



Republika e Kosovës
Republika Kosova
Republic of Kosovo



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

**URDHËRESË ADMINISTRATIVE (AAC) NR. 01/2022 PËR RREZIQET QË PARAQITEN GJATË RRRITJES SË AKTIVITETEVE
TË AVIACIONIT**

ADMINISTRATIVE ORDINANCE (CAA) NO. 01/2022 ON RISKS EMERGING DURING RAMP-UP OF AVIATION ACTIVITIES

**ADMINISTRATIVNA NAREDBA (ACV) BR. 01/2022 O RIZICIMA KOJI NASTAJU TOKOM RASTA VAZDUHOPLOVNIH
AKTIVNOSTI**

<p>Në përputhje me nenin 3.4, 15.1 (c), (e), (h), (i), (j) dhe 21.2. të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil, ("Gazeta Zyrtare" e Republikës së Kosovës, Viti III, Nr. 28, të datës 4 qershor 2008</p> <p>Duke marrë parasysh,</p> <p>Rregulloren (AAC) nr. 05/2020 për rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe themelimin e agjencisë të sigurisë së aviacionit të Bashkimit Evropian dhe shfuqizimin e rregullores (AAC) nr. 11/2009, rregullores (AAC) nr. 03/2009 dhe rregullores (AAC) nr. 6/2009;</p> <p>Rregulloren (AAC) nr. 17/2017 për Kërkesat dhe Procedurat Administrative në lidhje me Aerodromet;</p> <p>Rregulloren (AAC) nr. 09/2017 për raportimin, analizën dhe përcjelljen e dukurive në aviacionin civil</p> <p>Rregulloren (AAC) NR 01/2019 që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me operimet ajrore.</p> <p>Me qëllim të ofrimit të udhëzimeve shtesë për operatorët e aeroportit mbi rreziqet që shfaqen gjatë rritjes së aktiviteteve të aviacionit,</p>	<p>Pursuant to Article 3.4, 15.1 (c), (e), (h), (i), (j) and 21.2. of the Law No. 03/L-051 on Civil Aviation, ("Official Gazette" of the Republic of Kosovo, Year III, No. 28, dated 4 June 2008),</p> <p>Taking into consideration,</p> <p>Regulation (CAA) no. 05/2020 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union aviation safety agency and repealing regulation (CAA) no 11/2009, regulation (CAA) no 03/2009 and regulation (CAA) no 6/2009;</p> <p>Regulation (CAA) no. 17/2017 on Requirements and Administrative Procedures Related to Aerodromes;</p> <p>Regulation (CAA) no. 09/2017 on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation;</p> <p>Regulation (CAA) NO 01/2019 laying down technical requirements and administrative procedures related to air operations.</p> <p>With the purpose to provide additional guidance to airport operators on Risks Emerging During Ramp-up of Aviation Activities,</p>	<p>Shodno članu 3.4, 15.1 (c), (e), (h), (i), (j) i 21.2. Zakona br. 03/L-051 o civilnom vazduhoplovstvu, ("Službeni list" Republike Kosovo, godina III, br. 28, od 4. juna 2008. godine,</p> <p>Uzimajući u obzir,</p> <p>Uredbu (ACV) br. 05/2020 o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i osnivanju Agencije Evropske unije za bezbednost vazduhoplovstva i stavljanje van snage uredbe (ACV) br. 11/2009, uredbe (ACV) br. 03/2009 i uredbe (ACV) br. 6/2009;</p> <p>Uredbu (ACV) br. 17/2017 o zahtevima i administrativnim procedurama u vezi sa aerodromima;</p> <p>Uredbu (CAA) br. 09/2017 o izveštavanju, analizi i praćenju događaja u civilnom vazduhoplovstvu;</p> <p>Uredbu (CAA) br. 01/2019 kojom se utvrđuju tehnički zahtevi i administrativne procedure u vezi sa vazдушnim operacijama.</p> <p>U cilju pružanja dodatnih uputstava operaterima aerodroma o rizicima koji nastaju tokom rasta vazduhoplovnih aktivnosti,</p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës,</p> <p>Nxjerr këtë:</p> <p>URDHËRESË ADMINISTRATIVE (AAC) NR. 01/2022 PËR RREZIQET QË PARAQITEN GJATË RRIJTJES SË AKTIVITETEVE TË AVIACIONIT</p> <p>Neni 1 Qëllimi</p> <p>Qëllimi i kësaj Urdhërese Administrative është të zbatohet Buletin e Informacionit të Sigurisë së EASA-s (SIB) 2022-06 në Republikën e Kosovës, të lëshuar më 28 korrik 2022.</p> <p>Neni 2 Fushëveprimi</p> <p>Kjo Urdhëresë Administrative është e zbatueshme për Autoritetin e Aviacionit Civil të Kosovës, operatorët e aerodromit dhe operatorët ajrorë që kryejnë operime në aerodrome civile në Republikën e Kosovës.