lëvizur me qëllim të fluturimit e deri në kohën kur do të duhej të ndalej në fund të fluturimit dhe sistemi primar i propulsionit është fikur, në të cilin:

a) një person është lënduar rëndë ose për vdekje si pasojë e:

- të qenit në avion, ose
- kontaktit të drejtpërdrejtë me çfarëdo pjesë të avionit, duke përfshirë edhe pjesë të cilat janë shkëputur nga avioni, ose
- ekspozimit të drejtpërdrejtë ndaj shpërthimit të gazrave nga motori i avionit (jet blast), përveçse kur lëndimet vijnë nga shkaqe natyrore, vetë-shkaktuar ose të shkaktuara nga persona të tjerë, apo kur lëndimet ndodhin në pjesët e fshehjes klandestine jashtë pjesëve normalisht në dispozicion të pasagjerëve dhe ekuipazhit; ose

b) avioni pëson dëme apo defekt strukturor që:

- e ndikon shumë negativisht forcën strukturore, performancën ose karakteristikat e fluturimit të avionit, dhe
- si rregull do të kërkonte riparim madhor apo zëvendësim të komponentit të prekur, përveç dështimit të motorit ose dëmtimit, kur dëmi është i kufizuar në një motor të vetëm, (duke përfshirë edhe kapakun e tij apo pajisjet ndihmëse), të helikave, majat e krahëve, antenave, shpimeve, fletëzat, gomave, frenave, rrotave, shtresëzes, paneleve, dyerve të rrotave të aterimit, xhamave, lëvozhgës së avionit (të tilla si vende të shtypura, vrima të shpuara), ose për dëme të vogla në brisqet kryesore të rotorit, brisqeve të rotorit të bishtit, pajisjeve për aterim, dhe atyre që rezultojnë nga breshëri ose goditja e zogjve (duke përfshirë vrimat në radomë); ose

c) avioni është zhdukur ose është krejtësisht i paarritshëm.

Aeroplan. Një avion me motor, më i rëndë se ajri, që derivon ngritjen në ajr kryesisht prej reaksioneve aerodinamike në sipërfaqet të cilat mbeten të fiksuara në kushte të caktuara të fluturimit.

Avion. Çdo mjet që mund të derivojë mbështetje nga atmosfera përmes reaksioneve të ajrit që janë ndryshe prej reaksioneve të ajrit kundrejt sipërfaqes së tokës.

Certifikata e aerodromit. Një certifikatë e lëshuar nga autoriteti përkatës në bazë të rregulloreve në fuqi për operim të një aerodromi.

Publikimi i Informatave Aeronautike (PIA). Një publikim i lëshuar nga shteti ose me autorizim të shtetit dhe që përmban informata aeronautike të një karakteri afatgjatë, thelbësore për navigacionin ajror.

Certifikata e Operatorit Ajrore (COA). Certifikata e cila autorizon një operator për të kryer operacione të caktuara komerciale të transportit ajror.

Organizatë e aprovuar e mirëmbajtjes. Një organizatë e aprovuar nga një Shtet Kontraktues, në përputhje me kërkesat e Aneksit 6, Pjesa I, Kapitulli 8 – Mirëmbajtja e Aeroplanit, për të kryer mirëmbajtjen e avionit ose pjesëve të tij dhe që operon nën mbikëqyrjen e aprovuar nga Shteti në fjalë.

Shënim. Ky përkufizim nuk përjashton mundësinë që organizata dhe mbikëqyrja e saj të aprovohet nga më shumë se një Shtet.

Trajnim i aprovuar. Trajnim i zhvilluar në bazë të kurrikulës dhe mbikëqyrjes së veçantë të aprovuar nga një Shtet Kontraktues që, në rastin e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit, kryhet brenda një organizate të aprovuar trajnimi.

Organizatë e aprovuar e trajnimit . Një organizatë e aprovuar nga një Shtet Kontraktues në përputhje me kërkesat e Aneksit 1, 1.2.8.2 dhe Shtojcën 2, për të kryer trajnimin e ekuipazhit të fluturimit dhe që operon nën mbikëqyrjen e Shtetit në fjalë.

Certifikimi. Një proces që kryhet nga autoriteti përkatës, për të aprovuar një ofrues të të themeluar të shërbimeve që ndërlidhen me Aviacionin.

Aerodrom i Certifikuar. Një aerodrom, operatorit të të cilit i është dhënë një certifikatë e aerodromit.

Hazard. Një gjendje apo një objekt me potencial për të shkaktuar lëndime të personelit, dëmtime të pajisjeve apo strukturave, dëme të materialit, ose zvogëlimin e aftësisë për të kryer një funksion të përcaktuar.

Helikopter. Një mjet fluturues më i rëndë se ajri i mbështetur në fluturim kryesisht nga reaksionet e ajrit në një apo më shumë rotorët me djegie të brendshme në akset vertikale.

Incident. Një ndodhi, ndryshe nga aksidenti, e asocuar me operimin e një avioni që ndikon ose mund të ndikojë në sigurinë e operimit.

Autoriteti Licencues. Autoriteti i caktuar nga një Shtet Kontraktues si përgjegjës

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

për licencimin e personelit.

Niveli i sigurisë. Shkalla e sigurisë së një sistemi, që përfaqëson cilësinë e sistemit, në aspektin e sigurisë, e shprehur nëpërmjet treguesve të sigurisë.

Personeli operativ. Personeli i përfshirë në aktivitetet e aviacionit, të cilët janë në një pozicion për të raportuar informacion të sigurisë.

Menaxhimi i cilësisë. Aktivitete të koordinuara për të drejtuar dhe kontrolluar një organizatë për sa i përket cilësisë.

Sistemi i cilësisë. Procedura dhe politikat e dokumentuara organizative; auditimi i brendshëm i këtyre politikave dhe procedurave; rishikimi nga menaxhmenti dhe rekomandimet për përmirësim të cilësisë.

Siguria. Gjendja në të cilin rreziqet që lidhen me aktivitetet e aviacionit, në lidhje me operimin, ose në mbështetje të drejtpërdrejtë të operimit të avionit, reduktohen dhe kontrollohen deri në një nivel të pranueshëm.

Sistemi për menaxhimin e sigurisë (SMS). Një qasje sistematike për menaxhimin e sigurisë, duke përfshirë strukturat e nevojshme organizative, përgjegjësitë, politikat dhe procedurat.

Performanca e Sigurisë. Arritje sa i përket sigurisë e Shtetit apo ofruesit të shërbimeve, si e përcaktuar nga synimet e tij të performancës së sigurisë dhe treguesve të performancës së sigurisë.

Tregues i performancës së sigurisë. Një parametër i bazuar në të dhëna, që përdoret për monitorimin dhe vlerësimin e performancës së sigurisë.

Objektivi i performancës së sigurisë. Objektivi i planifikuar ose i synuar për treguesin (t) e performancës së sigurisë, gjatë një periudhe të caktuar.

Rreziku i sigurisë. Probabiliteti i parashikuar dhe ashpërsia e pasojave ose rrjedhøjave të një rreziku.

Programi shtetëror i sigurisë (PSHS). Një grup i integruar i rregulloreve dhe aktiviteteve që synojnë përmirësimin e sigurisë.

0. Hyrje

Një nga detyrimet e Republikës së Kosovës është që të krijojë një mjedis në të cilin sektori i aviacionit mund të kryejë aktivitetet e veta në nivelin më të lartë të mundshëm të sigurisë. Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës është përgjegjës për zhvillimin dhe mbajtjen e Programit Shtetëror të Sigurisë (PShS) në përputhje me kërkesat e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ONAC)) dhe Rregulloret nga *Acquis communautaire* e BE-së, të cilat janë përfshirë në Aneksin I ose II për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit.

Aktualisht, standardet për një PShS janë të përfshira në Aneksin 19 të ONAC, edicioni 2, i publikuar në korrik 2016. ONAC përshkruan PShS-në si "një grup të integruar të rregulloreve dhe aktiviteteve që kanë për qëllim përmirësimin e sigurisë". Kërkesa për PSHS thekson se Shtetet, si dhe ofruesit e shërbimeve, kanë përgjegjësi për sigurinë dhe ofron një kornizë brenda së cilës nga ofruesit e shërbimeve kërkohet që të krijojnë një Sistem të Menaxhimit të Sigurisë (SMS).

PShS i Republikës së Kosovës është zhvilluar duke përdorur kornizën e PShS-së të ONAC dhe materialeve udhëzuese, duke përfshirë edhe dokumentin e analizës së hendekut (GAP) për PShS, të ONAC. Aty ku ka qenë e mundur, titujt e propozuar nga ONAC në dokumentin e saj kornizë janë adaptuar në këtë dokument.

