

VENDIM
Nr. 95, datë 9.2.2022

PËR MIRATIMIN E PROGRAMIT SHTETËROR TË SIGURISË NË OPERIM
NË AVIACIONIN CIVIL

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikës 1, të nenit 10, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, me propozimin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim në Aviacionin Civil, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij vendimi.

2. Ngarkohen Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Mbrojtjes, Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Ajrore, Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit dhe ofruesit e shërbimeve për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTËR
Edi Rama

PROGRAMI SHTETËROR I SIGURISË NË OPERIM
NË AVIACIONIN CIVIL (SSP)

Tabela e përmbajtjes

Parathënie

Shkurtimet

1. Hyrje

2. Politika dhe objektivat e sigurisë në operim të shtetit

2.1 Kuadri legjislativ i sigurisë në operim të shtetit

2.2 Përgjegjësitë dhe llogaridhënia në lidhje me sigurinë në operim

2.3 Investigimi i aksidenteve dhe incidenteve

2.4 Politika e zbatimi

3. Menaxhimi i riskut të sigurisë në operim

3.1 Kërkesat e sigurisë në operim për SMS-të e ofruesit të shërbimit

3.2 Marrëveshje për performancën e sigurisë në operim të ofruesve të shërbimit

4. Garantimi i sigurisë së operimeve në aviacion

4.1 Mënyrat e mbikëqyrjes së sigurisë në operim

4.2 Mbledhja, analizimi dhe shkëmbimi i të dhënave të sigurisë në operim

4.3 Mbikëqyrja e bazuar në informacionin e sigurisë në operim dhe fushat që kanë prioritet

5. Promovimi i sigurisë së operimeve në aviacion

5.1 Trajnimet e brendshme, komunikimi dhe shpërndarja e informacionit mbi sigurinë në operim në aviacion

5.2 Trajnimet e jashtme, komunikimi dhe shpërndarja e informacionit

Lidhja 1: Agjencitë shtetërore të përfshira

Lidhja 2: Politika e zbatimit në sigurinë në operim në aviacion dhe procedurat në lidhje me SMS-të

PARATHËNIE

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar ka përgjegjësi të qartë për rregullimin dhe mbikëqyrjen e sigurisë, në të gjithë veprimtarinë e transportit ajror në Republikën e Shqipërisë dhe në përputhje me detyrimet ndërkombëtare. Në përputhje me standardet ndërkombëtare të aviacionit, AAC-ja është në angazhim të plotë për të kontribuar në drejtim të nenit 44, të ICAO-s: “*për të garantuar rritje të sigurt dhe të rregullt të aviacionit ndërkombëtar civil në të gjithë botën, për të përmbushur nevojat e pasagjerëve dhe shqërisë në tërësi për një transport ajror të sigurt, eficient dhe ekonomik, si dhe për të promovuar sigurinë e aviacionit civil*”. Për më tepër, objektivat për nxitjen e sigurisë integrohen me sistemet e ICAO-s, ECAC-ës, EASA-s dhe EUROCONTROL-it me qëllim, garantimin e një transporti ajror të sigurt.

Bazuar në standardet e reja të ICAO-s dhe ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, menaxhimi i sigurisë në operim në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë realizohet sipas Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim (SSP), i cili bazohet në objektivat strategjike kombëtare në fushën e transportit ajror dhe specifikon nivelin e pranueshëm të performancës së sigurisë në operim, të synuar për t’u arritur gjatë kryerjes së aktiviteteve të aviacionit.

SSP-ja është krijuar për të garantuar një pasqyrë të qartë të politikave tona rregulluese të aviacionit, dhe në përputhje me standardet ndërkombëtare, si dhe praktikat e rekomanduara. Përmes ekzaminimit të vazhdueshëm, çështjet që mund të kenë nevojë për përmirësim mund të evidentohen, prandaj, AAC-ja do të jetë fleksibël ndaj adoptimeve të ardhshme, me qëllim të përmirësimit të vazhdueshëm të sigurisë në operim. Elementet thelbësore të sigurisë në operim të aviacionit kryesisht janë përcaktuar, por përmes Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim qëllimi ynë është të vendosim standardet më të larta në transportin ajror dhe të rrisim nivelet e sigurisë në operim, duke minimizuar risqet. Në kuadër të përmbushjes së detyrimeve të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (Konventa e Çikagos), Shqipëria ka vendosur të harmonizojë standardet dhe procedurat e saj kombëtare që rregullojnë aviacionin civil me ato të zbatuara në Bashkimin Evropian.

Vizioni i Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar është që të ketë në mënyrë të vazhdueshme dhe të përhershme siguri dhe eficiencë në bazën e aktivitetit të tij, duke u bërë kështu plotësisht i përputhshëm me rrjetin evropian të transportit ajror.