</p>	<p>The Director General of the Civil Aviation Authority of the Republic of Kosovo,</p> <p>Issues the following:</p> <p>ADMINISTRATIVE ORDINANCE (CAA) NO. 01/2022 ON RISKS EMERGING DURING RAMP-UP OF AVIATION ACTIVITIES</p> <p>Article 1 Purpose</p> <p>The purpose of this Administrative Ordinance is to enforce in Republic of Kosovo the EASA Safety Information Bulletin (SIB) 2022-06 issued on 28th July 2022.</p> <p>Article 2 Scope</p> <p>This Administrative Ordinance is applicable to Civil Aviation Authority of Kosovo, aerodrome operators and air operators that conduct operations in civilian aerodromes in Republic of Kosovo.</p>	<p>Generalni direktor Autoriteta Civilnog Vazduhoplovstva Republike Kosovo,</p> <p>Donosi sledeće:</p> <p>ADMINISTRATIVNU NAREDBU (ACV) BR. 01/2022 O RIZICIMA KOJI NASTAJU TOKOM RASTA VAZDUHOPLOVNIH AKTIVNOSTI</p> <p>Član 1 Svrha</p> <p>Svrha ove Administrativne Naredbe je da se u Republici Kosovo primeni Bilten bezbednosnih informacija EASA-a (SIB) 2022-06, izdat 28. jula 2022. godine.</p> <p>Član 2 Delokrug</p> <p>Ova administrativna Naredba je primenljiva na Autoritet civilnog vazduhoplovstva Kosova, operatere aerodroma i vazdušne operatere koji obavljaju operacije na civilnim aerodromima u Republici Kosovo.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p style="text-align: center;">Neni 3</p> <p style="text-align: center;">Zbatimi i rekomandimeve për rreziqet që dalin gjatë rritjes së aktiviteteve të aviacionit</p> <p>Operatorët ajrorë dhe operatorët e aerodromit, të cilët bien në fushëveprimin e rregullores (CAA) Nr. 05/2020, rekomandohen të marrin parasysh veprimet e mëposhtme, siç janë të detajuara në Shtojcën I të kësaj urdhërese, nëse është e aplikueshme:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bashkëpunimin; 2. Raportimin e Ndodhive dhe Menaxhimin e Rrezikut të Sigurisë; 3. Procedurat Administrative; dhe 4. Kufizimet e kohës së fluturimit. 	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p style="text-align: center;">Implementation of the recommendations on risks emerging during ramp-up of aviation activities</p> <p>Air operators and aerodrome operators, which fall under the scope of regulation (CAA) No. 05/2020, are recommended to consider the following actions, as detailed in Appendix I to this ordinance, if applicable:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Collaboration; 2. Occurrence Reporting and Safety Risk Management; 3. Administrative Procedures; and 4. Flight Time Limitations. 	<p style="text-align: center;">Član 3</p> <p style="text-align: center;">Sprovođenje preporuka o rizicima koji se javljaju tokom rasta vazduhoplovnih aktivnosti</p> <p>Vazдушnim operaterima i operaterima aerodroma, koji potpadaju pod delokrug Uredbe (ACV) br. 05/2020, preporučuje se da razmotre sledeće radnje, kao što su detaljno opisane u Dodatku I ove naredbe, ako je primenjivo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Saradnju; 2. Izveštavanje o događajima i upravljanje sigurnosnim rizikom; 3. Upravne procedure; i 4. Ograničenja vremena leta.
<p style="text-align: center;">Neni 4</p> <p>Teksti i Buletinit të Informacionit të Sigurisë së EASA-s (SIB) 2022-06, i specifikuar në nenin 1, i është bashkëngjitur kësaj Urdhërese Administrative si Shtojca 1, dhe është pjesë përbërëse e kësaj Urdhërese.</p>	<p style="text-align: center;">Article 4</p> <p>The text of EASA Safety Information Bulletin (SIB) 2022-06, specified in Article 1, is attached to the present Administrative Ordinance as Appendix 1, and is an integral part of this Ordinance.</p>	<p style="text-align: center;">Član 4</p> <p>Tekst Biltena bezbednosnih informacija EASA-e (SIB) 2022-06, naveden u članu 1, priložen je ovoj Administrativnoj naredbi kao Dodatak 1, i sastavni je deo ove Naredbe.</p>