Standardet e ONAC gjithashtu kërkojnë arritjen të Nivelit të Pranueshëm të Performancës së Sigurisë (NPiPS), i cili duhet krijuar nga Shteti përkatës. Koncepti i krijimit të një NPiPS orvatet të plotësojë qasjen aktuale ndaj menaxhimit të sigurisë, të bazuar në pajtueshmërinë rregullative, me një qasje të bazuar në performancë. Disa udhëzime mbi atë se çfarë përbën një NPiPS janë ofruar nga ONAC. Në formë të përmbledhur, NPiPS përbëhet nga; një pikë fillimi, Tregues të Performancës së Sigurisë (TPS), një Objektiv vjetor të Performancës së Sigurisë dhe kërkesat e sigurisë për të arritur objektivin (procedurat operacionale, teknologjia, sistemet dhe programet që duhet detajuar në kuadër të Planit të Sigurisë të AAC).

1. Politika e Sigurisë, Objektivat dhe resurset

Politika e sigurisë është në Shtojcën 1 të këtij dokumenti

1.1 Përgjegjësitë dhe Llogaridhënia në lidhje me PShS-në

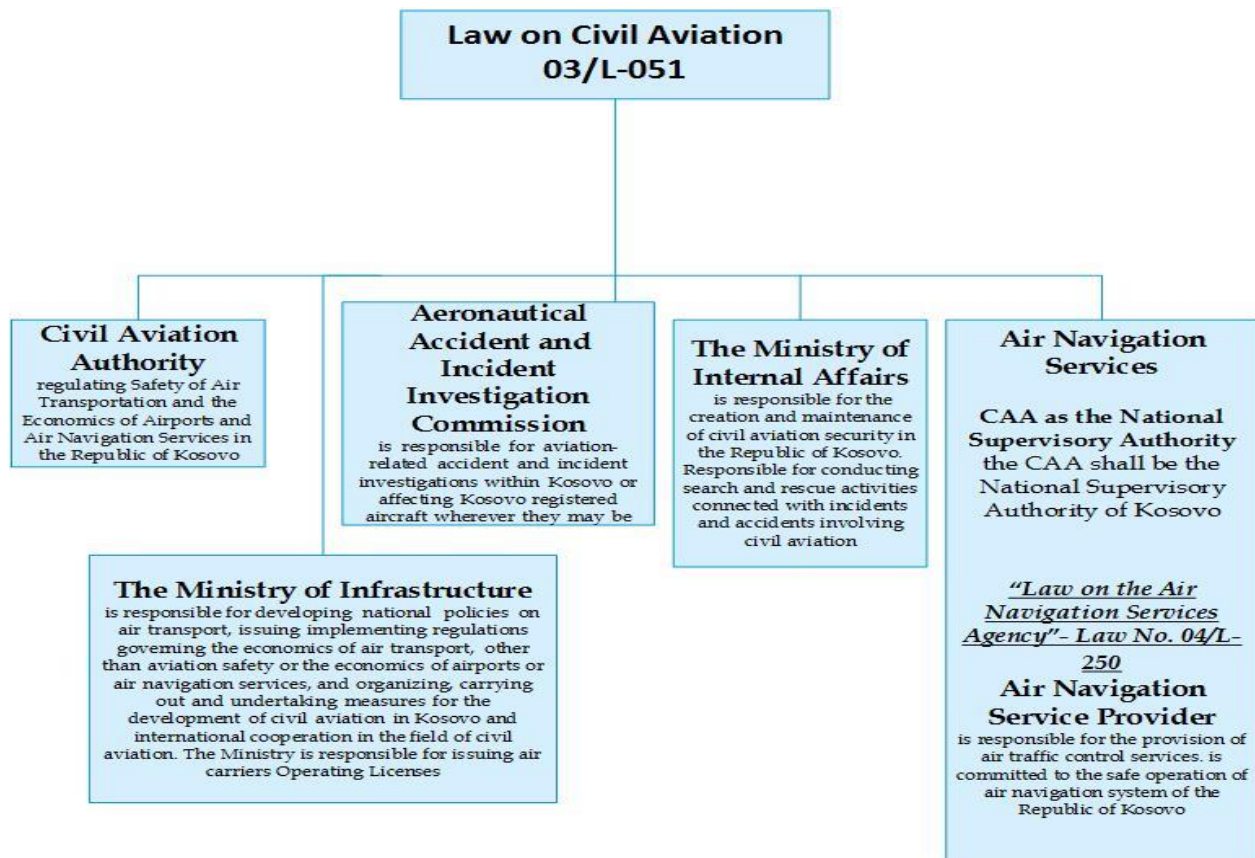
Legjislacioni primar që merret me çështjet e aviacionit në Kosovë është "Ligji për Aviacionin Civil" - Ligji Nr 03/L-051 i cili ka hyrë në fuqi më 15 qershor 2008. Korniza legjislative e aviacionit plotësohet me "Ligji për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror" - Ligji Nr 04/L-051 /L-250 i cili ka hyrë në fuqi më 20 mars 2014.

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

Autoritetet publike me përgjegjësi dhe funksione në fushën e aviacionit civil në Kosovë janë:

- Ministria e Infrastrukturës
- Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës
- Ministria e Punëve të Brendshme
- Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike
- Agjencia për Shërbimet e Navigacioni Ajror

Ministria e Infrastrukturës, Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës, Ministria e Punëve të Brendshme, si dhe Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike kryejnë funksione të cilat i janë caktuar atyre sipas ligjit aktual dhe çdo marrëveshje ndërkombëtare të përmendura në nenin 3 të Ligjit të Kosovës 03 / L -051. Agjencia për Shërbimet e Navigacioni Ajror kryen detyrat me të cilat është ngarkuar sipas nenit 16 të Ligjit 04/250.



1.2 Përgjegjësitë e Ministrisë së Infrastrukturës

Ministria e Infrastrukturës është përgjegjëse për zhvillimin e politikave kombëtare për transportin ajror, nxjerrjen e rregulloreve të zbatimit lidhur me ekonominë e transportit

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

ajror, përveç sigurisë së aviacionit ose ekonomisë së aeroporteve ose shërbimeve të navigacionit ajror, si dhe organizimin, zbatimin ose marrjen e masave për zhvillimin e aviacionit civil në Kosovë dhe bashkëpunimin ndërkombëtar në fushën e aviacionit civil. Ministria është përgjegjëse për lëshimin e Licencave për Operim të transportuesve ajrorë.

Ministri koordinon aktivitetet e Ministrisë me AAC-në dhe çdo autoritet vendor apo të jashtëm publik me përgjegjësi në fushën e aviacionit civil, në përputhje me nenin 6 të Ligjit të Kosovës 03 / L-051.

1.3 Përgjegjësitë e Autoritetit të Aviacionit Civil

Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Kosovës është agjenci e pavarur rregullatore që është themeluar në bazë të nenit 130 të Kushtetutës. AACK është një organizatë buxhetore dhe autoritet publik, siç përshkruhet në nenin 14.1 të Ligjit të Kosovës Nr 03/L-051 .

Përgjegjësia e Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës është rregullimi i sigurisë së transportit ajror në Republikën e Kosovës, në përputhje me nenin 15 të Ligjit të Kosovës Nr 03/L-051 .

Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës gjithashtu ka për detyrë dhe autoritet, brenda kompetencave të AAC-së të referuara në paragrafin 1 të nenit 15 të këtij ligji, të nxjerrë aktet nënligjore që transpozojnë Standardet e nxjerra nga ONAC, në përputhje me nenin 3.4 të Ligjit të Kosovës Nr 03/L-051 .

Në kuadër të AAC-së, personi i cili ka pozitën e inspektorit duhet të autorizohet nga Drejtori i Përgjithshëm. Në AAC, inspektorët janë caktuar, trajnuar dhe akredituar mbi aspektet në vijim: vlefshmëria ajrore, operacionet e fluturimit, aviacioni i përgjithshëm, aerodromet dhe shërbimet e navigacionit ajror.

AAC ndryshon nga agjencitë e tjera të pavarura për shkak të kompetencave legjislative që ka. Në bazë të kompetencave që i janë dhënë me Ligjin Nr 03/L-051 për Aviacionin Civil, AAC është e autorizuar të nxjerrë aktet nënligjore për implementimin e Ligjit për Aviacionin Civil që transpozojnë standardet ndërkombëtare të aviacionit civil (të njohura si Standardet dhe Praktikat e Rekomanduara "SARP" në anekse të Konventës Ndërkombëtare mbi Aviacionin Civil - Konventa e Çikagos) dhe për implementimin e legjislacionit të BE-së në fushën e aviacionit civil, si në aspektin e Marrëveshjes ECAA (HPEA) dhe të tjerave, të cilat janë të zbatueshme për vendet e BE-së, por që ende nuk janë bërë pjesë e kësaj Marrëveshje.