SHKURTIMET

| | |
|-------------|--|
| AAC | Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar |
| ALoSP | Niveli i pranueshëm i performancës së sigurisë në operim (<i>acceptable level of safety performance</i>) - NPiPSO |
| CFIT | Referohet për ngjarje gjatë fazës së fluturimit, përplasje gjatë fluturimit ose përplasje me tokën, ujin apo pengesa të tjera pa treguesin e humbjes së kontrollit (<i>controlled flight into terrain</i>) |
| EASA | Agjencia e Bashkimit Evropian për Sigurinë në Operim të Aviacionit |
| ECAC | Konferenca Evropiane e Aviacionit Civil |
| ECCAIRS | Sistemi i Qendrës Evropiane për raportimin e Aksidenteve dhe Incidenteve |
| EUROCONTROL | Organizata Evropiane për Sigurinë e Lundrimit Ajror |
| GAP | Analiza e hendekut |
| ICAO | Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil |
| KE | Komisioni Evropian |
| MMSO | Manuali i Menaxhimit të Sigurisë në Operim |
| NPiPSO | Niveli i Pranueshëm i Performancës së Sigurisë në Operim |
| PBN | Lundrimi i Bazuar në Performancë |
| SARPs | Standardet Ndërkombëtare dhe Praktikrat e Rekomanduara |
| SDCPS | Sistemi i Mbledhjes së Informacionit të Sigurisë në Operim dhe Përpunimit (<i>Safety Data Collection and Processing Systems</i>) |
| SMS | Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë në Operim |
| SPI | Indikatorët e Performancës së Sigurisë në Operim (<i>Safety performance indicators</i>) |

1. Hyrje

Ky dokument përshkruan strukturat organizative dhe proceset rregullatore që sigurojnë se aviacioni në Shqipëri ka standardet më të larta të sigurisë në operim. Ky dokument, si dhe proceset rregullatore do të rishikohet sa herë që lind nevoja, në përputhje me rrethanat. Politika e sigurisë në operim e aviacionit, objektivat dhe burimet janë disa nga elementet kryesore të SSP-së. Vlefshmëria e SSP-së është 5 (pesë) vjet me parashikimin për 5 vitet e ardhshme. Pavarësisht afatit të vlefshmërisë, SSP-ja do të rishikohet dhe përditësohet çdo dy vjet gjatë 5 viteve të para të zbatimit. Përditësimi i parë do të realizohet bazuar në standardet e përcaktuara në aneksin 19 të ICAO-s, publikimi i fundit.

Programi i aktiviteteve që dalin nga SSP-ja paraqiten në Planin Kombëtar për Sigurinë e Operimit, i cili përmban risqet kryesore të identifikuara, të cilat ndikojnë në fushën e aviacionit në vend, si dhe veprimet e nevojshme për minimizimin e tyre. Plani Kombëtar për Sigurinë në Operim do të përditësohet çdo 2 vjet. Përditësimi do të realizohet bazuar në një Plan të Detajuar të Zbatimit, veprimet e të cilit do të ndiqen dhe përditësohen vazhdimisht nga Grupi Punës për SSP-në në AAC-në, me mbikëqyrjen e autoritetit të lartë të aviacionit. Koordinimi, përditësimi, rishikimi i SSP-së do të realizohet nga AAC-ja dhe stafi i tij, të cilët duhet të kenë njohuritë dhe trajnimet e nevojshme për të kryer këto veprime. Në kuadër të këtij programi dhe bazuar në standardet e ICAO-s, ndryshimet midis SSP-së dhe SMS-së, konsistojnë:

Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim (SSP) është një set i integruar i rregulloreve dhe aktiviteteve, me qëllim menaxhimin e sigurisë së operimit në aviacion dhe arritjen e nivelit të pranueshëm të performancë së sigurisë në operimeve (NPiPSO).

Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë në Operim (SMS) është një qëndrim sistematik për menaxhimin e sigurisë në operim, duke përfshirë edhe strukturat e nevojshme organizative, përgjegjësitë, politikat dhe procedurat, dhe përfshin çdo sistem menaxhimi që, në mënyrë të pavarur ose të integruar me sistemet e tjera të menaxhimit në organizatë, adreson menaxhimin e sigurisë së operimit.

Koncepti i krijimit të një NPiPSO duhet të plotësojë qasjen aktuale ndaj menaxhimit të sigurisë në operim, të bazuar në pajtueshmërinë rregullative, me një qasje të bazuar në performancë. Fillimisht kjo do të zbatohet në Shqipëri përmes zhvillimit të mëtejshëm të bazës së të dhënave të raporteve të ngjarjeve në sistemin ECCAIRS, në mënyrë që të sigurojë një mjet për të identifikuar rreziqet dhe për të ndjekur ecurinë dhe tendencat e sigurisë në operim. Veprimet e ndërmarra për sigurinë në operim do të bazohen në prioritetet e EASA-s për sigurinë në operim, derisa të përcaktohet dhe të jetë i matshëm NPiPSO, si dhe për të qenë proporcionale me kontekstin e aviacionit në Shqipëri. Në Programin Shtetëror të Sigurisë në Operim përfshihen shumë aktivitete të sigurisë në operim që synojnë përmbushjen e objektivave të programit. Në këtë program përfshihen rregullore dhe direktiva për kryerjen e operacioneve të sigurta nga perspektiva e të gjithë operatorëve të industrisë siç janë: linjat ajrore, kompanitë që ofrojnë shërbime të trafikut ajror (SHTA), aerodromet dhe mirëmbajtjen e avionëve. Në SSP përfshihen dispozitat për aktivitete të tilla të ndryshme, si: raportimi i incidentit, investigimi për sigurinë e operimit, auditimet e sigurisë së operimit dhe promovimi i sigurisë së operimit. Zbatimi i aktiviteteve të tilla të sigurisë në operim kërkon një SMS të zhvilluar mirë.