<p style="text-align: center;">Neni 5 Hyrja në fuqi</p> <p>Kjo Urdhëresë Administrative do të hyjë në fuqi shtatë (7) ditë pas nënshkrimit të saj.</p> <p>Prishtinë, 06 shtator 2022</p> <p style="text-align: center;">_____ Bujar Ejupi Drejtori i Përgjithshëm</p>	<p style="text-align: center;">Article 5 Entry into force</p> <p>This Administrative Ordinance shall enter into force seven (7) days after its signature.</p> <p>Prishtina, 6th September 2022</p> <p style="text-align: center;">_____ Bujar Ejupi Director General</p>	<p style="text-align: center;">Član 5 Stupanje u snagu</p> <p>Ova Administrativna Naredba stupa na snagu sedam (7) dana nakon njenog potpisivanja.</p> <p>Priština, 06 septembar 2022</p> <p style="text-align: center;">_____ Bujar Ejupi Generalni Direktor</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Shtojca 1

BIS Nr.: 2022-06
I lëshuar më: 28 korrik 2022

Lënda: Rreziqet që paraqiten gjatë rritjes së aktiviteteve të aviacionit

Publikimet Ref:

- Rregullorja e Komisionit (BE) 2018/1139 e datës 04 korrik 2018.
- Rregullorja e Komisionit (BE) 139/2014 e datës 12 shkurt 2014.
- Rregullorja e Komisionit (BE) 376/2014 e datës 03 Prill 2014.
- Rregullorja e Komisionit (BE) 965/2012 e datës 05 tetor 2012.

Zbatueshmëria:

Autoritetet Kompetente Kombëtare (AKK), operatorët e aerodromit, operatorët ajror.

Përshkrimi:

Pas dy vitesh reduktive serioze të trafikut për shkak të COVID-19, industria e aviacionit në Evropë po përjeton një rimëkëmbje të fuqishme. Nivelet e trafikut po i afrohen atyre të vitit 2019 dhe faktorët e ngarkesës, veçanërisht në fluturimet brenda-evropiane, janë të lartë. Rimëkëmbja e shpejtë ka bërë që shumë aeroporte dhe operatorë ajror të përballen me sfida të rëndësishme për sa i përket ofrimit të shërbimeve tokësore (p.sh. trajtimi i pasagjerëve dhe bagazheve, servisimi i avionëve, kontrollet e sigurisë, etj.), duke çuar në ndërprerje të konsiderueshme dhe duke ndikuar negativisht si në aerodromin ashtu edhe në operimet ajrore.

Derisa shkaku kryesor i këtyre vështirësive mund të lidhet me disponueshmërinë e fuqisë punëtore të mjaftueshme dhe të kualifikuar, EASA është e shqetësuar për rreziqet e mundshme të sigurisë që paraqiten ose përforcohen nga sfidat e sipërpërmendura. Për më tepër, vështirësitë në lidhje me ofrimin e shërbimeve në aerodrome mund të rezultojnë në vonesa të zgjatura dhe anulime të fluturimeve. Këto nga ana tjetër mund të çojnë në rritjen e niveleve të lodhjes së ekuipazhit.