1.4 Përgjegjësitë e Ministrisë së Punëve të Brendshme

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

Ministria e Punëve të Brendshme është përgjegjëse për krijimin dhe ruajtjen e sigurimit të aviacionit civil në Republikën e Kosovës. Ministria e Punëve të Brendshme merr mbështetje teknike nga AAC-ja në lidhje me implikimet e sigurimit të aviacionit.

1.5 Kërkim-Shpëtimi

Ministria e Punëve të Brendshme është gjithashtu përgjegjëse për kryerjen e aktiviteteve të kërkim-shpëtimit lidhur me incidentet dhe aksidentet që përfshijnë aviacionin civil. Në shtetin e Kosovës, Agjencia e Menaxhimit të Emergjencave, një njësi në kuadër të Ministrisë së Punëve të Brendshme është përgjegjëse për aktivitete të tilla. Në kryerjen e kërkim-shpëtimit, Ministria e Punëve të Brendshme ndjek rregullat e aplikueshme të ONAC dhe BE / HPEA, dhe rekomandimeve të implementuara të Konferencës Evropiane të Aviacionit Civil (KEAC) në pajtim me nenin 84 të Ligjit të Kosovës Nr. 03L/051. Ministria e Punëve të Brendshme është gjithashtu përgjegjëse për lëshimin dhe implementimin e rregulloreve të cilat përcaktojnë rregullat dhe procedurat për kryerjen e kërkim-shpëtimit.

1.6 Përgjegjësitë e Komisionit për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike

Komisionit për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike (KHAIA) është një njësi në kuadër të Zyrës së Kryeministrit. KHAIA është tërësisht i pavarur nga industria e aviacionit civil, AAC-ja, Ministria e Infrastrukturës, Ministria e Punëve të Brendshme dhe autoritetet dhe zyrtarët tjerë publik.

KHAIA është përgjegjës për hetimet e aksidenteve dhe incidenteve që lidhen me aviacionin brenda Kosovës ose që prekin avionët e regjistruar në Kosovë kudo qofshin ata, në përputhje me nenin 31 të Ligjit të Kosovës 03/L-051. Nëse konsiderohet e nevojshme nga KHAIA, do të punojë në bashkëpunim me organet e tjera kombëtare dhe ndërkombëtare të angazhuara në të njëjtin funksion. KHAIA i Kosovës është po ashtu përgjegjës për përgatitjen e informacionit dhe rekomandimeve mbi sigurinë e fluturimit.

1.7 Përgjegjësitë e Ofruesve të Shërbimeve të Navigacionit Ajror

Republika e Kosovës ka përgjegjësi për ofrimin e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror, në përputhje me nenin 2 të Ligjit të Kosovës 04 / L-250.

Agjencia për e Shërbimeve të Navigacionit Ajror e Republikës së Kosovës është e përkushtuar për operimin e sigurt të sistemit të navigacionit ajror të Republikës së Kosovës, siç përcaktohet në nenin 5 të Ligjit të Kosovës 04 / L-250.

1.8 Legjislacioni primar

Iniciativa për të propozuar ligje, mund të ndërmerret nga Presidenti i Republikës së

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

Kosovës nga fusha e tij/saj e autoritetit, nga Qeveria, deputetët e Kuvendit, ose më së paku dhjetë mijë qytetarë, siç është e përcaktuar me ligj. Adaptimi i një ligji të ri është përshkruar në nenin 80 të Kushtetutës.

Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës ka përgjegjësinë e vetme për të implementuar legjislacionin mbi aviacionin civil dhe për t'i vënë në zbatim politikat e miratuara nga Ministria e Infrastrukturës ose qeveria në fushën e aviacionit civil. Në Kosovë AAC-ja është gjithashtu përgjegjës për mbikëqyrjen dhe sigurisë dhe zbatimin efektiv të legjislacionit të aviacionit civil, standardeve, rregullave, procedurave dhe urdhrave, përveç kur ligji aktual apo një akt tjetër themelor juridik, një funksion të tillë në mënyrë specifike dhe ekskluzive ia ngarkon një ministrie apo autoriteti tjetër publik.

Republika e Kosovës në bazë të nenit 65 (1) të Kushtetutës së Republikës së Kosovës dhe në pajtim me dispozitat e Propozimit Gjithëpërfshirës për Zgjidhjen e Statusit të Kosovës të datës 26 mars 2007 (UN Doc. S / 2007/168 / Add.1) ka miratuar Ligjin për Aviacionin Civil.

Aktivitetet e aviacionit civil në shtetin e Kosovës kryhen në përputhje me dispozitat e këtij ligji, Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar të datës 7 dhjetor 1944, dhe Marrëveshjes për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit.

1.8.1. Legjislacioni i BE-së- Traktatet Ndërkombëtare

Siç përcaktohet në nenin 3 të Ligjit për Aviacionin Civil, çdo dispozitë e zbatueshme drejtpërdrejt e Marrëveshjes për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit do të ketë përparësi mbi çdo dispozitë ose aspekt të ligjeve të Kosovës që nuk është në përputhje me to.

Çdo element i *acquis communautaire* të BE-së që është referuar apo përfshirë në Aneksin I ose II të Marrëveshjes për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit do të jetë drejtpërdrejt i zbatueshëm në Kosovë dhe do të ketë përparësi mbi çdo dispozitë ose aspekt të ligjeve të Kosovës që nuk është në përputhje me to.

Amendamenti ose tërheqja nga marrëveshjet ndërkombëtare kërkojnë dy të tretat (2/3) e votave të të gjithë deputetëve të Kuvendit, siç përshkruhet në nenin 18 të Kushtetutës.

1.9 Politika e Detyrimit për Zbatim

Ne e pranojmë faktin se "pajtueshmëria vullnetare" me rregullat është qasja më progresive dhe efektive për të arritur sigurinë e aviacionit. Pajtueshmëria vullnetare është e bazuar në idenë se anëtarët e komunitetit të aviacionit kanë një interes të përbashkët, angazhim dhe përgjegjësi për sigurinë e aviacionit, dhe se ata do të veprojnë në bazë të mendimit praktik, përgjegjësisë personale, dhe respektit për të tjerët.

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

Është objektiv i Programit të Detyrimit për Zbatim të Aviacionit Civil për të promovuar pajtueshmërinë me rregulloret e aviacionit në Kosovë. Ne konsultohemi me palët e interesuara relevante, në procesin e nxjerrjes së një rregulloreje të re apo amendamenteve të legjislacionit ekzistues. Për më tepër, ne nxjerrim Publikime Teknike si udhëzim për industrinë për implementimin më të lehtë të rregulloreve.

Megjithatë, ne besojmë fuqimisht se Zbatimi dhe detyrimi për të zbatuar nuk është një opsion por ky është një përkushtim për sigurinë e aviacionit.

Plani për zbatim të PShS-së përfshinë identifikimin e kriterëve për politika të detyrimit në zbatim, e cila i lejon operatorët që përmes SMS-it të zgjidhin çështje të vogla të sigurisë. Udhëzimet për zbatim të SMS-it janë përshkruar në manualin udhëzues për operatorë, TP 26.

AAC-ja ka zhvilluar Procesin e Detyrimit për Zbatim Kooperativ (bashkëpunues), Procesin e Detyrimit për Zbatim përmes Zgjidhjeve para se të përdoret Procesi i Detyrimit për Zbatim përmes ndëshkimit.

Në qoftë se pajtueshmëria vullnetare konsiderohet se nuk është efektive, kompetencat e zbatimit të ofruara nga kuadri ligjor i janë deleguar inspektorëve të AAC-së, të cilët kanë përgjegjësinë dhe autoritetin për të kryer procedurat e detyrimit për zbatim, në mënyrë që në asnjë rrethanë të mos dëmtojnë sigurinë e operacioneve.

Sistemi i Zbatimit të Rregullores së Aviacionit është përcaktuar në Manualin e Politikave të Zbatimit të AAC-së, bazuar në mandatin e zbatimit që i është dhënë AAC-së me Ligjin për Aviacionin Civil, duke përfshirë dispozitat ndëshkimore. Dispozitat ndëshkimore konsiderohen se janë të nevojshme vetëm pasi të jenë shfrytëzuar të gjitha burimet tjera, si procesi bashkëpunues, që përfshin aktivitetet e mbikëqyrjes standarde të përditshme dhe procesin e detyrimit për zbatim përmes zgjidhjeve, që zakonisht kërkon marrëveshje mbi veprimet e menjëhershme, përfshin këshillimin apo paralajmërimet formale.

Kur konsiderohet e nevojshme, AAC-ja do të iniciojë veprimet e duhura ndëshkimore sipas Titullit IV të Ligjit për Aviacionin Civil.