Në përputhje me Manualin e Menaxhimit të Sigurisë në Operim (MMSO) të ICAO-s (dok. 9859), dispozitat e aneksit 6, 11, 14 dhe 19, të ICAO-s, Kodin Ajror të RSH-së dhe rregulloreve teknike, Autoriteti i Aviacionit Civil kërkon që të gjithë operatorët ajrorë, organizatat e mirëmbajtjes, ofruesit e SHTA-së dhe operatorët e aeroportit/aerodromit të zbatojnë një SMS të pranueshme nga AAC-ja. Në një SMS duhet të:

- a) identifikohen rreziqet e sigurisë në operim;
- b) sigurohet që janë zbatuar veprimet për minimizimin e riskut/rreziqeve;

c) garantohet monitorimi dhe vlerësimi i vazhdueshëm i nivelit të sigurisë në operim.

SSP-ja është zhvilluar duke përdorur kornizën e aneksit 19 të ICAO-s dhe materialeve udhëzuese, të cilat i vijnë në ndihmë shtetit për të identifikuar fushat përkatëse në të cilat nevojitet marrja e veprimeve. AAC-ja ka përfunduar kryerjen e analizës së vlerësimit të performancës sipas përcaktimit të standardeve dhe zbatimit aktual (GAP). Nëpërmjet kësaj analize janë identifikuar se disa çështje referuar aktiviteteve aktuale janë në zbatim, ose në progres, ose në pritje të miratimeve publikimit të dokumentacioneve/ose krijimin e grupeve të reja të punës për realizimin e këtyre aktiviteteve. Grupi i Punës për SSP do të ketë si detyrë të punojë me çështjet e identifikuara në analizën e vlerësimit (GAP) dhe të ndjek hapat e nevojshëm për të mbyllur plotësisht mangësitë e identifikuara.

2. Politika dhe objektivat e sigurisë në operim të shtetit

Menaxhimi i sigurisë në operim në aviacionin civil është një nga përgjegjësitë kryesore të qeverisë shqiptare. Shqipëria është e angazhuar për zhvillimin, zbatimin, mirëmbajtjen dhe përmirësimin e vazhdueshëm të strategjive dhe proceseve për të siguruar që të gjitha aktivitetet e aviacionit, që zhvillohen nën mbikëqyrjen e tij, do të arrijnë nivelin më të lartë të performancës së sigurisë në operim, duke përbushur standardet kombëtare dhe ndërkombëtare. Të gjitha nivelet e menaxhimit që kanë përgjegjësi në rregullimin e aktiviteteve të aviacionit civil janë përgjegjës për ofrimin e nivelit më të lartë të performancës së sigurisë në operim brenda Shqipërisë. Angazhimi ynë konsiston në:

a) zhvillimin e ligjeve të përgjithshme dhe specifike, rregulloreve dhe politikave operationale që bazohen në parimet e menaxhimit të sigurisë në operim, bazuar në një analizë gjithëpërfshirëse të sistemit të aviacionit të shtetit;

b) konsultimin me të gjitha palët e interesuara të industrisë së aviacionit, për çështje në lidhje me zhvillimin rregullator;

c) mbështetjen e menaxhimit të sigurisë në operim, në nivel shtetëror përmes një sistemi efektiv të raportimit të sigurisë në operim dhe sistemit të komunikimit;

d) të ndërveprojmë në mënyrë efektive me ofruesit e shërbimeve dhe operatorët në zgjidhjen e çështjeve të sigurisë në operim;

e) garantimin e alokimit të burimeve të mjaftueshme AAC-së, si dhe të personelit për të pasur aftësitë e duhura dhe trajnimet për kryerjen e përgjegjësiave të tyre, si në lidhje me sigurinë në operim por edhe me çështje të tjera;

f) kryerjen e veprimtarive të mbikëqyrjes të bazuara në performancë dhe të orientuara drejt pajtueshmërisë, të mbështetura nga alokimi i burimeve bazuar në riskun e sigurisë në operim;

g) respektimin dhe, kur është e mundur, tejkalimin e kërkesave dhe standardeve ndërkombëtare të sigurisë në operim;

h) promovimin e koncepteve dhe parimeve të menaxhimit të sigurisë në operim dhe edukimi i ofruesve të shërbimeve të aviacionit dhe operatorët mbi koncepte të tilla;

i) kërkimin dhe mbikëqyrjen e zbatimit të SMS-ve brenda operatorëve ajrorë të aviacionit dhe organizatave të ofruesve të shërbimeve;

j) garantimin që të gjitha aktivitetet nën mbikëqyrje të arrijnë standardet më të larta të sigurisë në operim;

k) zhvillimin e dispozitave ligjore në përputhje me të drejtat kushtetuese ligjore të shtetasve shqiptarë për mbrojtjen e të dhënave të sigurisë në operim, sistemeve të mbledhjes dhe përpunimit;

