NDALESA E OPERIMIT ME AEROPLANË B 737 MAX 8 DHE B 737 MAX 9 NË KOSOVË

faqe 2

MË 31 MARS KA FILLUAR SEZONA VERË-VJESHTË 2019 E FLUTURIMEVE

faqe 5

Autorial nga
Emir Hiseni

MBIKËQYRJA E SIGURISË NË AERODROMET E REPUBLIKËS SË KOSOVËS

faqe 7

aviatori

Buletin mujor i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës

Na vizitoni ONLINE në: www.caa-ks.org

Nr. 87 | 07 maj 2019

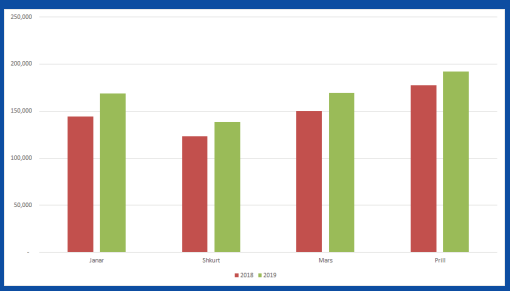
CAA
Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës
Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova
Civil Aviation Authority of Kosovo

Ministri Lekaj ka vizituar AAC-në

Më 14 shkurt 2019, Drejtori i Përgjithshëm i AAC-së z. Eset Berisha ka mirëpritur në ambientet e AAC-së, z. Pal Lekaj, Ministër i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Transportit (MIT), të cilin e informoi për përparimet në aviacionin civil, rolin e Autoritetit të Aviacionit Civil dhe veprimet që duhet të ndërmerren nga institucionet me përgjegjësi publike në aviacionin civil.

Dallimi në mes të auditimit dhe inspektimit të sigurisë në aviacion

faqe 9



Vazhdon rritja (8%) e numrit të udhëtarëve të shërbyer në ANP "Adem Jashari"

faqe 4

Ka hyrë në fuqi Rregullorja (AAC) nr. 01/2019 lidhur me operimet ajrore

faqe 2

Realizohet auditimi i planifikuar në Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror

faqe 2

AAC-ja ka publikuar "Pasqyrën e ndodhive në aviacion 2018"

faqe 4

Mbështetje teknike për Kosovën nga Projekti EASA IPA 4

faqe 6

Prezantim për industrinë e aviacionit për "Raportimin e ndodhive në aviacion dhe të dhënat e sigurisë"

faqe 6

NJË PYETJE

Cili është dallimi në mes të "Sigurisë" (Safety) dhe "Sigurimit" (Security) në aviacion?

faqe 11

Ka hyrë në fuqi Rregullorja (AAC) nr. 01/2019 lidhur me operimet ajrore

Më 8 mars 2019 ka hyrë në fuqi Rregullorja e AAC-së nr. 01/2019 që përcakton kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me operimet ajrore në bazë të Rregullores së AAC-së nr. 03/2009. Kjo rregullore transponon plotësimet dhe amendamentet e fundit të nxjerra nga Komisioni Evropian, e paraparë edhe me Programin Kombëtar për Zbatimin e MSA-së (PKZMSA), dhe i përket fushës së sigurisë së fluturimeve.

Kjo rregullore përcakton rregulla të detajuara për operimet ajrore me aeroplanë, helikopterë dhe planer, duke përfshirë këtu edhe inspektimet në platformë të mjeteve ajrore të operatorëve nën mbikëqyrjen e sigurisë të një shteti tjetër, dhe të cilët aterojnë në aerodromet që gjenden në territorin e Republikës së Kosovës.

Gjithashtu me këtë rregullore përcaktohen edhe rregulla të detajuara për kushtet e lëshimit, mbajtjes, ndryshimit, kufizimit, pezullimit ose revokimit të certifikatave të operatorëve të mjeteve ajrore të përfshirë në operimet e transportit ajror komercial, privilegjeve dhe përgjegjësive të bartësve të certifikatave që i nënshtrohen kushteve të caktuara në interes të sigurisë.

Për më tepër këtu përcaktohen edhe rregulla të detajuara për operatorët e përfshirë në operime të specializuara komerciale me aeroplanë, helikopterë dhe planer, apo në operime jo-komerciale të aeroplanëve me motor kompleks të përfshirë në operime të specializuara jo-komerciale.

Rregullorja e AAC-së nr. 01/2019 e cila përmban tetë shtojca mund të shkarkohet nga faqja e zyrtare e AAC-së në internet (https://caa.rks-gov.net/document/rregullore/).

Realizohet auditimi i planifikuar në Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror

Nga data 25 shkurt deri më 1 mars 2019, Departamenti i Shërbimeve të Navigacionit Ajror (DSHNA) brenda Autoritetit të Aviacionit Civil (AAC) realizoi auditimin e sigurisë në Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA).