1.9.1 Rregulloret operative

Rregullorja Bazë e EASA-EC 216/2008 është transpozuar si Rregullorja për AAC-së nr 03/2009, në Republikën e Kosovës. Kjo rregullore dhe të gjitha rregullat e implementimit (RrI) të përfshira brenda saj, pra janë të detyrueshme për Kosovën. EASA gjithashtu nxjerr një numër të publikimeve jo-detyruese, siç janë specifikimet e certifikimit, mjetet e pranueshme të pajtueshmërisë dhe materiale udhëzuese. Këto nuk janë të nevojshme për t'u adaptuar për atë kohë sa shteti është në përputhje me të gjitha RrI. Pasi që tani për tani Kosova nuk është shtet anëtar i EASA, nuk ka qenë subjekt i auditimeve të EASAs, për të

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

konfirmuar pajtueshmërinë me Rregulloren Bazë dhe të gjitha RrI.

Të gjitha Anekset e ONAC janë transpozuar me anë të rregulloreve në Republikën e Kosovës.

1.9.2 Dokumentacioni i PShS-së, rishikimi i Kornizës dhe Rregulloreve

Dokumentet e PShS-së ruhen në përputhje me procedurën përkatëse të AAC-së (PRC-Menaxhimi i Dokumenteve (AACK/ZCS-PRC 01). Dokumentet e PShS-së gjithmonë rishikohen për të konfirmuar se janë përditësuar dhe janë në hap me standardet e zbatueshme dhe përshtaten me kompleksitetin dhe ndërlikshmërinë e proceseve. Siç u përmend më lart, AAC ka një procedurë të përcaktuar, e cila përshkruan se si duhet të rishikohet dokumentet. Ky proces përdoret edhe për PShS. Rishikimi i PShS-së do të përfshijë edhe rishikimin e një analize të hendeikut (GAP), në përputhje me Manualin e Menaxhimit të Sigurisë (ONAC dok. 9859).

1.9.3 Sistemi shtetëror dhe funksionet e tij

Përgjegjësia kryesore për PSHS i takon AAC-së të Kosovës, pasi që AAC-ja është rregullatori i specializuar për sigurinë e aviacionit dhe kryen funksion që lidhet me sigurinë, prandaj koordinon krijimin dhe implementimin e PShS.

Në Republikën e Kosovës, Qeveria ka emëruar Drejtorin e Përgjithshëm të AAC-së për të vepruar si Zyrtar Përgjegjës për Programin Shtetëror të Sigurisë të Kosovës. Personi që mban këtë pozitë duhet të koordinojë të gjitha aktivitetet e nevojshme midis palëve shtetërore të interesit për implementimin e PShS-së, siç përcaktohet me Ligjin për Aviacionin Civil.

Qeveria gjithashtu ka emëruar edhe Komitetin e PShS-së, me këta anëtarë:

- Drejtori i Përgjithshëm i AAC-kryesues
- Drejtori i Departamentit të Aviacionit Civil në Ministrinë e Infrastrukturës-anëtar
- Shefi i Komisionit për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve-anëtar
- Shefi i Agjencisë për Menaxhimin e Emergjencave- anëtarë
- Drejtori i Agjencisë për Shërbimet e Navigacionit Ajror, anëtar

Komiteti i Sigurisë është forum i nivelit të lartë për koordinimin e çështjeve që lidhen me Sigurinë e Shtetit në Aviacionin Civil. Ai përdoret si një mekanizëm për konsolidimin, komunikimin dhe shkëmbimin e informacionit të sigurisë në mesin e organizatave të saj rregullatore dhe administrative të përfshira në PShS.

Për një menaxhim më të mirë operacional të sigurisë, Zyrtari Përgjegjës ka emëruar një Këshill të Sigurisë në kuadër të AAC-së, të përbërë nga niveli menaxherial i përfshirë në

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

siguri, për të analizuar dhe për të zgjidhur shqetësimet që lidhen me sigurinë brenda kompetencave që dalin nga Ligji për Aviacionin Civil.

Zyrtari Përgjegjës ka emëruar pozicionin e Menaxherit të Cilësisë dhe Sigurisë të AAC-së, si një pozicion përgjegjës për koordinimin e të gjitha aktiviteteve që janë të nevojshme për zhvillimin dhe implementimin e Programit Shtetëror të Sigurisë, për të raportuar direkt te Zyrtari Përgjegjës.

Përveç Këshillit të Sigurisë, janë krijuar edhe grupe punuese, një për të ndjekur implementimin e kërkesave të PSHS si të renditura në analizën e Hendekut (GAP) dhe një grup tjetër në AAC për të analizuar të dhënat e sigurisë së sistemit të raportimit.

1.9.4 Personeli i kualifikuar teknik

AAC beson se personeli është aseti më i vlefshëm, dhe ne gjithmonë mbështesim atë me anë të edukimit dhe trajnimit të vazhdueshëm, në mënyrë që ata të bëhen dhe të mbeten të aftë dhe të kualifikuar për punën që kryejnë.

Për tu siguruar që gjithnjë kemi numër të mjaftueshëm të personelit, para se të bëhet plani i rekrutimit kryhet një vlerësim për të analizuar dhe identifikuar nevojat e organizatës për personel. Vlerësimi është një proces sistematik që kryhet në AAC në baza dy-vjeçare. Vlerësimi merr parasysh këto elemente:

1. Numrin dhe profilet e personelit
2. Strategjinë dhe objektivat e organizatës
3. Detyrat dhe përgjegjësitë e strukturave organizative duke u bazuar në rregulloren e brendshme
4. Planin e punës (planin e veprimit dhe mbikqyrjes)
5. Obligimet ligjore dhe ndryshimet në legjislacionin nga BE dhe ICAO

Departamentet teknike mund ta ndajnë këtë vlerësim në dy shtylla të aktiviteteve, hartimin e legjislacionit dhe mbikëqyrjen e vazhdueshme. Koha e nevojshme për një person që të kryejë një detyrë specifike, niveli i kompetencës për personelin që të mbulojë të gjitha fushat e përgjegjësisë janë disa elemente që gjithashtu duhet marrë parasysh kur të bëhet një vlerësim i tillë. Duke e përdorur këtë metodologji, ne kalkulojmë edhe kohën dhe personelin e nevojshëm për të përmbushur objektivat tona, duke u vërtetuar gjithashtu se kompetencat e nevojshme janë krijuar brenda personelit për arritje të objektivave.

Pas vlerësimit të nevojave të personelit, Burimet Njerëzore planifikojnë rekrutimin në bazë të rregullores të MAP Nr. 02/2014 për planifikim të Shërbyesve Civil. Plani miratohet nga Drejtori i përgjithshëm përmes miratimit të Planit vjetor të punës. Personeli teknik duhet të ketë kualifikimet e specifikuara në manualët e departamenteve për të

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

arritur autorizimin si inspektorë të sigurisë në fusha të ndryshme të aviacionit. Kërkesat për çdo profil inspektori përfshijnë trajnimin në menaxhim të sigurisë.

Plani i Trajnimit iniciohet nga struktura e Menaxhmentit, në mënyrë që të kërkojë nga stafi identifikimin e nevojave për trajnim për vitin pasues. Trajnimi identifikohet në bazë të kërkesave për arritjen ose ruajtjen e kredencialeve, ose bazuar në nevojën për zhvillimin e kompetencës në kuadër të fushëveprimit të punës në AAC.

Dosjet e trajnimeve për personelin e AAC-së mbahen në Burimet Njerëzore brenda Administratës.

1.9.5 Material Udhëzues për Industrinë, mjetet dhe dispozitat për informata kritike të sigurisë

Politikat dhe materialet udhëzuese si për industrinë ashtu dhe për personelin e AAC-së janë zhvilluar për të mundësuar lehtësimin e të kuptuarit dhe respektimin e rregullave dhe standardeve. Këto materiale janë gjithmonë në dispozicion, rregullisht përditësohen dhe publikohen në faqen e internetit të AAC-së, dhe shpërndahen edhe me anë të mjeteve tjera, të tilla si nëpërmjet email-it ndaj palëve të interesuara përkatëse.

Ofruesi i Shërbimeve të Navigacionit Ajror (OSHNA) publikon Publikimet e Informacionit Aeronautik (AIP), Qarkoret e Informacionit Aeronautik (AIC), dhe Njoftime për Pilotë (NOTAM), pasi ato të jenë miratuar nga AAC-ja. Këto publikime mund të gjenden në faqen e internetit të AAC-së.

2. Menaxhimi i Rrezikut të Sigurisë

2.1 Obligimet për licencim, certifikim, autorizim dhe miratim

AAC ka krijuar procese për të certifikuar, licencuar, autorizuar dhe miratuar operatorë ose individë, duke u bazuar në kërkesat legjislative në fuqi. Të gjitha proceset dhe procedurat e AAC-së për certifikim, licencim, autorizim dhe miratim janë të përshkruara në manuale të departamenteve.