l) zhvillimin e dispozitave ligjore për mbrojtjen e burimeve të informacionit të sigurisë, në përputhje me të drejtat ligjore dhe kushtetuese të shtetasit shqiptar;

m) modifikimin në pajtueshmërinë dhe dispozitat, dhe procedurat e zbatimit të ligjit për të hequr nocionin e fajit, në lidhje me gabimet e paqëllimshme në përputhje me të drejtat ligjore dhe konstitucionale të shtetasit shqiptar;

n) modifikimi në pajtueshmërinë lidhur me dispozitat dhe procedurat e zbatimit të ligjit, në mënyrë që gabimet e paqëllimshme të trajtohen nga Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë në Operim, në përputhje me të drejtat ligjore dhe kushtetuese të shtetasit shqiptar;

o) shpallja e politikave dhe procedurave të përputhshmërisë dhe zbatimit, duke siguruar që asnjë informacion i marrë nga ndonjë sistem i mbledhjes dhe analizës së të dhënave të sigurisë të vendosur nën SSP ose SMS nuk do të përdoret si bazë për ndëshkim, përveç në rastin e neglizhencës së rëndë, devijimit të qëllimshëm ose veprimtarisë kriminale;

p) inkurajimi i njerëzve për të ofruar informacione thelbësore në lidhje me sigurinë në operim mbi rreziqet, në mënyrë që të ketë një raportim të vazhdueshme dhe shkëmbim të të dhënave të sigurisë në operim midis AAC –së dhe të gjithë operatorëve të aviacionit civil, dhe ofruesve të shërbimeve për të mbështetur menaxhimin e sigurisë në operim në Shqipëri; dhe

q) krijimin dhe matjen e zbatimit real të SSP-së kundrejt indikatorëve të sigurisë në operim dhe objektivave të arritshme (*targets*) të sigurisë në operim, të cilat janë identifikuar dhe komunikuar qartë;

r) kërkesa për mbajtësit e certifikatave shqiptare të aviacionit, të cilët duhet të demonstrojnë se sistemet e tyre të menaxhimit pasqyrojnë në mënyrë adekuate një qasje të SMS-së. Rezultati i pritshëm i kësaj qasjeje është përmirësimi i menaxhimit të sigurisë në operim dhe praktikave të sigurisë në operim, përfshirë raportimin e sigurisë në operim brenda industrisë së aviacionit civil.

Kjo politikë duhet të kuptohet, zbatohet dhe respektohet nga i gjithë stafi i përfshirë në aktivitetet që rregullojnë aktivitetet e aviacionit civil në Shqipëri.

2.1 Kuadri legjislativ shtetëror i sigurisë në operim

Në mbështetje të politikës dhe objektivave të sigurisë në operim, ligjet dhe rregulloret shqiptare të aviacionit janë krijuar dhe përditësuar në mënyrë që:

a) të krijojnë Programin Shtetëror të Sigurisë në Operim në Shqipëri;

b) të caktojnë Autoritetin e Aviacionit Civil përgjegjës për krijimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e SSP-së në Shqipëri;

c) t'i japi Autoritetit të Aviacionit Civil përgjegjësi për SSP-n për të menaxhuar krijimin, funksionimin dhe mirëmbajtjen e një SSP-je në Shqipëri, përfshirë koordinimin dhe bashkëpunimin me të gjitha agjencitë e tjera të përfshira;

d) të përcaktojë një kërkesë për të gjitha palët e përfshira në rregullimin e veprimtarive të aviacionit civil, për të bashkëpunuar, koordinuar, komunikuar dhe kontribuar në aktivitetet e SSP-së siç drejtohet nga ekzekutivi përgjegjës i AAC-së, përgjegjës për SSP-në për të garantuar sigurinë në Aviacionin Civil Shqiptar;

e) të lejojë fleksibilitet në pajtueshmëri dhe zbatim të kërkesave ligjore në rastet që kemi gabime të pa qëllimshme të trajtuara nga SMS-të në përmbushje të detyrimeve ndaj AAC-së, dhe në përputhje me të drejtat ligjore dhe kushtetuese të shtetasit shqiptar.

Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar është ent publik, jobuxhetor (financohet tërësisht nga tarifat), në varësi të ministrit përgjegjës për transportin ajror (ministri). Mënyra e organizimit dhe funksionimit të AAC-së përcaktohet në ligjin nr. 10233, datë 11.2.2010, “Për Autoritetin e Aviacionit Civil”, të ndryshuar. Ligji për organizimin dhe funksionimin e AAC-së përcakton rolin e AAC-së, detyrat, strukturën e organizimit, buxhetin dhe raportimin pranë ministrisë përgjegjëse për transportin ajror. Gjithashtu në të identifikohen detyrat e drejtorit ekzekutiv dhe anëtarëve të Bordit. AAC-ja ushtron funksionet e autoritetit kombëtar për rregullimin dhe mbikëqyrjen e të gjithë veprimtarisë në fushën e transportit ajror, në përputhje me ligjin nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” dhe aktet ligjore dhe nënligjore në zbatim të këtij ligji, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare. Rregullat e hollësishme për çështje specifike parashikohen në rregulloret e miratuara nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, dhe zbatimi praktik i tyre realizohet nëpërmjet procedurave të jashtme dhe të brendshme të miratuara nga drejtori ekzekutiv i AAC-së.