Ndonëse aktualisht nuk ka shqetësime të menjëhershme të rëndësishme për sigurinë ose sigurimin në lidhje me mungesën e fuqisë punëtore të kualifikuar, EASA po lëshon këtë BIS për të ofruar rekomandime për të zbutur ndikimet negative në efikasitetin dhe besueshmërinë e përgjithshme të sistemit të aviacionit, si dhe rreziqet e fshehta (latente) të sigurisë (safety) dhe të sigurimit (security)

Në këtë kohë, shqetësimi për sigurinë i përshkruar në këtë BIS nuk konsiderohet si një gjendje e pasigurtë që do të mandatojë lëshimin e Direktivës së Sigurisë (DS) sipas Rregullores së Komisionit (BE) 965/2012, Aneksi II, ARO.GEN.135(c), ose sipas Rregullores së Komisionit (BE) 139/2014, Aneksi II, ADR.AR.A.040.

Rekomandim(et):

Operatorët ajrorë dhe operatorët e aerodromit, të cilët bien nën fushëveprimin e Rregullores së Komisionit (BE) 2018/1139, dhe AKK-së rekomandohen të marrin në konsideratë veprimet e mëposhtme, nëse janë të zbatueshme:

1. Bashkëpunimi

- 1.1. Operatorët e aerodromit duhet të rrisin bashkëpunimin me ofruesit e shërbimeve tokësore, operatorët ajror, ofruesit e shërbimeve të sigurimit dhe agjencitë shtetërore, për të siguruar përdorimin më të mirë të të gjitha burimeve njerëzore në dispozicion dhe infrastrukturës së aerodromit.
- 1.2. Operatorët e aerodromit duhet të zbatojnë një proces vendimmarrjeje në bashkëpunim me palët përkatëse të interesit të aerodromit bazuar në informacionin aktual operacional, për të identifikuar çdo çështje të paraqitur operationale ose të kapacitetit për shkak të mungesës së stafit dhe për të

zbatuar veprime për të zbutur ndikimet. Ekipet Lokale të Sigurisë së Pistës, Komitetet e Sigurimit dhe/ose Komitetet e Fasilitimit të Aeroportit dhe Komitetet e Sigurisë së Platformës mund të rrisin bashkëpunimin dhe monitorimin.

- 1.3. AKKA-të duhet të bashkëpunojnë me subjekte përkatëse të shtetit dhe autoritetet e tjera përgjegjëse, p.sh. në lidhje me bashkëpunimin për sigurimin e aviacionit.

2. Raportimi i Ndodhivë dhe Menaxhimi i Rrezikut të Sigurisë

- 2.1. Sipas procesit të menaxhimit të rrezikut të sigurisë, operatorët ajror dhe të aerodromit duhet të kryejnë një vlerësim specifik të rrezikut për të identifikuar zonat që janë më të prekshme ndaj rreziqeve të sigurisë për shkak të ndërprerjeve aktuale, p.sh. ndryshimet në nivelet e raportimit të ndodhivë, për të vlerësuar efektshmërinë e masave lehtësuese ekzistuese dhe për të përcaktuar nevojën për veprimin(e) shtesë ose alternativ(e).
- 2.2. Të gjithë palët e interesuara duhet të theksojnë, në të gjitha nivelet, rëndësinë e nxitjes së një kulture pozitive sigurie, duke inkurajuar stafin të raportojë dukuritë me besim, gjë që është një nga themelet e një procesi të funksionimit të mirë të menaxhimit të rrezikut të sigurisë.
- 2.3. Të gjitha palët e interesit, bazuar në rezultatet e vlerësimit të rrezikut të sigurisë, duhet të forcojnë monitorimin në zonat e identifikuar të rrezikut dhe në nivelin rezultues të sigurisë dhe të marrin masat e duhura lehtësuese. Mbikëqyrja operationale e aktiviteteve mund të mbështesë respektimin e standardeve dhe zgjidhjen e shpejtë të situatave potencialisht sfiduese.