2.2 Kërkesat e sigurisë për SMS-in e ofruesit të shërbimit

Rregullorja e AAC-së 01/2003 obligon të gjithë ofruesit e shërbimeve për të krijuar, ruajtur dhe për t'iu përmbytur një SMS-i që do të ishte i përshtatshëm karshi madhësisë, natyrës dhe kompleksitetit të operacioneve të autorizuar për t'u kryer në bazë të certifikatës së tij dhe hazardeve e rreziqeve të sigurisë që lidhen me operacionet.

Në përputhje me të njëjtën rregullore, AAC-ja është përgjegjëse për pranimin dhe mbikëqyrjen e SMS të ofruesit të shërbimit dhe për harmonizimin e kërkesave të SMS-

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

it në të gjithë industrinë e aviacionit civil në Republikën e Kosovës.

Përveç legjislacionit sekondar, është publikuar gjithashtu një manual udhëzues, TP 26 "Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë (SMS) për Ofruesit e Shërbimeve", për të udhëzuar industrinë për zhvillimin dhe zbatimin e SMS-it. Ky manual ka për qëllim për të siguruar material udhëzues për ofruesit e shërbimeve, për zbatimin e sistemeve të menaxhimit të sigurisë (SMS). Ai është zhvilluar për të mundësuar kuptimin e mjaftueshëm të koncepteve të SMS dhe zhvillimin e politikave dhe proceseve të menaxhimit për të zbatuar dhe për të mirëmbajtur një SMS efektiv.

AAC-ja pranon Indikatorët e Performancës së Sigurisë (IPS-të) duke u bazuar në procedura të brendshme, të cilat i përcjellin këto kritere:

- Tema e ISP-së- a adresohen prioritetet e riskut dhe cili është burimi i informatës-raportet, ndodhitë, auditimet, vlerësimet e riskut?
- Vlefshmëria e IPS-ve- a e masin ato realisht madhësinë, rëndësinë dhe aplikueshmërinë (relevancën) e riskut?
- Synimet (targetët)- është shkalla e synimit të përmirësimit në krahasim me seriozitetin e riskut, p.sh: nëse bëhet fjalë për një risk serioz dhe urgjent duhet të priten edhe synime agresive dhe ambicioze të përmirësimit.

Nën-kapitujt e mëposhtëm përshkruajnë kërkesat e aplikueshme të Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë për Ofruesit e Shërbimeve të Aviacionit në Republikën e Kosovës.

2.2.1 Kërkesat e SMS për Operatorët Ajror

Lidhur me kërkesat për Sistem të Menaxhimit të Sigurisë për Operatorët Ajror, kërkesat e aplikueshme përcaktohen në Rregulloren e AAC-së Nr. 3/2009 që transponon Rregulloren e KE 965/2012 mbi Përcaktimin e Kërkesave Teknike dhe Procedurave Administrative në lidhje me Operacionet Ajrore.

2.2.2 Kërkesat e SMS për AMO dhe CAMO

Lidhur me kërkesat e Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë për Organizatën e Aprovuar të Mirëmbajtjes dhe Organizatat për Menaxhimin e Vlefshmërisë Ajrore të Vazhdueshme për Mirëmbajtjen e avionëve dhe/ose të komponentëve të cilat bien nën Rregulloren e AAC-së me Nr. 3/2009, kërkesat e zbatueshme përcaktohen në Rregulloren e AAC-së Nr. 5/2009, që transponon Rregulloren e KE-së 2042/2003 mbi Vlefshmërinë Ajrore të Vazhdueshme të Avionëve dhe Produkteve, Pjesëve dhe Pajisjeve Aeronautike, si dhe për Aprovimin e Organizatave dhe Personelit të Përfshirë në këto Detyra.

2.2.3 Kërkesat e SMS-së për Organizatat e Prodhimit dhe Dizajnit

Lidhur me kërkesat e Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë për Organizatën e Prodhimit të produkteve të avionëve dhe/ose të komponentëve të cilat bien nën Rregulloren e AAC-së Nr. 3/2009, kërkesat e zbatueshme përcaktohen në Rregulloren e AAC-së Nr. 4/2009, që transpozon Rregulloren e KE-së 1702/2003, e cila përcakton rregullat e implementimit për Vlefshmërinë ajrore dhe Certifikimin Mjedisor të Avionëve dhe produkteve të ndërlidhura, pjesëve dhe pajisjeve përkatëse, si dhe për certifikimin e Organizatave të Prodhimit dhe Dizajnit. Aktualisht, në Republikën e Kosovës nuk ka organizata të përfshira në prodhimin ose disajnimin e ndonjë produkti, pjese dhe pajisjeje të ndërlidhur me avionët.

2.2.4 Kërkesat e SMS-së për Operatorë të Aerodromit dhe Ofrues të Shërbimit në Tokë

Lidhur me kërkesat e Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë për Operator të Aerodromit dhe Ofrues të shërbimit në tokë, kërkesat e zbatueshme janë specifikuar në Rregulloren e BE-së 139/2014, të datës 12 shkurt 2014, e cila përcakton kushtet dhe procedurat administrative që lidhen me aerodromet, e cila është në proces të transpozimit në sistemin legjislativ të Kosovës. Aktualisht, Rregullorja 1/2008 kërkon SMS-in nga operatorët e aerodromit.

2.2.5 Kërkesat e SMS-së për Ofruesit e SHNA-së

Lidhur me kërkesat e Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë për Ofruesit e SHNA-së, kërkesat e zbatueshme janë të specifikuara në Rregulloren e AAC-së Nr. 7/2012 e cila transpozon Rregulloren Implementuese të Komisionit, (BE) Nr. 1035/2011, mbi përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për Ofrimin e Shërbimeve të Navigacionit Ajror.

2.2.6 Kërkesat e SMS-së për OAT-të

Lidhur me Sistemin e Menaxhimit të Sigurisë për Organizatat e Aprovuara të Trajnimit, kërkesat e zbatueshme janë të specifikuara në Rregulloren e AAC-së Nr. 5/2015 e cila transpozon Rregulloren e Komisionit (BE) 1178/2011 që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative të lidhura me Ekuipazhin e Aviacionit Civil.

2.2.7 Kërkesat e SMS-së për Qendrën Mjekësore Ajrore

Lidhur me Sistemin e Menaxhimit të Sigurisë për Qendrat Mjekësore Ajrore, kërkesat e zbatueshme janë të specifikuara në Rregulloren e AAC-së Nr. 5/2015 e cila transpozon Rregulloren e Komisionit (BE) 1178/2011 që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative të lidhura me Ekuipazhin e Aviacionit Civil.

2.3 Hetimi i aksidenteve dhe incidenteve

Në bazë të nenit 31, pika 4 e Ligjit për Aviacionin Civil, KHAIA është përgjegjëse për hetimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil. KHAIA ka miratuar Rregulloren (KHAIA/ZKM) Nr.01/2016 që përcakton parimet themelore për hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike në Republikës së Kosovës dhe transponon rregulloren e BE-së Nr. 996/2010.

Sipas nenit 31.8 të Ligjit për Aviacionin Civil, anëtarët e KHAIA do të zgjidhen dhe emërohen nga Qeveria, pas pranimit të rekomandimeve të një paneli ad-hoc të nëpunësve të lartë civil dhe këshilltarëve të emëruar nga Qeveria për identifikimin dhe rekomandimin e kandidatëve për KHAIA.

Metoda e hetimit dhe procedura do të përcaktohen nga KHAIA, duke marrë parasysh rregulloren e funksionimit të KHAIA, Rregulloren (KHAIA/ZKM) Nr.01/2016, parimet dhe objektivat e KHAIA, manualin për hetimin e aksidenteve aeronautike të KHAIA, dhe manualin për hetimin e aksidenteve dhe incidenteve aeronautike të përgatitur nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

Mësimet e nxjerra nga aksidentet apo incidentet e rënda do të përdoren për përmirësimin e sigurisë së operimit. Hetimet në asnjë rast nuk do të përshkruajnë fajin apo përgjegjësinë. Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës do të merr masat e nevojshme për të siguruar që rekomandimet e sigurisë të bëra nga KHAIA të zbatohen plotësisht.

2.4 Identifikimi i hazardeve dhe vlerësimi i rrezikut të sigurisë

AAC është duke zhvilluar procedura për identifikim të hazardeve dhe vlerësim të rreziqeve të sigurisë që mund të vijnë nga këto hazarda duke përdorur të dhënat e mbledhura të sigurisë. Të gjitha procedurat përshkruhen në dokumentin "menaxhimi i sigurisë" në AAC.

2.4.1 Mbledhja, analizimi dhe shkëmbimi i të dhënave të sigurisë

Neni 86 i Ligjit për Aviacionin Civil përcakton se AAC-ja gjithashtu mbanë statistika, mbledhë dhe shpërndanë të dhëna, dhe përgatitë raporte mbi sigurinë e aviacionit civil në Kosovë.