Qëllimi i auditimit ka qenë verifikimi i përmbushjes së kërkesave të Aneksit V mbi kërkesat specifike për ofrimin e shërbimeve të komunikimit, navigacionit ose shërbimeve të vëzhgimit të Rregullores nr. 7/2012 të AAC-së, e cila ka të bëjë me kushtet për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror, kërkesave të Aneksit 10 të ICAO-s mbi telekomunikacionin aeronautik, e transpozuar përmes Rregullores nr. 2/2016, kërkesave të Rregullores nr. 8/2017 mbi menaxhimin e fluksit të trafikut ajror, kërkesave të Rregullores nr. 9/2017 mbi raportimin e ndodhive, kërkesave të Rregullores nr. 19/2017 mbi përcaktimin e kërkesave për licencimin e kontrollorëve të trafikut ajror dhe kërkesave mbi ndërveprueshmërinë e rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror evropian bazuar në Rregulloren nr. 11/2009 të AAC-së.

Edhe kësaj radhe, DSHNA ka vazhduar me procesin e njëjtë sa i përket këtij auditimi. Kjo nënkupton që brenda afatit të caktuar ASHNA-s i është dorëzuar një raport i përpiluar nga DSHNA me të gjitha gjetjet e identifikuara, të cilat më pas janë adresuar në planin me hapat korrektues të cilin ASHNA e ka përgatitë dhe e e ka dërguar tek DSHNA për pranim. Në përgjithësi auditimi pati një mbarëvajtje të mirë, me ç'rast u konstatua se shumica prej kërkesave të dala nga rregulloret e lartëcekura përmbushen.

NDALESA E OPERIMIT ME AEROPLANË B 737 MAX 8 dhe B 737 MAX 9 NË KOSOVË

Pas aksidentit tragjik të kompanisë ajrore "Ethiopian Airlines" më datë 10 mars 2019, dhe aksidentit të mëhershëm të kompanisë ajrore "Lion Air" më datë 29 tetor 2018, Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Kosovës ka monitoruar me kujdes të shtuar operimet e kompanive ajrore për dhe nga Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" duke përcjellur nga afër situatën lidhur me ecurinë e hetimeve rreth këtyre dy aksidenteve.

Meqë raportimet jozyrtare kanë tërhequr një ngjashmëri mes këtyre dy aksidenteve në të cilat është i përfshirë i njëjti model i tipit të aeroplanit, shtetet, operatorët e të cilëve kishin në posedim dhe përdornin këtë model të aeroplanit filluan të ndalonin përkohësisht operimin e tyre për shkaqe sigurie. Duke analizuar situatën e krijuar dhe trendin në rritje të shteteve të cilat për shkaqe sigurie ndalonin përkohësisht operimin e këtij modeli të aeroplanit, Drejtori i përgjithshëm i AAC-së përmes Vendimit të datës 12 mars 2019 ka ndaluar përdorimin e hapësirës ajrore si dhe operimin e modeleve të aeroplanëve Boeing 737 MAX 8 dhe Boeing 737 MAX 9 edhe në Republikën e Kosovës.

Ndërkohë më datë 4 prill 2019 u publikuan detajet e aksidentit të "Ethiopian Airlines" në raportin preliminar të lëshuar nga autoritetet e Etiopisë, të cilat vënë në pah gabimin e shkaktuar nga pajisja e quajtur sistemi i rritjes së karakteristikave të manovrimit (Maneuvering Characteristics Augmentation System - MCAS), i cili është aktivizuar në përgjigje të informacionit të gabuar të leximit të këndit të ngritjes. Ky konkludim i autoriteteve hetuese të aksidenteve ajrore të Etiopisë vë në pah se gjatë historisë së aviacionit shumica e aksidenteve ajrore shkaktohen nga një zinxhir ngjarjesh të ndërlidhura mes vete. Aksidentet tragjike të kompanisë ajrore "Ethiopian Airlines" dhe "Lion Air" përsëri e dëshmojnë këtë, pasiqë para këtyre aksidenteve pilotët e Boeing 737 MAX në Shtetet e Bashkuara veçse kishin raportuar të kenë përjetuar probleme të ngjashme me aktivizimin e gabuar të funksionit MCAS i cili vinte pikërisht në fazën kritike të fluturimit d.m.th. fazën e ngritjes së aeroplanit që konsiderohet të jetë një fazë e ngarkesës së lartë të punës së pilotëve.

Sidoqoftë sot ekipet e inxhinierëve dhe ekspertëve teknikë të prodhuesit Boeing në bashkëpunim me Administratën Federale të Aviacionit (SHBA) tanimë kanë filluar përditësimin softuerik të funksionit të pajisjes MCAS që do të sigurojë se aksidente si ato të "Ethiopian Airlines" dhe "Lion Air" të mos përsëriten më. Ky përditësim, së bashku me trajnimin shtesë dhe përmirësimin e doracakëve të fluturimit do të udhëzojnë pilotët të eliminojnë mundësinë e aktivizimit të padëshiruar të MCAS dhe të parandalojnë përsëritjen e aksidenteve të lidhura me pajisjen MCAS.

Se si do të vazhdojnë punët në vijim na mbetet të presim dhe shohim rikthimin e këtij modeli të aeroplanit në fluturim në muajt e ardhshëm.