3. Procedurat Administrative

- 3.1. Kurdoherë që është e mundur dhe në kuadër të përgjegjësisë të aerodromit, përshpejtoni proceset administrative, të tilla si lëshimi i kartelave të identifikimit të aeroportit dhe siguroni komunikimin dhe koordinimin në të gjithë sistemin e aerodromit.

4. Kufizimet kohore të fluturimit

- 4.1. Operatorët ajrorë duhet të marrin parasysh ndërprerjet operationale në aerodrome me proporcion të lartë të njohur të çështjeve të vonesave (p.sh. koha e nevojshme gjatë kontrollit të sigurimit së ekuipazhit, taksirrugës e aeroplanit, kohë më të gjatë të shërbimit në tokë), kur planifikojnë listat mujore të ekuipazhit.
- 4.2. Operatorët ajrorë duhet të kenë parasysh ushtrimin e diskrecionit të kapitenit si përjashtim. Zgjatja e periudhës së detyrës së fluturimit kur operohet për në dhe nga aerodromet me një përçindje të njohur të lartë të vonesave në trafik duhet të mbahet në minimum pasi kjo vonesë nuk mund të konsiderohet si "rrethana të paparashikuara". Për më tepër, çdo planifikim (caktim) i ekuipazhit, i cili përfshinë diskrecionin e kapitenit nuk është i pranueshëm dhe planifikimi me zgjatje duhet të kufizohet. Për më tepër, diskrecioni i kapitenit duhet të shmanget në bazën amë dhe/ose në qendrat e operatorëve ajrorë, ku duhet të jenë në dispozicion anëtarët të ekuipazhit në gatishmëri ose rezervë.
- 4.3. AKK duhet të prioritetizojë aktivitetet e mbikëqyrjes duke u fokusuar në zbatimin e Nën-pjesës së Kufizimeve Kohore të Fluturimit të Aneksit III (PJESA-ORO e Rregullores së Komisionit (BE) 965/2012). AKK duhet të monitorojë se si operatorët ajrorë i planifikojnë orarin e fluturimit dhe, në veçanti, si operatorët ajrorë sigurojnë që anëtarët e ekuipazhit të mos ndikohen nga lodhja në mënyrë që të operojnë në një nivel të kënaqshëm sigurie nën të gjitha rrethanat; ky BIS duhet të merret parasysh gjatë proceseve të AKK për planifikim të mbikëqyrjes bazuar në rrezikun.

5. Material udhëzues I EASA-s

- 5.1. Të gjithë palët e interesit duhet të marrin në konsideratë materialet udhëzuese përkatëse të EASA-s dhe buletinet e informacionit mbi sigurinë, veçanërisht BIS 2020-13 dhe BIS 2020-07R2, si dhe rishikimin e Çështjeve të Sigurisë së Aviacionit që dalin nga Pandemia COVID-19 nga 30 prilli 2021, dhe të gjitha materialet udhëzuese tjera të EASA-s, të cilat janë publikuar gjatë pandemisë COVID-19 dhe janë të rëndësishme për situatën aktuale të çregulluar gjatë verës. Për më tepër, merrni parasysh po ashtu materialin promovues të sigurisë mbi Komunitetin e Operimeve Ajrore të EASA-s të hartuar si pjesë e Fushatës së Bashku, Më të Fortë, Më të Sigurt.

Appendix 1

SIB No.: 2022-06
Issued: 28 July 2022

Subject: Risks Emerging During Ramp-up of Aviation Activities

Ref. Publications:

- Commission Regulation (EU) 2018/1139 dated 04 July 2018.
- Commission Regulation (EU) 139/2014 dated 12 February 2014.
- Commission Regulation (EU) 376/2014 dated 03 April 2014.
- Commission Regulation (EU) 965/2012 dated 05 October 2012.

Applicability:

National Competent Authorities (NCA), aerodrome operators, air operators.

Description:

After two years of severe traffic reductions due to COVID-19, the aviation industry in Europe is experiencing a vigorous recovery. Traffic levels are approaching those of 2019 and the load factors, especially on intra-European flights, are high. The speedy recovery has left many airports and air operators facing significant challenges as regards the provision of ground services (e.g. passenger and baggage handling, aircraft servicing, security checks, etc.), leading to substantial disruptions and negatively affecting both aerodrome and air operations.