AAC ka krijuar një bazë dytësore të të dhënave ku ajo mbledhë, kategorizon, analizon dhe ruan të gjitha Raportimet e Ndodhive (RN). Baza e të dhënave mundëson disa analiza sasiore të ndodhive. Ekziston një grup pune, i cili mbledhet në intervale të rregullta gjatë

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

vitit, për të analizuar RN-të, ngritur shqetësimet në lidhje me sigurinë, dhe për të njohur rreziqet e mundshme dhe fushat për shqetësim. Raportet e përgatitura nga ky grup punues shpërndahen pastaj dhe publikohen në faqen e internetit të AAC-së.

2.4.2 Raportimi i Ndodhive

Raportimi i Detyrueshëm i Ndodhisë

Qëllimi i vetëm i raportimit të ndodhisë është parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve, e jo ngarkimi i fajit apo përgjegjësisë. RDN-të kontribuojnë në përmirësimin e sigurisë ajrore duke siguruar që informacionet relevante mbi sigurinë të raportohen, grumbullohen, ruhen, mbrohen dhe shpërndahen. Kjo është një kërkesë ligjore për personat e përcaktuar për të dorëzuar RDN-të.

Për të mbështetur promovimin e 'kulturës së drejtë' *'just culture'*, AAC-ja jep një garanci që shqetësimi i saj kryesor është për të siguruar raportim të lirë dhe të papenguar, dhe se nuk do të jetë politikë e saj nisja e procedurave për sa i përket shkeljeve të paparamenduara ose të paqëllimshme të ligjit, të cilat tërheqin vëmendjen e tij vetëm sepse janë raportuar sipas Sistemit, përveç në rastet që përfshijnë shkelje të detyrës që do të përbënte neglizhencë të madhe.

Qëllimi i hetimit do të jetë përcaktimi i shkakut të mundshëm apo shkaqeve të aksidentit ose incidentit dhe për të parandaluar përsëritjen e aksidenteve dhe incidenteve të ngjashme; ai nuk ka për qëllim ngarkimin e fajit apo përgjegjësisë dhe nuk duhet të paragjykojë ndonjë hetim tjetër që mund të ndërmerret nga ndonjë organ tjetër.

Në AAC ekziston një proces (AACK/MS-PC01) që përcakton mënyrën se si menaxhohen Raportet e Ndodhisë. Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës përdor Qendrën Koordinuese Evropiane për Sistemet e Raportimit të Incidenteve në Aviacion (ECCAIRS) për të mbledhur, vlerësuar, përpunuar dhe ruajtur ndodhitë e raportuara. Megjithatë, AAC-ja nuk është e lidhur me sistemin e EASA ECCAIRS.

Ne i pranojmë, trajtojmë dhe i përcjellim të gjitha raportet e ndodhive në aviacionin civil, të cilat dërgohen në një adresë të veçantë elektronike, në mor@caa-ks.org.

Raportimi vullnetar

Ndodhitë, që sipas ligjit nuk kanë nevojë të raportohen, por që klasifikohen nga një vëzhgues si ngjarje që lidhen me sigurinë, mund të raportohen në mënyrë vullnetare. Këto Raporte të Ndodhive mund të trajtohen në mirëbesim për të ruajtur raportimin e plotë dhe të lirë nga ana e komunitetit të aviacionit, si dhe për të mbrojtur identitetin e personit, në përputhje me Rregulloren e AAC-së 05/2016 që transponon Rregulloren e BE-së Nr. 376/2014 mbi Raportimin, Analizimin dhe Përcjelljen e Ndodhive në

Aviacionin Civil.

2.4.3 SAFA

Inspektimet e Vlerësimit të Sigurisë për Mjetet e Huaja Ajrore zhvillohen rregullisht nga inspektorë të aprovuar të AAC-së. Inspektimet kryhen në përputhje me Rregulloren e AAC-së 04/2015. Programi i inspektimit Ramp (vendqëndrim të avionit) kryhet me fokus të veçantë në zbatimin e kërkesave të Aneksëve 1, 6 dhe 8 të ONAC-it, mbi avionin i cili është në operim. Të gjitha mospërputhjet futen në bazën e të dhënave për gjetjet të AAC-së.

2.4.4 Raportet e auditimit

AAC-ja raporton zyrtarisht për çdo auditim apo inspektim që kryhet. Auditimi përqendrohet në të gjithë spektrin e operacioneve në organizatën e audituar, gjersa inspektimet zakonisht piketojnë një zonë të caktuar të fokusit. Auditimet gjithmonë janë të planifikuara, ndërkohë që inspektimet mund të njoftohen apo të zhvillohen pa njoftim paraprak. Raportet e krijuara nga këto auditime, përfshijnë të gjitha gjetjet dhe vëzhgimet, të cilat ndihmojnë AAC-në në analizimin e rrezikut potencial dhe hazardeve. AAC-ja vazhdimisht monitoron, dhe kategorizon çdo hazard, në mënyrë që të jetë në gjendje të njohë fushat për shqetësim, si dhe të ndihmojë në uljen e rreziqeve të sigurisë. Të gjitha gjetjet futen në një bazë të dhënash që do të përdoret për analizimin e të dhënave të sigurisë.

2.4.5 Menaxhimi i rreziqeve të sigurisë

AAC është duke zhvilluar procedura për vendosjen e një mekanizmi për zgjidhje të çështjeve të sigurisë. Kjo është duke u kryer nga Këshilli i Sigurisë dhe përshkruhet në dokumentin 'menaxhimi i sigurisë' në AAC. Duke përdorur të dhënat e sigurisë, Këshilli i sigurisë identifikon prioritetet e sigurisë dhe planifikon veprimet përmirësuese për të reduktuar rreziqet në të ardhmen.

Drejtori i Përgjithshëm lëshon Direktivë Sigurie kur është e nevojshme që operatori të ndërmarrë masa të menjëhershme pasi që një situatë e pasigurt është identifikuar dhe raportuar. Inspektorët pastaj e përcjellin zbatimin e kësaj direktive përmes aktiviteteve mbikëqyrëse.

3. Garantimi i Sigurisë së Aviacionit

3.1 Obligimet për mbikëqyrje

Neni 15.1 h) i Ligjit për Aviacionin Civil e mban përgjegjëse AAC-në për mbikëqyrjen e

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

sigurisë të organizatave apo personelit të certifikuar/licencuar/aprovuar për implementimin e legjislacionit, standardeve, rregullave, procedurave dhe urdhrave të aviacionit civil.

Procedurat udhëzojnë inspektorët për të planifikuar, kryer, raportuar, përcjellë një auditim, deri kur të gjitha gjetjet të jenë përmirësuar nga ana e të audituarit, siç është rënë dakord para përmbylljes së auditimit. Inspektorët e akredituar të AAC-së kryejnë inspektime të planifikuara, të cilat mund të jenë me njoftim apo pa njoftim paraprak, për të garantuar pajtueshmërinë me standardet e sigurisë. Planifikimi i mbikëqyrjes në AAC bazohet në analizat e të dhënave të sigurisë dhe shënjestron fushat me shqetësim apo nevojë më të madhe. Para planifikimit vjetor të mbikëqyrjes, departamentet në një proces të përbashkët analizojnë të dhënat e sigurisë në dispozicion për të prioritetizuar fushat e shënjestruara për mbikëqyrje.

Auditimet planifikohen duke ju dhënë prioritet çështjeve me shqetësim për sigurinë , çështjeve të ngritura në raportet e kaluara të mbikëqyrjes ose çështjeve nga analizat e të dhënave të sigurisë. Aktivitetet përcjellëse të mbikëqyrjes (follow-up) janë dëshmi për këtë qasje, aktivitete të cilat vazhdojnë deri sa të konsiderohet e mbyllur gjetja. edhe pse numri i operatorëve të certifikuar/licencuar është i ulët, ne gjatë planifikimit të mbikëqyrjes në mesin e kushteve tjera i marrim parasysh edhe të dhënat nga auditimet e kaluara dhe gjetjet eventuale, ndryshimet brenda organizatës së operatorit që auditohet, madhësinë dhe kompleksitetin e operatorit, ndikimin potencial që mund ta ketë në sigurinë publike, IPS-të e operatorit, ndodhitë e raportuara të sigurisë dhe kulturën e sigurisë që është evidentuar për operatorin.

Ne jemi të bindur se metoda më efektive për rritjen e sigurisë brenda komunitetit të aviacionit është duke siguruar një prani rregullatore, e cila do të synonte promovimin e pajtueshmërisë vullnetare me ligjin për Aviacionin Civil dhe me Rregulloret e zbatueshme, dhe se këto synime më së miri mund të arrihen nga personeli i AAC-së që merr pjesë në aktivitetet e strukturuar të mbikëqyrjes.