AAC-ja ka publikuar Raportin Vjetor 2018

Autoriteti i Aviacionit Civil ka publikuar Raportin Vjetor 2018. Raporti në tre gjuhë mund të shkarkohet nga faqja zyrtare e AAC-së në internet www. caa-ks.org

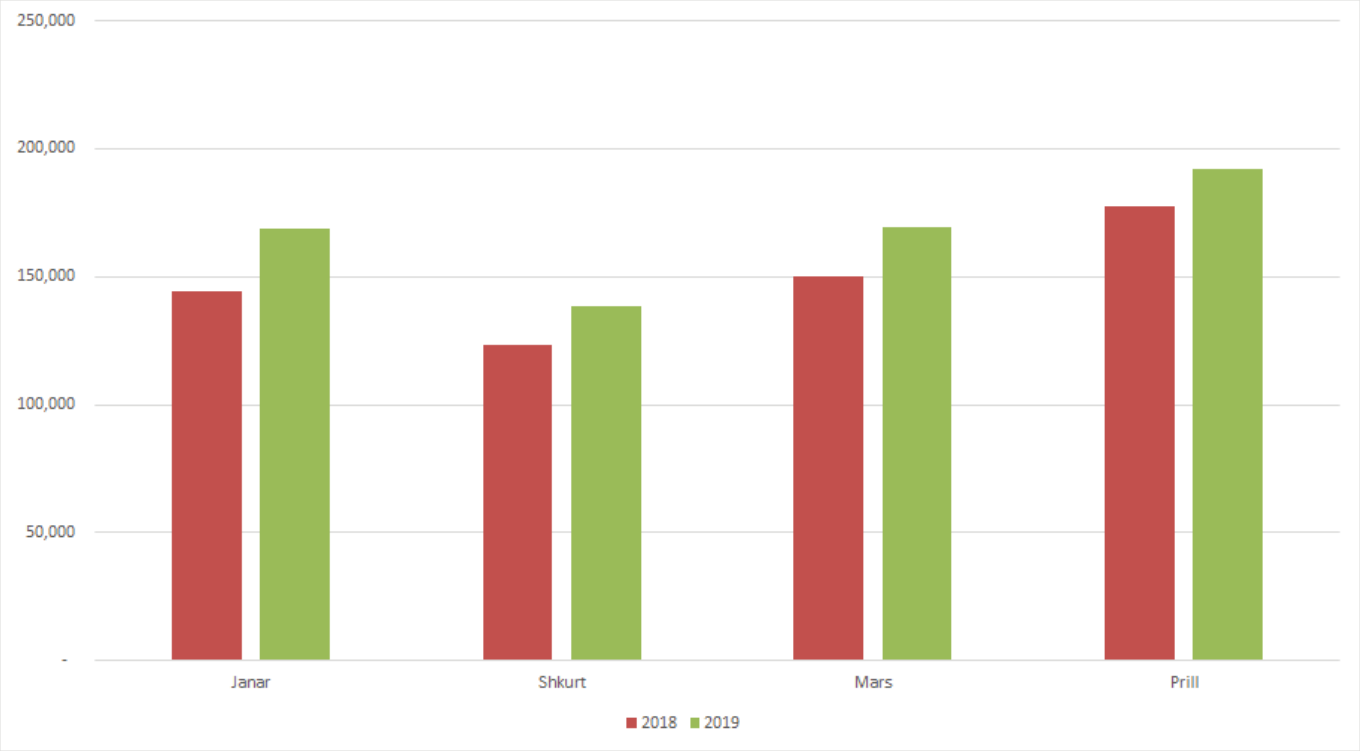
AAC-ja ka publikuar "Pasqyrën e ndodhive në aviacion 2018"

Në fund të muajit mars është miratuar dhe publikuar "Raporti vjetor i ndodhive në aviacion 2018". Ky raport punohet çdo vit nga inspektorët e AAC-së, të cilët analizojnë të dhënat e sigurisë të pranuar përmes raportimeve të obligueshme dhe vullnetare, për të paraqitur lëvizjet e ndodhive në aviacion gjatë vitit. Ndodhitë nënkuptojnë çdo ngjarje të lidhur me sigurinë (pengesë operacionale, defekt, gabim apo rrethanë tjetër të parregullt), e cila rrezikon ose që, nëse nuk korrigjohet ose adresohet, mund të rrezikojë mjetin ajror, personat brenda tij ose çdo person tjetër dhe që përfshijnë në veçanti aksidentet ose incidentet e rënda. Raportimi i ndodhive nuk ka për qëllim atribuimin e fajësisë apo përgjegjësisë.

Raporti është mjaft informativ dhe përveç përmbledhjes së të dhënave nga ndodhitë, paraqet edhe në mënyrë grafike trende të ndryshme të kategorizuara sipas llojit të ndodhisë, periudhave kohore, krahasimet ndër vite etj.