Shqipëria aplikon një sërë rregulloresh në përputhje me standardet e rregulloreve të sigurisë në operim të EASA-s, në vijim të marrëveshjes shumëpalëshe me Komisionin Evropian “Për

krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (ZPEA)”, si dhe marrëveshjes bashkëpunuese me EASA-n (*working arrangement*) për standardizimin e rregulloreve të EASA-s. Disa çështje administrative mund të ndryshojnë ndërsa përpunohen në sistemin shqiptar, por të gjitha rregulloret teknike për ofruesit e shërbimeve të cilat janë funksionale për vendin tonë duhet të jenë të miratuara. Procesi për transpozimin e një rregulloreje kalon disa faza: përkthimi i rregullores; përshtatja me kërkesat shtetërore, miratimi nga ministri ose drejtori ekzekutiv i AAC-së për materiale udhëzuese. Pas miratimit të një rregulloreje, AAC-ja i publikon në faqen zyrtare të tij. Ky proces garanton që Shqipëria të përmbushë detyrimet e saj si një shtet kontraktues ndaj ICAO-s, siç janë zbatimi i të gjitha Standardeve dhe Praktikave të Rekomanduara (SARP) përkatëse duke përfshirë anekset e Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar: aneksi 1- Licencimi i personelit; aneksi 6- Operimet e avionit, pjesët I dhe III; aneksi 8- Vlefshmëria ajrore e avionit; aneksi 11 - Shërbimet e Trafikut Ajror; aneksi 14 - Aerodromet; dhe aneksi 19 - Menaxhimi i Sigurisë në Operimin (*safety*).

KE-ja po krijon një Zonë të Përbashkët Evropiane të Aviacionit dhe Shqipëria ka hyrë në një marrëveshje me shtetet e tjera duke përfshirë Bosnjë dhe Hercegovinë, Rumaninë, Serbinë, Kosovën, Islandën dhe Norvegjinë për ta arritur këtë. KE-ja ka identifikuar disa kërkesa që shtetet duhet të përmbushin, duke përfshirë rregulloret themelore me një qasje në faza për të zbatuar legjislacionin e aviacionit të KE-së. Qëllimi është integrimi plotësisht në EASA.

Sa më sipër, siguria në operim rregullohet mbështetur në kuadrin ligjor, sa më poshtë:

- ligjin nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;
- vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”;
- urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 26, datë 18.1.2021, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e kërkesave të përbashkëta, për ofruesit e menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre”;
- urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 167, datë 4.6.2020, “Për miratimin e rregullores mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra”;
- urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 59, datë 30.1.2020, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”;
- urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 173, datë 12.4.2019, “Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë”;
- urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 122, datë 12.3.2019, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e kërkesave dhe procedurave administrative që lidhen me aerodromet në Republikën e Shqipërisë”;
- urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 130, datë 9.11.2012, “Për miratimin e rregullores për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromeve civile në Republikën e Shqipërisë, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve”.

2.2 Përgjegjësitë dhe detyrat në lidhje me sigurinë në operim

Përgjegjësitë e të gjitha organizatave/institucioneve përkatëse qeveritare janë përmbledhur në bashkëlidhjen 1. Dokumenti kryesor për përshkrimin e përgjegjësisë së sigurisë në operim është Kodi Ajror. Miratimi i fundit i Kodit Ajror ka pasqyruar edhe konceptet e aneksit 19 të ICAO-s, në lidhje me e përgjegjësitë e AAC-së për SSP-në. Kodi përfshin detyrimin për raportimin e ngjarjeve dhe mbrojtjen e informacionit të sigurisë në operim, rregullat e hollësishme të cilat parashikohen në urdhrin e ministrit nr. 173, datë 12.4.2019 (përafron rregulloren e BE-së nr. 376/2014). Drejtoritë teknike në AAC janë përgjegjëse për të monitoruar implementimin e SMS-së pranë operatorëve ajrore, ofruesve të shërbimit të lundrimit ajror dhe operatorit të aerodromeve. Me Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë (ligji nr. 96/2020), AAC-ja ka

autoritetin e plotë për të menaxhuar SSP-në dhe sigurinë e aviacionit në emër të Qeverisë së Shqipërisë.

Të gjithë palët e interesuara që kanë përgjegjësi rregullatore mbi aktivitetet e aviacionit civil do të kontribuojnë, koordinojnë dhe komunikojnë siç do të drejtohet nga drejtori ekzekutiv i AAC-së, për të gjitha çështjet që ndikojnë, ose ka të ngjarë të ndikojnë, në nivelin e Sigurisë në Operim në Aviacionin Civil Shqiptar.