Personeli teknik i AAC-së monitorohet dhe vlerësohet përmes vlerësimit vjetor të performancës dhe trajnimeve të rregullta rifreskuese.

3.2 Performanca e sigurisë në shtet

Performanca e sigurisë përveç që matet me përputhshmërinë e operatorëve me standardet e aplikueshme të sigurisë, matet edhe përmes indikatorëve të performancës së sigurisë që vendosin dhe përcjellin operatorët në zbatim të Sistemit për Menaxhim të Sigurisë-SMS. Këta indikatorë dhe caqet (targetet) e për tu arritur vendosen nga operatorët dhe vlerësohen e pranohen nga AAC-ja, janë indikatorë nga të cilët vendoset edhe Niveli i pranueshëm i performancës së sigurisë-NPPS (ALoSP) për shtetin.

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

Sistemi i të dhënave të sigurisë në vendin tonë ende nuk është i kompletuar mjaftueshëm për të vendosur caqe dhe nivele alarmi të bazuara në statistika të sakta, dhe për këtë nivel të kompleksitetit nuk do të ishte e kuptimtë të bëhen analiza shumë të detajuara me numër kaq të ulët të të dhënave.

NPPS (ALoSP) për Kosovën është paraqitur në Shtojcën 3 të këtij dokumenti.

Ofruesi i Shërbimit të Navigacionit Ajror tanimë ka filluar me implementimin e marrëveshjes për treguesit e performancës, në kuadër të Planit Fillestar të Performancës, i cili do të përfundohet deri më 1 tetor 2016. Plani Fillestar i Performancës bazohet në Rregulloren 1/2016, me synim për të zbatuar Rregulloren (KE) Nr. 1070/2009 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, të datës 21 tetor 2009, që amendamenton Rregulloret (KE) Nr. 549/2004, (KE) Nr. 550/2004, (KE) Nr. 551/2004 dhe (KE) Nr. 552/2004, në kuadër të rendit të brendshëm ligjor të Republikës së Kosovës.

4. Promovimi i Sigurisë së Aviacionit

4.1 Trajnimi i brendshëm, komunikimi dhe shpërndarja e informacioneve të sigurisë

Komunikimi zyrtar i brendshëm në AAC konsiderohet se është shkëmbim i informacioneve relevante dhe të rëndësishme për detyrat të cilat ne i kryejmë. Komunikimi i brendshëm bëhet përmes takimeve të rregullta javore të menaxhmentit, takimeve me gjithë stafin, takimeve të mbajtura në kuadër të departamenteve, korrespondencave përmes postes elektronike, shpërndarjes përmes Buletinit mujor të AAC-së, të përfshirë në "tabelën e njoftimeve" dhe publikimeve në rrjetin e brendshëm.

Personeli gjithnjë inkurajohet që të raportojë të gjitha mospërputhshmëritë apo observimet te zyra për menazhim të cilësisë dhe sigurisë ku trajtohen këto çështje sipas procesit në fuqi.

Raportimi nga analizat e të dhënave nga sistemi për raportim të ndodhive dërgohet te personeli dhe publikohen në faqen zyrtare të AAC-së.

4.2 Trajnimi i jashtëm, komunikimi dhe shpërndarja e informacioneve të sigurisë

Strukturat menaxhuese janë përgjegjëse për krijimin e formave/mjeteve të komunikimit me palët e interesit. Në nivelin e lartë, çështja e sigurisë trajtohet në Raportin Vjetor të AAC-së.

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

AAC publikon një listë me emrat dhe numrat e telefonit, përmes të cilave mund të kontaktohet autoriteti, si dhe orarin dhe ditët e punës. Ky informacion publikohet në faqen zyrtare të AAC-së. AAC-ja gjithashtu posedon dhe ka një numër të publikuar të zyrarit kujdestar, i cili është në dispozicion 24 orë në ditë, 7 ditë në javë.

Të gjitha Direktivat mbi proceset kryesore të AAC-së i komunikohen përdoruesve të shërbimeve tona dhe publikohen në faqen zyrtare në internet të AAC-së (Rregulloret, Publikimet Teknike për industrinë të cilën e rregullon AAC-ja, etj.).

AAC publikon një pasqyrë vjetore të të gjitha RDN-ve të hetuara dhe analizuara, për të siguruar informata të vlefshme prapakthyes (feedback) për ofruesit e shërbimeve mbi RDN-të më të fundit, për t'i informuar ata dhe SMS-të e tyre.

Ne konsultohemi me palët relevante të interesit përpara se të miratojmë rregullore ose akte të tjera ligjore. I trajtojmë mendimet dhe komentet e tyre përpara miratimit të legjislacionit sekondar dhe zbatimit të tij.

Informatat e sigurisë ndahen me kompanitë ajrore të huaja kuar ato janë të përfshira në ndonjë ndodhi që ne e investigojmë.

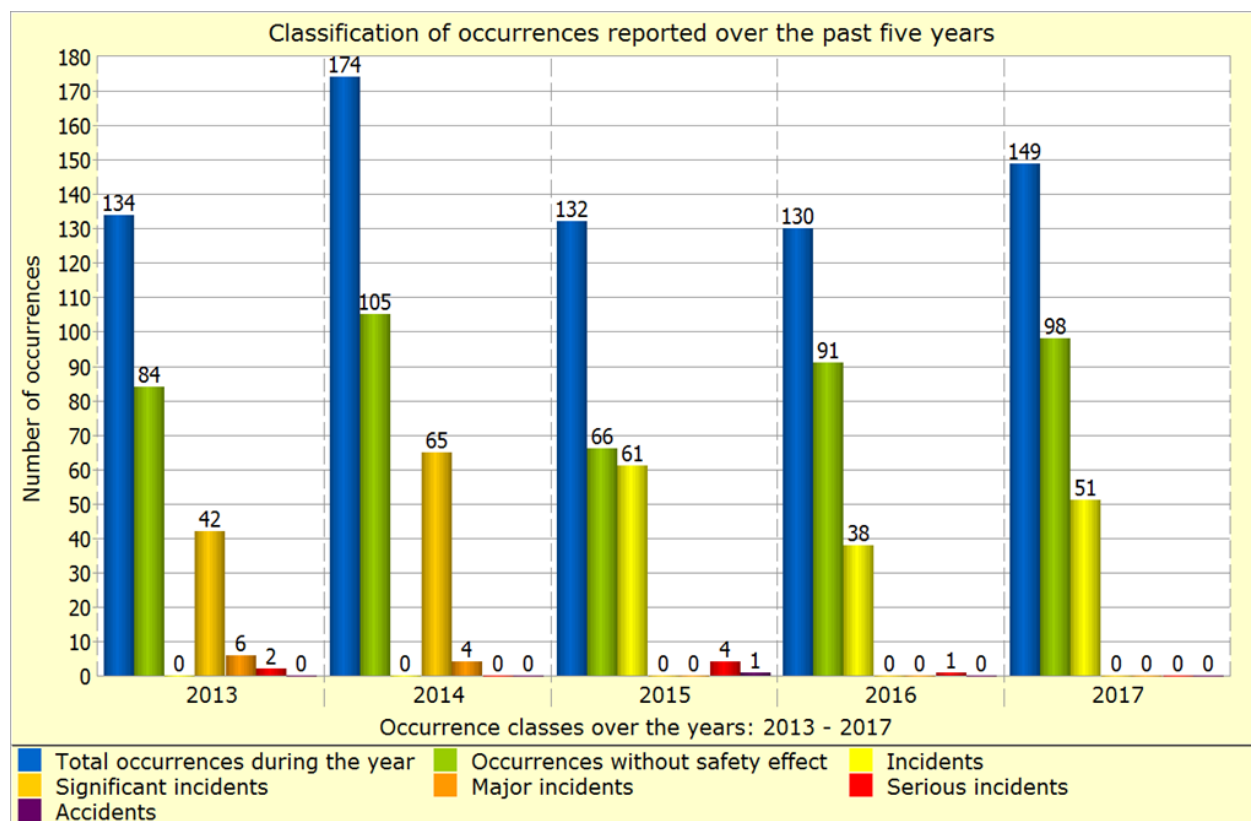
Shtojca 1-Politika e Sigurisë së Aviacionit Civil të Kosovës