Raporti është i qasshëm përmes faqes zyrtare të AAC-së në internet: https://caa.rks-gov.net/wp-content/uploads/2019/04/Occurrence-Reporting-Overview-2018-1.pdf

Vazhdon rritja (8%) e numrit të udhëtarëve të shërbyer në ANP "Adem Jashari"



Më 31 mars ka filluar sezona verë-vjeshtë 2019 e fluturimeve

Janë gjithsejtë 22 kompani ajrore të cilat kanë lajmëruar fluturimet e tyre te operatori i aeroportit ANP "Adem Jashari", LKIA, për sezonin e fluturimeve të IATA-s verë-vjeshtë 2019 e cila zgjatë nga 31 marsi deri më 26 tetor 2019.

Kompanitë në fjalë janë Adria Airways, Austrian Airlines, Easyjet (Zvicër dhe BE), Edelweiss, Eurowings, Germania Flug, Norwegian Air Shuttle, Norwegian Air Intl'l, Orange2fly, Pegasus, Swiss Int'l Air Lines, TUIfly (Belgjikë dhe Gjermani), Turkish Airlines, WizzAir, ALK Airlines, Corendon, SAS, Onur Air, Sunexpress dhe Freebird.
Gjatë këtij sezoni Prishtina do të lidhet përmes fluturimeve të rregullta me gjithsejtë 27 aeroporte të ndryshme (prej të cilave 2 në Stamboll). Shikoni destinacionet e shërbyera në graf.

Përveç fluturimeve më lartë, disa kompani ajrore çarter mund të ofrojnë fluturime të tjera të paplanifikuara.

Mbështetje teknike për Kosovën nga Projekti EASA IPA 4

Në kuadër të projektit EASA IPA 4, gjatë muajit mars janë realizuar dy misione në mbështetje teknike Kosovës për zbatimin e "Menaxhimit të Sigurisë", Shtojcës 19 të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ONAC) dhe realizimit të Programit Shtetëror të Sigurisë (PSHS). EASA IPA 4 është një projekt i financuar nga Komisioni Evropian për të mbështetur shtetet e Ballkanit për ngritjen e aspekteve të sigurisë në aviacionin civil e që implementohet nga Agjencia Evropiane për Sigurinë e Aviacionit (EASA).

Misioni i parë, me titull "Analizimi i të dhënave të sigurisë dhe raportimi i ndodhive në aviacion" është realizuar prej 18 deri më 21 mars 2019 dhe kishte për qëllim vlerësimin e situatës në vendin tonë sa i përket zbatimit të rregullores së BE-së për raportimin e ndodhive dhe analizimin e të dhënave, si dhe identifikimin e mundësive për mbështetje dhe përmirësim.

Gjatë misionit të dytë, me titull "Vet-vlerësimi i shteteve sipas auditimeve nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil - ONAC" në Kosovë qëndroi një eksperte e ONAC-it, nga data 25 deri më 29 mars 2019, me qëllim të njoftimit të AAC-së me procedurat e ONAC-it për Auditimin e Shtetit në kuadër të Programit të Auditimit Universal për Mbikëqyrje të Sigurisë në Aviacionin Civil (USOAP). Kosova deri më tani nuk ka qenë subjekt i këtyre auditimeve pasi që nuk është shtet anëtar i ONAC-it.

Pamje nga takimi në kuadër të misionit "Vet-vlerësimi i shteteve sipas auditimeve nga ONAC"

Pamje nga takimi në kuadër të misionit "Analizimi i të dhënave të sigurisë dhe raportimi i ndodhive në aviacion"

Prezantim për industrinë e aviacionit për "Raportimin e ndodhive në aviacion dhe të dhënat e sigurisë"

Në kuadër të promovimit të sigurisë së aviacionit në Kosovë, më 20 mars 2019 është mbajtur një takim prezantues për industrinë e aviacionit në Kosovë dhe për personelin e AAC-së, me temën "Raportimi i ndodhive në aviacion dhe të dhënat e sigurisë". Prezantimi është mbajtur nga ekspertë nga Agjenica Evropiane për Siguri në Aviacion (EASA), z. Martin Bernandersson dhe z. Ante Lazeta, përgjegjës në EASA për trajtimin dhe menaxhimin e të dhënave të sigurisë bazuar në ndodhitë në aviacion.

Pamje nga prezantimi

Prezantimin patën mundësi ta përcjellin përfaqësues nga pozita relevante të operatorëve: LKIA "Adem Jashari", Agjencia për Shërbime të Navigacionit Ajror (ASHNA), përfaqësues nga Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike (KHAIA), përfaqësues nga kompani ajrore, etj.

Autorial

MBIKËQYRJA E SIGURISË NË AERODROMET E REPUBLIKËS SË KOSOVËS

Emir Hiseni

Në fushën e aviacionit civil, operatori i aerodromit ka përgjegjësinë përfundimtare për funksionimin e sigurt të një aerodromi. Mirëpo, përveç nëse parashikohet ndryshe me legjislacionin kombëtar apo ndërkombëtar, mbikëqyrja e sigurisë në aviacion është përgjegjësi e shtetit. Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ICAO) ka deleguar një pjesë të përgjegjësisë për operime të sigurta të një aerodromi tek autoritetet shtetërore, përmes mbikëqyrjes së operimeve të tij. ICAO e ka definuar mbikëqyrjen e sigurisë si një "funksion që një shtet e kryen për të siguruar që individët dhe organizatat e përfshira në aktivitete të aviacionit civil veprojnë në përputhje me ligjet dhe rregulloret kombëtare të sigurisë". Ky objektiv nuk mund të arrihet nëse operatorët e aerodromeve nuk janë të gatshëm të pranojnë implikimet e kësaj politike në operimet e tyre. Në Repub

likën e Kosovës, Autoriteti i Aviacionit Civil, si organizatë rregullatore, është përgjegjës për mbikëqyrjen e sigurisë së aerodromeve dhe aviacionit civil në përgjithësi.