2.3 Investigimi i aksidenteve dhe incidenteve

Shqipëria duhet të krijojë një autoritet të pavarur për investigimin e aksidenteve dhe incidenteve të rënda. Investigimi i tyre kryhet nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil. Autoriteti i Investigimeve nga pikëpamja funksionale dhe organizative është i pavarur nga autoritetet e aviacionit, ky autoritet është në varësi të ministrit (neni 100, ligji 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”). Ky autoritet investigon të gjitha aksidentet dhe incidentet e rënda që kanë ndodhur në Republikën e Shqipërisë apo jashtë territorit të saj, nëse përfshijnë avionë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë apo që operohen nga një sipërmarrje e vendosur në Republikën e Shqipërisë. Ekziston një Memorandum Mirëkuptimi midis AAC-së dhe këtij Autoriteti nëpërmjet të cilit AAC-ja shkëmben informacionin e sigurisë në operim me këtë Autoritet dhe anasjelltas. Roli i këtij Autoriteti është:

- a) të përcaktojë shkaqet e aksidenteve ose incidenteve për të cilat është kryer investigimi, me qëllim që të rekomandojë veprime që synojnë parandalimin e përsëritjes së ngjarjeve të ngjashme;
- b) roli i autoritetit të investigimit nuk është përcaktimi i fajit apo i përgjegjësisë;
- c) në përputhje me të drejtat ligjore dhe kushtetuese të shtetasve, rezultatet e investigimit të aksidentit dhe incidentit, dhe informacioni i përshtatshëm nuk do të përdoren për të mbështetur procedurat gjyqësore kundër askujt të përfshirë në një aksident dhe incident të tillë;
- d) kryen në mënyrë të pavarur investigimet, por do të mbështesë SSP-në duke lënë rekomandime për të përmirësuar nivelin e sigurisë në operim dhe duke kontribuar me ekspertizë, në identifikimin e riskut dhe proceset e analizës së riskut.

2.4 Politika dhe zbatimi

Çdo person i përfshirë në aktivitetet e aviacionit në Shqipëri duhet të veprojë në përputhje me të gjitha ligjet dhe rregulloret në fuqi. Deri më sot, pajtueshmëria është arritur përmes mbikëqyrjes dhe diskutimit të kujdesshëm dhe nuk është parë e nevojshme për të ndërmarrë veprime zbatimi kundër ndonjë individi ose organizate. Një Politikë Zbatuese është miratuar bazuar në modelin e ofruar nga ICAO dhe përshtatur për qëllimet e AAC-së, duke mbështetur procedurat udhëzuese (*Bashkëlidhja 2 e këtij dokumenti*). Politika dhe Procedurat e Zbatimit do të rishikohen kur rishikohet SSP-ja, ose më herët nëse kjo është e nevojshme ndërsa vëllimi i aktivitetit rritet, lindin perspektiva të reja pasi të ketë përfunduar më shumë trajnime për SMS-në, ose kur mund të ketë ndryshim të rrethanave.

Është filozofia e aviacionit në Republikën e Shqipërisë që ofruesve të shërbimeve me SMS-n u lejohet të merren dhe të zgjidhin ngjarje që përfshijnë devijime të caktuara të sigurisë në operim, brenda tyre. Disa ngjarje normalisht janë të natyrës së vogël dhe mund të përfshijnë gabime të tilla si një gabimi njerëzor që nuk ishte i qëllimshëm. Kjo mund të adresohet brenda kontekstit të Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë në Operim të ofruesit të shërbimit (SMS), dhe të vërtetojnë në vijim përputhshmërinë me kërkesat pranë AAC-së me veprimet e ndërmarrja. Proceset zbatohen përmes mbikëqyrjes brenda secilit departament teknik dhe procedurat dokumentohen brenda manualit të tyre të mbikëqyrjes teknike. Papajtueshmëritë më serioze mund të adresohen përmes një sërë veprimesh rregullatore, proporcionale me situatën, përfshirë nevojën e një plani veprimi me menaxhimin përgjegjës në ofruesin e shërbimit. Nëse kjo nuk është efektive, ekziston mundësia e refuzimit, pezullimit, heqjes ose mosdhënies së certifikatave ose aprovimeve, ose si një mundësi e fundit, në rastet e veprimit të qëllimshëm, dispozitat e ndjekjes penale mund të aplikohen. AAC-ja do të sigurojë që të gjithë palët e interesuara janë të qarta për përgjegjësitë e tyre të sigurisë në operim dhe për të zgjidhur çdo çështje duhet koordinuar në mënyrë

konstruktive me menaxhimin e ofruesit të shërbimit. Në këtë mënyrë, AAC-ja bën çdo përpjekje për të parandaluar krijimin e situatave që mund të rezultojnë në ndjekje penale.