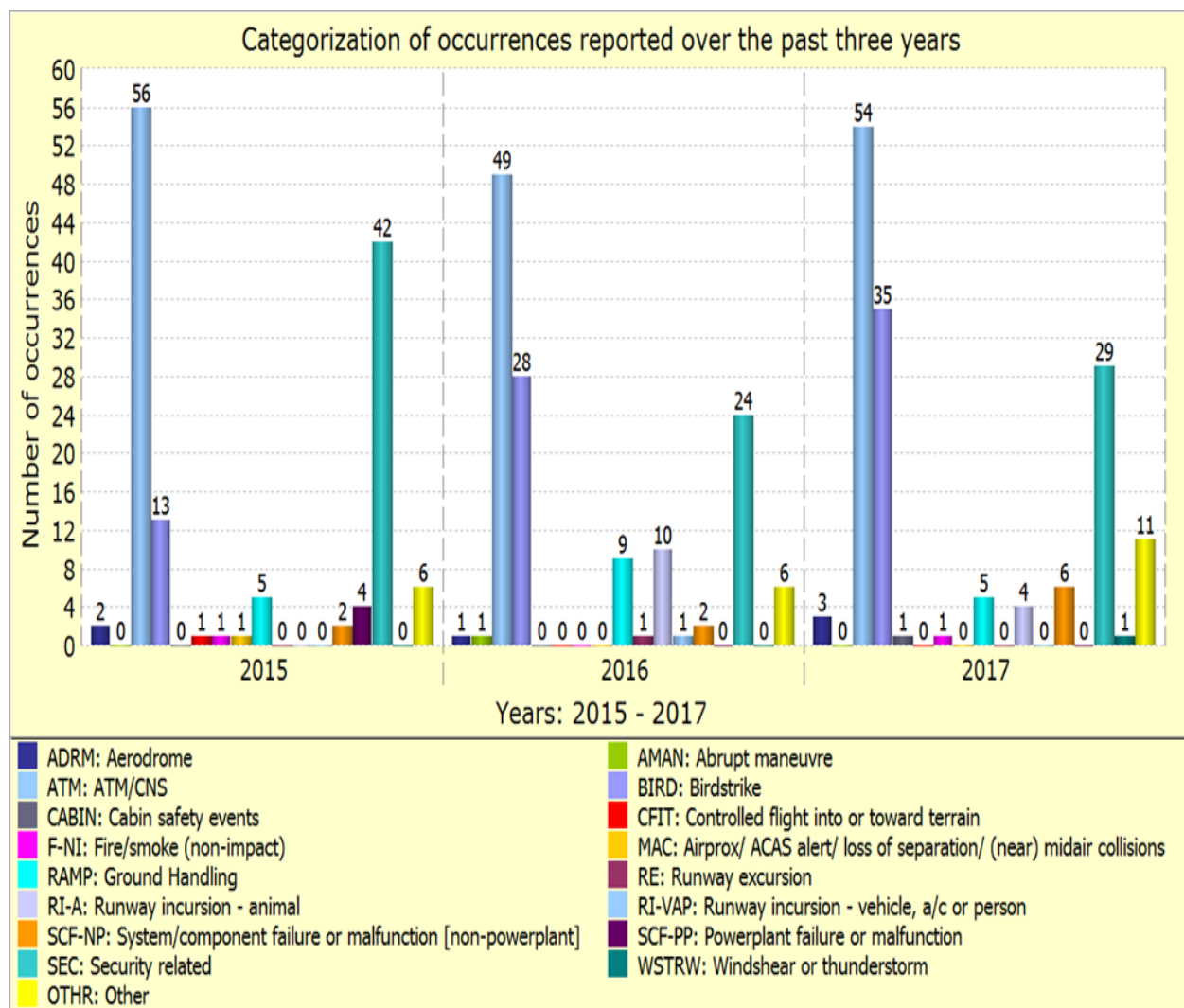
Politika e sigurisë

Republika e Kosovës promovon dhe rregullon sigurinë e aviacionit civil brenda vendit. Jemi të përkushtuar për zhvillim dhe zbatim të strategjive efektive, kornizës rregullatore dhe proceseve të punës për t'u siguruar se aktivitetet e aviacionit civil nën mbikëqyrjen tonë arrijnë nivelin më të lartë të mundshëm të sigurisë.

Për të arritur këtë ne do të:

- Vendosim standarde kombëtare që janë në përputhshmëri me standardet, praktikat e rekomanduara dhe procedurat e ICAO-s dhe me legjislacionin e BE-së që ndërlidhet me sigurinë e aviacionit.
- Kemi qasje të bazuar në të dhëna dhe në performancë gjatë rregullimit të sigurisë dhe mbikëqyrjes së industrisë, sa herë që kjo të jetë e mundshme.
- Identifikojmë trendet e sigurisë brenda aviacionit civil dhe do të kemi një qasje të bazuar në vlerësim të rrezikshmërisë kur adresojmë çështje të një shqetësimi apo nevojë më të madh për siguri.
- Monitorojmë dhe matim në vazhdimësi performancën e sigurisë të sistemit tonë të aviacionit përmes indikatorëve të mbledhur të sigurisë në nivel shteti, si dhe përmes indikatorëve të performancës së sigurisë nga ofruesit e shërbimeve
- Bashkëpunojmë dhe konsultohemi me industrinë e aviacionit për adresim të çështjeve të sigurisë dhe për ngritje të nivelit të sigurisë.
- Promovojmë praktikën më të mira të sigurisë dhe një kulturë pozitive të sigurisë së organizatës në përputhje me parimet e kulturës së drejtë 'just culture' brenda industrisë dhe komunitetit të aviacionit civil, të bazuar në parimet e shëndosha të menaxhimit të sigurisë;
- Nxsisim mbledhjen e informatave të sigurisë, analizimin dhe shkëmbimin e tyre në mes të organizatave relevante të industrisë dhe ofruesve të shërbimeve, me qëllim që këto informata të përdoren vetëm për qëllim të menaxhimit të sigurisë.
- Alokojmë burime të mjaftueshme financiare dhe njerëzore për menaxhim dhe mbikëqyrje të sigurisë.
- Pajisim personelin me aftësi dhe ekspertizë të duhur për ushtrim të përgjegjësisë për menaxhim dhe mbikëqyrje të sigurisë me kompetencë.





Shtojca 3-Niveli i Pranueshëm i Performancës së Sigurisë për Kosovën (NPPS) (ALoSP)

COMPLIANCE				
MEASURE	ACTUAL	UNACCEPTABLE	TOLERABLE	TARGET (2 years)
Airport certified to international standard	Certified ëith actions, noë complete	Cannot meet certified standard	Certified but some actions to complete	Certified ëith no further actions required
ANSP certified to international standards	Certified ëith actions, noë complete	Cannot meet certified standard	Certified but some actions to complete	Certified ëith no further actions required
Compliance % ëith international standards ICAO SARPs by CE EASA regulations	Self-assessed for ICAO SARPs XX% implemented XX% EASA audit	< 60 % To be defined	60 – 70% To be defined	70% or above To be defined
Oversight by sufficient qualified Inspectors	Inspectors in post & qualified, but no refresher training for managers	< 75% in post Not qualified or No refresher training	75 – 90% in post, qualified or immediate plans to qualify, most have refresher training	>90% in post, all qualified and attending refresher training including managers
Staff levels (ATCOs)	To be confirmed	< 75% in post Not qualified or No refresher training	75 – 90% in post, qualified or immediate plans to qualify, most have refresher training	>90% in post, all qualified and attending refresher training including managers
MANAGEMENT OF SAFETY				
MEASURE	ACTUAL	UNACCEPTABLE	TOLERABLE	TARGET (2 years)
Airport Safety Board	Established	Does not exist or ineffective	Making progress	Fully effective
Runëay Safety Team	Established	Does not exist or ineffective	Making progress	Fully effective

Programi Shtetëror i Sigurisë së Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës

Infrastructure Runëay extension ILS upgrade to IIIb	Project planned Project planned	Abandoned/ delays > 1 year	On track ëith minor delays	Complete / on track / early
OPERATIONAL SAFETY PERFORMANCE				
MEASURE	ACTUAL	UNACCEPTABLE	TOLERABLE	TARGET (annual)
Accidents/Incidents:				
Fatal	0	>0	0	0
Non-fatal Hull loss	0	>0	0	0
Other Accident				
Serious Incident				
Bird-strike	35 (17*)	Increase	Decrease 0-10%	Decrease 10%
Laser Attack	29	Increase	Decrease 0-10%	Decrease 10%
Airport Technical / System Failure	3	Increase	Decrease 0-10%	Decrease 10%
ANSP Technical / System Failure	54 (4**)	Increase	Decrease 0-10%	Decrease 10%
Vehicle procedures as predictive measure of runëay incursion	Audits confirm established controls	Audits result in Serious Findings on Vehicle Control	Audits result in some minor Findings	Audits result in feë minor findings and even detect improvement
Runëay Incursion (3 year)	1 in 3 years	To be determined	To be determined	To be determined
Airprox (3 year)	1 in 3 years	To be determined	To be determined	To be determined
Loading Error	1 in 3 years	To be determined	To be determined	To be determined
Ground (other)	7	To be determined	To be determined	To be determined