Një nga themelet për menaxhim efektiv të sigurisë në aerodrome është sistemi formal i mbikëqyrjes. Mbikëqyrja e sigurisë është një nga hallkat kryesore në procesin e rregullimit të sigurisë dhe ka për qëllim sigurimin e përmbushjes së kërkesave rregullatore të sigurisë dhe monitorimin e ofrimit të sigurt të shërbimeve në aerodrome. Mbikëqyrja përfshin monitorimin e vazhdueshëm të të gjitha aspekteve të operimit të një operatori të aerodromit dhe ofruesve të shërbimit në tokë. Në përgjithësi, mbikëqyrja e sigurisë duhet të demonstrojë përputhshmërinë e operatorëve me rregullat, rregulloret, standardet, procedurat, etj. të aplikueshme në një shtet. Monitorimi siguron një metodë për identifikimin proaktiv të rrezikut, verifikimin e efektivitetit të veprimeve të ndërmarra të sigurisë dhe vlerësimin e vazhdueshëm të performancës së sigurisë.

Në Republikën e Kosovës, mbikëqyrja e sigurisë së aerodromeve bëhet nga inspektorët e aerodromeve me kredenciale të Autoritetit të Aviacionit Civil. Mbikëqyrja efektive bëhet përmes aktiviteteve të ndryshme, siç janë:

- Auditimet dhe inspektimet formale (të planifikuara), të bazuara në procesin e auditimit/inspektimit që duhet të jetë i qartë dhe i kuptueshëm për operatorin e aerodromit që inspektohet;
- Inspektimet pa njoftim paraprak të operatorit, për të ekzaminuar performancën aktuale të aspekteve të ndryshme të operimeve të aerodromeve;
- Analizimi dhe monitorimi i ndodhive të raportuara të sigurisë;
- Monitorimi i performancës që lidhet me kushtet e certifikimit apo aprovimit;
- Përcjellja e performancës së sigurisë së sektorëve të ndryshëm të industrisë;
- Dekurajimi i operimeve dhe sjelljeve që janë në kundërshtim me rregullat, përmes veprimeve të detyrimit (sanksionet ose gjobat);
- Monitorimi i rasteve që kërkojnë vigjilencë shtesë të sigurisë (siç janë mosmarrëveshjet e mëdha në punë, greva e punëtorëve, falimentimet e kompanive ajrore, rritja e shpejtë e trafikut, punimet e mëdha të ndërtimit, ndryshimet e rëndësishme në organogram, etj.).

Llojet e auditimeve dhe inspektimeve

Auditimet dhe inspektimet kryhen në mënyrë të rregullt dhe sistematike, në përputhje me planin vjetor të inspektimeve, i cili është bazuar në programin e mbikëqyrjes së sigurisë që përpilohet çdo vjet nga Departamenti i Aerodromeve. Programi i mbikëqyrjes së sigurisë i mbulon të gjitha aktivitetet e sigurisë në një aerodrom, duke përfshirë operimet e operatorit të aerodromit, ofruesve të shërbimeve në tokë dhe organizatave të aftësimit profesional.

Auditimi fillestar është verifikimi i përmbushjes së kritereve për një certifikatë/aprovim të aerodromit apo aprovim për ofrim të shërbimeve në tokë, që kryhet pas aplikimit zyrtar të operatorit dhe para lëshimit të certifikatës/aprovimit.

Auditimi periodik. I kryer në mënyrë periodike, qëllimi i auditimit gjithëpërfshirës është të sigurojë që mbajtësi i certifikatës/aprovimit është duke plotësuar në vazhdimësi kërkesat e Ligjit nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil dhe legjislacionin sekondar të AAC-së. Inspektorët e aerodromeve i kryejnë këto lloje të auditimeve të paktën një herë në 48 muaj.

Inspektimi.

Inspektimi është aktiviteti kryesor i menaxhimit dhe monitorimit të sigurisë. Me anë të inspektimeve bëhet vlerësimi sistematik i operatorit se sa mirë po i përmbush objektivat e sigurisë. Implementimi i programit të inspektimeve, së bashku me aktivitetet e tjera të mbikëqyrjes së sigurisë, mundëson verifikimin e zbatimit të procedurave të sigurisë dhe pasqyron nivelin real të performancës së sigurisë në një aerodrom. Inspektimi është një veprimtari proaktive e menaxhimit të sigurisë, qe e siguron identifikimin e problemeve të mundshme para se të kenë ndikim në siguri. Inspektimi mund të jetë i rregullt, i planifikuar, me lajmërim formal të operatorit apo pa paralajmërim, dhe mund të jetë ad-hoc, si reagim ndaj ndonjë ndodhie apo situate që mund të ketë ndikim në sigurinë e operimeve.