3. Menaxhimi i riskut të sigurisë në operim

Funksioni i këtij komponenti është që AAC-ja të identifikojë rrezikun potencial (*hazard*), të realizoj vlerësimin e tij, të identifikoj pasojat dhe të zvogëloj efektet e tij. Në këtë proces përfshihen kontrollet, rregullat dhe rregulloret të cilat rregullojnë mënyrën sesi shteti do të menaxhojë sigurinë në operim, rregullat dhe rregulloret që rregullojnë Sistemin e Menaxhimit të Sigurisë në Operim (SMS-të) të Ofruesve të Shërbimeve, përfshirë marrëveshjen për synimet (*target*) e performancës së sigurisë në operim. Në aneksin 19, botimi II, menaxhimi dhe performanca e sigurisë në operim janë çështjet/parimet kryesore. Programi Shtetëror aktual i Sigurisë në Operim do të shërbejë si një mjet ndihmës në përgatitjen e kësaj veprimtarie pra në menaxhimin dhe performancën e sigurisë në operim. Lidhur me procesin e vlerësimit të riskut do të përdoret analizimi i raporteve të ngjarjeve, edhe pse sasia dhe koha në të cilën këto raporte janë mbledhur nuk shërbejnë ende plotësisht si një burim për përcaktimin e trendeve. Pra, risqet aktuale të cilat janë identifikuar nga rishikimi i risqeve të sigurisë në operim të përmendura në Planin Evropian të EASA-s për Sigurinë në Operim në Aviacion, mund të përdoren dhe nga shteti shqiptar për të pasur një menaxhim risku sa më efikas.

Profili i aviacionit në Shqipëri mund të përmbliidhet si më poshtë:

- a) flotë shumë e vogël avionësh;
- b) densitet të ulët/modest të trafikut;
- c) një numër të moderuar fluturimesh ndërkombëtare;
- d) aeroporte ndërkombëtare, me mot të stuhishëm rrallë herë;
- e) një terren me male dhe kodra.

Duke marrë në konsideratë këtë profil dhe duke rishikuar prioritetet e riskut në nivel evropian, të paraqitura në Planin Evropian për Sigurinë në Operim në Aviacion, risqe të identifikuar për Shqipërinë konsistojnë si më poshtë:

a) Siguria në Operim për Pistën - ngjarje në një aerodrom që përfshin praninë e parregullt të një avioni, makine ose personi në zonën e mbrojtur dhe sipërfaqen e caktuar për uljet dhe ngritjet e avionit (falë numrit të lartë të fluturimeve nga operatorë të huaj dhe më pak nga ato operatorë me Certifikatë Operimi Shqiptare);

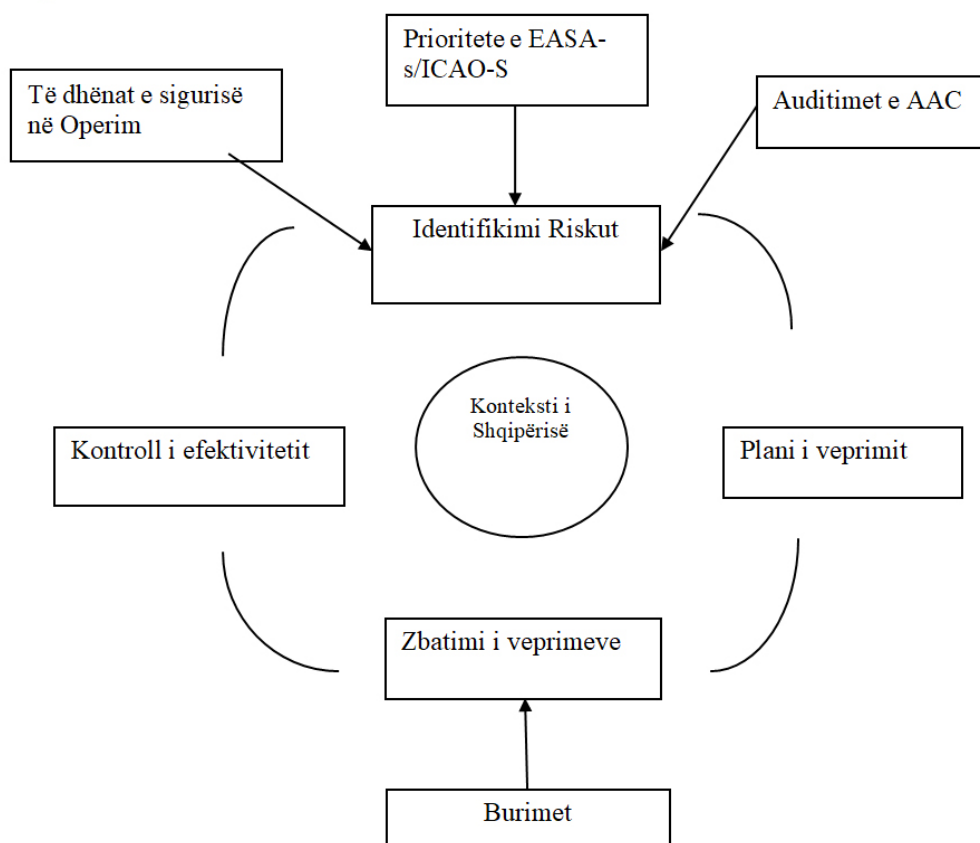
b) CFIT - për ngjarje gjatë fazës së fluturimit. Një avion me vlefshmëri ajrore për fluturim nën kontrollin e plotë të pilotit fluturohet pa dashje në terren, mal, ujë ose një pengesë (për shkak të terrenit malor afër aeroportit); dhe

c) Humbja e Kontrollit - humbja e kontrollit në fluturim, devijim nga *flightpath* i caktuar (sepse është shkaktari më i madh i aksidenteve të avionëve sidomos ato që kanë lidhje me kushtet atmosferike të motit);

d) prezenca e kafshëve të egra (kryesisht e zogjve).