While the root cause for those difficulties could be linked to the availability of sufficient, qualified work force, EASA is concerned about potential safety risks emerging from, or amplified by, the above-mentioned challenges. Furthermore, difficulties regarding the provision of services at aerodromes may result in prolonged flight delays and cancellations. These in turn may lead to increased levels of crew fatigue.

Although currently there are no immediate significant safety or security concerns related to the shortage of qualified workforce, EASA is issuing this SIB to provide recommendations to mitigate the negative impacts on the overall efficiency and reliability of the aviation system, as well as potential latent safety and security risks.

At this time, the safety concern described in this SIB is not considered to be an unsafe condition that would warrant Safety Directive (SD) action under Commission Regulation (EU) 965/2012, Annex II, ARO.GEN.135(c), or under Commission Regulation (EU) 139/2014, Annex II, ADR.AR.A.040.

Recommendation(s):

Air operators and aerodrome operators, which fall under the scope of Commission Regulation (EU) 2018/1139, and NCA are recommended to consider the following actions, if applicable:

1. Collaboration

- 1.1. Aerodrome operators should increase collaboration with groundhandling service providers, air operators, security services providers and State agencies, to ensure the best use of all available human resources and aerodrome infrastructure.
- 1.2. Aerodrome operators should apply a collaborative decision making process with the relevant aerodrome stakeholders based on actual operational information, to identify any emerging operational or capacity issues due to staff shortage, and implement actions to mitigate the impacts. Local Runway Safety Teams, Airport Security and/or Facilitation Committees and Apron Safety Committees may increase collaboration and monitoring.
- 1.3. NCAs should collaborate with relevant State's entities and other responsible authorities, e.g. regarding cooperation on aviation security.

2. Occurrence Reporting and Safety Risk Management

- 2.1. Under the safety risk management process, aerodromes' and air operators should conduct a specific risk assessment to identify the areas which are more vulnerable to safety risks due to the current disruptions, e.g. changes to levels of occurrence reporting, to assess the effectiveness of mitigations in place and determine the need for additional or alternative action(s).
- 2.2. All stakeholders should emphasise, at all levels, the importance of fostering a positive safety culture encouraging the staff to report occurrences with confidence, which is one of the cornerstones of a well-functioning safety risk management process.
- 2.3. All stakeholders should, based on the results of the safety risk assessment, strengthen monitoring in the identified risk areas and in the resulting level of safety and take appropriate mitigating measures. Operational supervision of activities can support the adherence to standards and the quick resolution of potentially challenging situations.

3. Administrative Procedures

- 3.1. Whenever possible and in the remit of aerodromes' responsibilities, expedite administrative processes, such as the issuance of airport identification cards and ensure communication and coordination across the aerodrome system.

4. Flight Time Limitations

- 4.1. Air operators should take into account operational disruptions at aerodromes with known high proportion of delay issues (e.g time needed for crew security check, taxiing, longer turnaround time), when planning crew monthly rosters.
- 4.2. Air operators should consider the exercise of commander's discretion as exceptional. Extension of flight duty period when operating to and from aerodromes with a known high proportion of delays to traffic should be kept to a minimum since this delay cannot be considered as 'unforeseen circumstances'. Furthermore any crew scheduling, which includes the commander's discretion is not acceptable and the planning with extensions should be limited. Moreover, commander's discretion should be avoided at homebase and/or air operators' hubs, where standby or reserve crew members should be available.
- 4.3. NCA should prioritize oversight activities focusing on the implementation of Subpart Flight Time Limitations of Annex III (PART-ORO of Commission Regulation (EU) 965/2012). NCA should monitor how air operators are planning flight duty periods and, in particular, how air operators ensure that crew members remain sufficiently free from fatigue in order to operate at a satisfactory safety level under all circumstances; this SIB should be considered in the course of NCA risk based oversight planning.

5. EASA Guidance Material

- 5.1. All stakeholders should consider relevant EASA guidance material and safety information bulletins, notably SIB 2020-13 and SIB 2020-07R2, as well as the review of Aviation Safety Issues Arising from the COVID-19 Pandemic from 30 April 2021, and all other EASA guidance material, which was published during COVID-19 pandemic and are relevant to the current summer disruption situation. Furthermore, consider also the safety promotion material on the EASA Air Ops Community developed as part of the Stronger, Safer, Together Campaign.