Përcjellja *(follow-up).* Pas çdo inspektimi/auditimi, nëse është identifikuar ndonjë mospërputhje me standardet dhe praktikat e sigurisë, zbatohet një me-

kanizëm përcjellës, i cili e ka për qëllim të verifikojë efektivitetin e çdo veprimi të nevojshëm për korrigjimin e atyre gjetjeve.

Mbikëqyrja e sigurisë në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari"

Departamenti i Aerodromeve i AAC-së duhet të vërtetojë që standardet e kërkuara kombëtare dhe/ose ndërkombëtare janë përmbushur nga ana e operatorit para lëshimit të certifikatës/aprovimit dhe të sigurojë se ato do të mirëmbahen gjatë tërë kohëzgjatjes së certifikatës/aprovimit. Për momentin, Departamenti i Aerodromeve bën mbikëqyrjen e sigurisë së operatorit të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës "Adem Jashari" – LKIA dhe ofruesve të shërbimeve në tokë në ANP – LKIA GH dhe ExFis.

Mbikëqyrja e operatorëve duhet të jetë e vazhdueshme, për të siguruar se çdo fushë funksionale në ANP "Adem Jashari" është inspektuar. Mbikëqyrja përfshin rishikimet e detajuara periodike të performancës së sigurisë, procedurave dhe praktikave të secilës njësi me përgjegjësi të sigurisë. Departamenti i Aerodromeve përcakton standardet e aplikueshme për të cilat operatori duhet ta demonstrojë përputhshmërinë, kurse operatori që auditohet duhet të ofrojë dëshmi të dokumentuara që kërkesat rregullatore mund dhe do të përmbushen.

Mbikëqyrja duhet të sigurojë që sistemi i menaxhimit të sigurisë (SMS) bazohet në parime dhe procedura të shëndosha. SMS-i i një operatori duhet të vërtetojë se çështjet e sigurisë menaxhohen në mënyrë efektive dhe që operatori i përmbush caqet e performancës së sigurisë, aty ku është e aplikueshme. Për të siguruar që SMS funksionon sipas qëllimit, operatori duhet të ketë edhe personel adekuat dhe të trajnuar. Për shembull, për t'u pajisur me certifikatë të aerodromit, pozitat kyçe të sigurisë në ANP "Adem Jashari" kanë kaluar procesin e verifikimit nga AAC-ja, si ato të Menaxherit përgjegjës, (përgjegjës për sigurimin e përputhshmërisë me kriteret e certifikimit), Menaxherit të sigurisë (përgjegjës për zbatimin e Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë) dhe Menaxheri i operimeve (përgjegjës për operimet ditore, në përputhje me Manualin e aerodromit dhe rregulloreve relevante).

Inspektorët e Departamentit të Aerodromeve të AAC-së, përmes mbikëqyrjes së vazhdueshme të sigurisë, sigurojnë që operatorët në ANP "Adem Jashari" (LKIA, LKIA GH dhe ExFis) operojnë në përputhje me standardet e aplikueshme të sigurisë dhe kanë nivel të kënaqshëm të kompetencës për të operuar me pajisjet dhe pajimet relevante.

Autori është Inspektor i aerodromeve në AAC.

Dallimi në mes të auditimit dhe inspektimit të sigurisë në aviacion

Nuk janë të pakta bisedat mjaft interesante në mes të profesionistëve dhe ekspertëve të aviacionit në lidhje me atë se cili është dallimi në mes të auditimit dhe inspektimit të sigurisë në aviacion.

Por, çka dhe ku në të vërtetë është dallimi në mes të dyjave, do të mundohemi të shpjegojmë në shkrimin e më poshtëm.

Është shumë më e rëndësishme të kuptojmë dallimet ideologjike në mes të auditimeve dhe inspektimeve të sigurisë, se sa thjesht të kuptojmë dallimin praktik mes të dyjave.

Ndonëse procedurat e realizimit të auditimeve dhe inspektimeve janë shumë të ngjashme, dhe ngjallin konfuzion, dallimet midis dyjave janë thelbësore. Për të vërejtur më mirë këto dallime mund të nisemi nga analizimi i qëllimeve dhe detyrave specifike të njërës dhe tjetrës.

Cili është qëllimi kryesor i inspektimeve të sigurisë në aviacion?

Qëllimi kryesor i një inspektimi të sigurisë në aviacion është vlerësimi i besueshmërisë së një aspekti të caktuar të sigurisë së aviacionit, bazuar në kërkesat që dalin nga Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë (SMS). Këto inspektime mund të jenë:

- Inspektimi i një avioni për të konfirmuar se është i sigurt për fluturim;
- Inspektimi që një procedurë e caktuar është duke ndjekur udhëzimet e sigurisë;
- Inspektimi i mirëmbajtës së pajisjeve të komunikimit, navigimit, survejimit etj.;
- Inspektimi për t'u siguruar që të gjitha ndodhitë raportohen sipas procedurave etj.

Në secilin rast, inspektimet përqendrohen në një aspekt të veçantë (caktuar) të sigurisë për të siguruar që ajo pjesë e veçantë të funksionojë siç duhet (në mënyrë të sigurt), ashtu që të gjithë udhëtarët të cilët shfrytëzojnë transportin ajror, të jenë të sigurt para, gjatë dhe pas fluturimit.

Tutje, le të shohim se çfarë është auditimi?

Cili është qëllimi kryesor i auditimeve të sigurisë në aviacion?

Më lart cekëm se, inspektimet e sigurisë përqendrohen në një aspekt të veçantë (caktuar) të sigurisë, ndërsa, auditimet e sigurisë janë figurativisht "një perspektivë nga niveli i fluturimit 300" për të parë se si sistemi përformon në përgjithësi brenda një organizate nga aspekti i sigurisë. Këto auditime mund të përfshijnë:

- Sa është në përputhje dhe sa implementohet një SMS në aviacion,
- Sa mirë përputhen proceset me praktikën aktuale etj.

Prandaj, në shumë mënyra, auditimet e sigurisë, siç është auditimi i sigurisë së operimeve, kanë të bëjnë me vlerësimin e performancës së përgjithshme të një SMS-i në një organizatë të aviacionit. Kjo do të thotë, nëse gjatë një auditimi vlerësohet se SMS-i performon mirë, atëherë organizata ndjekë (përcjellë) në praktikë proceset dhe kërkesat që dalin nga SMS-i, dhe për më tepër mbanë një nivel të "shëndetshëm" të sigurisë. Ky nivel i sigurisë matet dhe analizohet përmes matricës së rrezikut (shih figurën 2) e cila nxjerrë rezultate dhe analiza në bazë të shpeshtësisë (frequency) dhe ashpërsisë (severity) të problemeve që mund të ndodhin gjatë operimeve.

Një tjetër linjë e mendimit është kur organizatat posedojnë të gjitha elementet e një SMS-i, atëherë do të ketë më pak rezistencë për të realizuar në praktikë proceset e menaxhimit të rrezikut që dalin nga SMS-i. Mirëpo ka raste, kur organizata ka një SMS, por kultura e sigurisë në atë organizatë nuk e lejon atë të marrë dobitë e tij.

	Catastrophic A	Critical B	Significant C	Marginal D	Negligible E
Reported >3x/year at Location	5A	5B	5C	5D	5E
Reported >3x/year in Company	4A	4B	4C	4D	4E
Happened before in Company	3A	3B	3C	3D	3E
Known in industry	2A	2B	2C	2D	2E
Unknown in industry	1A	1B	1C	1D	1E

Figura 2. Matrica e rrezikut

Marrë parasysh, qëllimet dhe detyrat specifike të përshkruara më lartë për dy proceset, një analogji e mirë mund të jetë p.sh. një orë.

Pra, një inspektor/e është i/e interesuar të vlerësojë se si funksionon secila pjesë e orës, e jo funksionaliteti i përgjithshëm i saj. Ndërsa, një auditim do të shikonte performancën e orës si tërësi. Si p.sh. a po funksionon? Sa mirë e matë ajo kohën? A ka ndonjë problem serioz? e kështu me radhë.

Auditimet dhe inspektimet, përveç që janë procese të ndryshme, gjithashtu edhe shqetësimet (brengat) e tyre janë të ndryshme. Inspektimet nuk janë domosdoshmërisht të lidhura me burokracinë, aq sa ato kanë të bëjnë me besueshmërinë e një pjese të caktuar (individuale). Përderisa, auditimet kërkojnë një vlerësim të proceseve të menaxhimit të rrezikut bazuar në një SMS, për të bërë një gjykim të përgjithshëm rreth asaj, se sa struktura organizative përputhet me kërkesat e tij.

Si përfundim, të dy merren me komponentët në një SMS të aviacionit, por inspektimet merren me funksionalitetin e komponentëve individuale, ndërsa auditimet merren me to si një tërësi. Në thelb, një auditim i sigurisë së aviacionit është një sërë inspektimesh, ndërsa, një inspektim është një auditim i një pjese të një organizate. (Shembulli i orës është mënyrë e lehtë për të kuptuar dallimin).

Përshtatur nga http://aviation-safetyblog.asms-pro.com/blog dhe plotësuar nga Muhamed Luta, inspektor i SHNA-së

Sjellja e udhëtarëve të padisiplinuar në aeroplan është kërcënim i sigurisë. Përfshiju edhe ti në kampanjën #notonmyflight

Çdo tre orë siguria e një fluturimi brenda BE-së kërcënohet nga udhëtarët që janë të padisiplinuar ose sillen në mënyrë të pahijshme.

Sipas Bazës Evropiane të të Dhënave në të cilën operatorët nga vendet anëtare të EASA-s raportojnë ndodhitë përfshirë ato që kanë të bëjnë me udhëtarët e padisiplinuar në pajtim me Rregulloren (BE) nr. 376/2014, së paku 70% e këtyre incidenteve përshkohen nga një formë agresiviteti. Një herë në muaj fluturimi detyrohet të bëjë ulje emergjente kur situata eskalon.