Dodatak 1

SIB Br.: 2022-06
Izdat: 28. jula 2022. godine

Predmet: Rizici koji se pojavljuju tokom rasta vazduhoplovnih aktivnosti

Ref. Publikacije:

- Uredba Komisije (EU) 2018/1139 od 4. jula 2018. god.
- Uredba Komisije (EU) 139/2014 od 12. februara 2014. god.
- Uredba Komisije (EU) 376/2014 od 3. aprila 2014. god.
- Uredba Komisije (EU) 965/2012 od 5. oktobra 2012. god.

Primenljivost:

Nacionalni Nadležni Autoriteti (NNA), operateri aerodroma, vazdušni operateri.

Opis:

Posle dve godine ozbiljnog smanjenja saobraćaja zbog COVID-19, vazduhoplovna industrija u Evropi doživljava snažan oporavak. Nivoi saobraćaja se približavaju onima iz 2019. godine, a faktori opterećenja, posebno na letovima unutar Evrope, su visoki. Brz oporavak je ostavio mnoge aerodrome i avio-operatere suočenim sa značajnim izazovima u pogledu pružanja zemaljskih usluga (npr. otprema putnika i prtljage, servisiranje aviona, bezbednosne provere, itd.), što dovodi do značajnih poremećaja i negativno utiče kako na aerodromske tako i na vazdušne operacije.

Iako bi osnovni uzrok ovih poteškoća mogao biti povezan sa dostupnošću dovoljne, kvalifikovane radne snage, EASA je zabrinuta zbog potencijalnih bezbednosnih rizika koji proizlaze iz, ili su pojačani gore navedenim izazovima. Štaviše, poteškoće u vezi sa pružanjem usluga na aerodromima mogu dovesti do produženih kašnjenja i otkazivanja letova. Ovo zauzvrat može dovesti do povećanih nivoa zamora posade.

Iako trenutno nema neposredne značajne zabrinutosti za sigurnost ili bezbednost u vezi sa nedostatkom kvalifikovane radne snage, EASA izdaje ovaj SIB da pruži preporuke za ublažavanje negativnih uticaja na ukupnu efikasnost i pouzdanost sistema vazduhoplovstva, kao i potencijalne latentne rizike za sigurnost i bezbednost.

U ovom trenutku, zabrinutost za sigurnost koja je opisana u ovom SIB-u se ne smatra nebezbednim uslovom koji bi garantovao akciju Direktive o Sigurnosti (DS) prema Uredbi Komisije (EU) 965/2012, Prilog II, ARO.GEN.135(c), ili prema Uredbi Komisije (EU) 139/2014, Prilog II, ADR.AR.A.040.

Preporuka(e):

Vazdušnim operaterima i operaterima aerodroma, koji potpadaju pod delokrug Uredbe Komisije (EU) 2018/1139, i NNA-ima se preporučuje da razmotre sledeće radnje, ako je primenljivo:

1. Saradnja

- 1.1. Operateri aerodroma treba da povećaju saradnju sa pružaocima usluga zemaljskog opsluživanja, vazdušnim operaterima, pružaocima usluga bezbednosti i državnim agencijama, kako bi obezbedili najbolje korišćenje svih raspoloživih ljudskih resursa i aerodromske infrastrukture.
- 1.2. Operateri aerodroma treba da primenjuju proces skupnog donošenja odluka u saradnji sa relevantnim zainteresovanim stranama na aerodromu na osnovu stvarnih operativnih informacija, da identifikuju sve novonastale operativne probleme ili probleme sa kapacitetom zbog nedostatka osoblja i sprovedu radnje za ublažavanje uticaja. Lokalni timovi za bezbednost na pisti, komiteti za bezbednost i/ili olakšice na aerodromima i komiteti za bezbednost na stazi(platformi) mogu povećati saradnju i praćenje.
NNA-i treba da sarađuju sa relevantnim državnim entitetima i drugim nadležnim autoritetima, na primer u pogledu saradnje u oblasti sigurnosti vazduhoplovstva.