Numri i incidenteve të raportuara në vitin 2018 është rritur për 34% krahasuar me vitin 2017.
Këto shifra janë shqetësuese sepse tregojnë për një trend në rritje. Veçanërisht brengosëse është se këto incidente kanë ndikim direkt në sigurinë si të udhëtarëve ashtu edhe të ekuipazhit.

Edhepse numri i udhëtarëve të padisiplinuar është i vogël në krahasim me numrin total të udhëtarëve, efekti i veprimeve të tyre mund të jetë joproporcional si në mbarëvajtjen e operimit të fluturimit poashtu edhe në sigurinë e fluturimit.
Udhëtarët e intoksikuar mund të mos jenë në gjendje të përcjellin udhëzimet e nevojshme të sigurisë ndërsa sjellja agresive poashtu e shpërqendron ekuipazhin nga kryerja e detyrave. Dhuna fizike mund të jetë traumatike për të gjithë të përfshirit dhe zvogëlon aftësinë e ekuipazhit për të vepruar në raste emergjente.

Çdo sjellje jo normale qoftë intoksikim, agresivitet ose tjetër përfaqëson një rrezik të panevojshëm për operimin normal të një fluturimi. Kjo është arsyeja pse EASA mendon se duhet të punohet bashkë për zvogëlimin e këtyre incidenteve. EASA po i bashkon forcat me organizatat në fushën e aviacionit civil për të ngritur vetëdijen për adresimin e kësaj çështjeje që ka ndikim direkt në sigurinë e udhëtarëve dhe të ekuipazhit.

Së bashku shfaqim zero tolerancë kundër udhëtarëve të padisiplinuar #notonmyflight
Shiko videon & shpërndaje: https://www.easa.europa.eu/notonmyflight

Na vizitoni ONLINE në
www.caa-ks.org

Cili është dallimi në mes të "Sigurisë" (Safety) dhe "Sigurimit" (Security) në aviacion?

Lendita Kika - Berisha

Shpeshherë, dhe në gjuhë të ndryshme të botës, termi siguri dhe sigurim janë të ngatërruara ose të përdorura për qëllim të gabuar. Në gjuhën frënge për shembull, termi siguri dhe sigurim përkthehet me një term të njëjtë "sécurité", ose në gjuhen gjermane "Sicherheit".

Në gjuhën angleze këto dy terme janë mjaft mirë të dallueshme duke përdorur fjalën "safety" për siguri dhe atë "security" për sigurim.

Edhe në gjuhën shqipe është shumë me rëndësi që këto dy fjalë t'i dallojmë pasi që edhe pse në terminologji kanë ngjashmëri, e në disa gjuhë edhe përdoret termi i njëjtë për të dyja fjalët, ato për nga kuptimi që kanë dallojnë mjaft shumë njëra nga tjetra.

Sipas definicioneve të ICAO-s:

Siguria është gjendja në të cilën rreziku që ka të bëjë me aktivitete të aviacionit, që ndërlidhen apo drejtpërdrejtë mbështesin operimin e një avioni, kontrollohet dhe zvogëlohet deri në një nivel të pranueshëm.

Sigurimi është mbrojtja e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme.

Pra, dallimi kyç qëndron në burimin e kërcënimit apo në shkaktarin e rrezikut. Nëse flasim për sigurinë, rreziku mund të vijë nga një ose disa gabime a lëshime të paqëllimshme të cilat në kombinim me ndonjë parregullsi tjetër mund të sjellin te situata të rrezikshme apo edhe të shkaktojnë aksident. Kur flasim për sigurim rreziku vjen nga një veprim i qëllimshëm dhe i planifikuar nga një apo më shumë njerëz të përfshirë në këtë akt.

Në Republikën e Kosovës, përmes Ligjit për Aviacionin Civil (LAC), është vënë dallimi në mes të sigurisë dhe sigurimit, duke u definuar qartë kuptimet e të dyja termeve dhe për më tepër ky Ligj i ndanë edhe përgjegjësitë për menaxhimin e tyre në dy institucione të ndryshme. Sipas Ligjit, përgjegjës për rregullimin e sigurisë në aviacionin civil është Autoriteti i Aviacionit Civil (Neni 15, LAC) ndërsa përgjegjësinë për rregullimin e sigurimit të aviacionit civil e mban Ministria e Punëve të Brendshme (Neni 28, LAC).

Burimi i fotos: www.kootenaiaviation.com/aviation-safety

IMPRESSUM:

Redaktore: Besnike Ukmata

Në këtë numër kontribuan: Albulena Gërxhaliu, Arianit Dobroshi, Besnike Ukmata, Granit Berisha, Kushtrim Musa, Lendita Kika-Berisha dhe Muhamed Luta.

Autoriteti i Aviacionit Civil | Rr. "Ahmet Krasniqi" nr. 208. Arbëri 10000 Prishtinë
Tel: +381 (0) 38 248 629 | Fax: +381 (0) 38 211 009 | Web: http://www.caa-ks.org