2. Izveštavanje o događajima i upravljanje sigurnosnim rizikom

- 2.1. U okviru procesa upravljanja sigurnosnim rizicima, aerodromi i vazdušni operateri treba da izvrše posebnu procenu rizika kako bi identifikovali oblasti koje su ranjivije sigurnosnim rizicima zbog trenutnih poremećaja, npr. promene nivoa izveštavanja o događajima, kako bi se procenila efektivnost postojećih ublažavanja i utvrdila potreba za dodatnim ili alternativnim akcijama.
- 2.2. Sve zainteresovane strane treba da naglase, na svim nivoima, važnost negovanja pozitivne sigurnosne kulture ohrabrujući osoblje da sa poverenjem izveštava o događajima, što je jedan od kamena temeljca procesa upravljanja sigurnosnim rizicima koji dobro funkcioniše.
- 2.3. Sve zainteresovane strane treba da, na osnovu rezultata procene sigurnosnog rizika, povećaju praćenje u identifikovanim rizičnim oblastima i u rezultujućem nivou sigurnosti i preduzmu odgovarajuće mere za ublažavanje. Operativni nadzor aktivnosti može podržati poštovanje standarda i brzo rešavanje potencijalno izazovnih situacija.

3. Upravne Procedure

- 3.1. Kad god je to moguće i u okviru odgovornosti aerodroma, ubrzati administrativne procese, kao što je izdavanje aerodromskih identifikacionih kartica i obezbedite komunikaciju i koordinaciju u celom aerodromskom sistemu.

4. Ograničenja vremena leta

- 4.1. Vazdušni operateri treba da uzmu u obzir operativne smetnje na aerodromima sa poznatim velikim udelom problema sa kašnjenjem (npr. vreme potrebno za bezbednosnu proveru posade, taksiranje, duže vreme obrtanja), kada planiraju mesečne liste posade.
- 4.2. Vazdušni operateri treba da smatraju da je diskrecija komandanta izuzetna. Produženje perioda letačke dužnosti kada se leti na i sa aerodroma sa poznatim visokim udelom kašnjenja u saobraćaju treba da bude svedeno na minimum pošto se ovo kašnjenje ne može smatrati „nepredviđenim okolnostima“. Štaviše, bilo kakvo raspoređivanje posade, koje uključuje diskreciju komandanta, nije prihvatljivo i planiranje sa produženjima treba da bude ograničeno. Štaviše, diskreciju komandanta treba izbegavati u matičnim bazama i/ili centrima vazdušnih operatera, gde bi trebalo da budu dostupni članovi pripravnosti ili rezervne posade.
- 4.3. NNA treba da odredi prioritete aktivnosti nadzora koje se fokusiraju na primenu Podela Ograničenja vremena leta iz Priloga III (DEO-ORO Uredbe Komisije (EU) 965/2012). NNA treba da prati kako avio-operateri planiraju periode letačke dužnosti i, posebno, kako vazdušni operateri obezbeđuju da članovi posade ostanu dovoljno slobodni od umora kako bi funkcionisali na zadovoljavajućem nivou sigurnosti pod svim okolnostima; ovaj SIB treba uzeti u obzir tokom planiranja nadzora zasnovanog na riziku NNA-a.

5. Materijal za Uputstva EASA-e

- 5.1. Sve zainteresovane strane treba da uzmu u obzir relevantni materijal sa uputstvima EASA-e i biltene sa sigurnosnim informacijama, posebno SIB 2020-13 i SIB 2020-07R2, kao i pregled pitanja sigurnosti u vazduhoplovstvu koja proizilaze iz pandemije COVID-19 od 30. aprila 2021. godine i sve druge materijale sa uputstvima EASA-e, koji su objavljeni tokom pandemije COVID-19 i relevantan su za aktuelnu letnju situaciju s prekidima. Osim toga, treba uzeti u obzir i materijal za promovisanje sigurnosti o zajednice EASA za vazdušne operacije razvijen kao deo kampanje Zajedno, Jači, Sigurniji.