Këto prioritete do të shërbejnë si ndihmë për të ndërmarrë masat e sigurisë në operim dhe për t'u fokusuar në iniciativën për përmirësimin e sigurisë në operim në një fazë të hershme. Ekziston një projekt i cili është në proces për të zbatuar PBN-në në Aeroportin Ndërkombëtarë "Nënë Tereza" i cili duhet të zvogëlojë riskun për dy prioritetet e përmendura më sipër, pasi nga zbatimi i PBN-në përfshihet si përfitim zvogëlimi i riskut për ngjarjet në pistën e avionëve dhe gjithashtu risku për CIFT-in. Është planifikuar zhvillimi i një projekti për të promovuar në mënyrë aktive raportimin e ngjarjeve dhe kulturës së sigurisë në operim, bazuar në vlerësimin e AAC-së, lidhur me nivelin e ulët të raportimeve të ngjarjeve në aeroport.

Figura.1 Procesi i Menaxhimit të Riskut



3.1 Kërkesat e sigurisë në operim për SMS-në e ofruesit të shërbimit

Shqipëria duhet të krijojë procese, rregullore specifike të operimit dhe politika zbatimi për SMS-të e ofruesve të shërbimeve, duke u bazuar në kërkesat e rregulloreve të EASA-s dhe standardeve dhe praktikave e rekomanduara të ICAO-s. Pra, nëpërmjet këtyre proceseve kontrollohet se si ofruesit e shërbimeve identifikojnë dhe menaxhojnë riskun e sigurisë në operim. Urdhrat e ministrit në fusha specifike, si: siguria në operim, shërbimet e lundrimit ajror dhe aeroportet/aerodromet, kërkojnë që në Shqipëri, operatorët e aerodromit, organizata e kontrollit të trafikut ajror, operatorët e avionit, organizatat e mirëmbajtjes dhe organizatat e trajnimit të fluturimeve të zbatojnë sistemin e menaxhimit të sigurisë në operim, i cili duhet minimalisht të kryejë:

- a) identifikimin e riskut të sigurisë në operim;
- b) zbatimin e masave korrigjuese të nevojshme për të arritur performancën e sigurisë në operim;
- c) monitorimi i vazhdueshëm dhe vlerësimi në mënyrë të rregullt i performancës së arritur të sigurisë në operim;
- d) përmirësimin e vazhdueshëm të nivelit të përgjithshëm të sigurisë në operim.

Për të plotësuar këto kërkesa, ofruesit e shërbimeve dhe operatorët duhet të përfshijnë në sistemin e tyre përkatës elementet si më poshtë:

- a) përgjegjësitë e sigurisë në operim në aviacion dhe llogaridhënia e përgjegjësive ekzekutive;
- b) linjë e qartë e përgjegjësi të sigurisë në operim në të gjitha organizatat e tyre përkatëse;
- c) alokimin e burimeve të përshtatshme për të zbatuar dhe mirëmbajtur SMS-në;
- d) personel i sigurisë në operim;
- e) koordinimi midis departamenteve lidhur me çështjet e sigurisë në operim;
- f) programe trajnimi për sigurinë në operim;
- g) sistemi i raportimit vullnetar dhe konfidencial;

- h) procesi i mbledhjes dhe përpunimit të të dhënave;
- i) procedura e identifikimit të riskut;
- j) procedura e analizimit të riskut dhe minimizimit të tij;
- k) funksionet dhe procedurat e garantimit të sigurisë në operimeve në aviacion;
- l) procedura e komunikimit të brendshëm të sigurisë në operim;
- m) procedura e komunikimit të jashtëm të sigurisë në operim;
- n) databaza e dokumentacionit të sigurisë në operim;

3.2 Marrëveshje për performancën e sigurisë në operim të ofruesve të shërbimit

AAC-ja duhet të konsiderojë se qëllimi kryesor i SMS-së është përmirësimi i vazhdueshëm i nivelit të sigurisë në operim brenda një operatori të caktuar. Meqenëse të gjitha operimet janë të ndryshme, është e rëndësishme të kemi një pritshmëri të performancës së sigurisë në operim në përpjesëtim me madhësinë dhe kompleksitetin e aktiviteteve individuale të ofruesve të shërbimeve, operatorit dhe burimeve në dispozicion.

Bazuar në Sistemin e Menaxhimit të Sigurisë në operim të pranueshëm nga AAC-ja, secili ofrues i shërbimit është përgjegjës për të identifikuar indikatorët e performancës së sigurisë në operim, për të përcaktuar objektivat e sigurisë në operim dhe synimet (*target*) për të zhvilluar dhe zbatuar planet për të përmbushur këto objektiva dhe synime (*target*), si dhe për të matur performancën aktuale të sigurisë në operim. Performanca individuale e sigurisë në operim të ofruesve të shërbimeve dhe performanca e përgjithshme e sigurisë në operim e të gjithë ofruesve të shërbimeve së bashku, do të konsiderohet nga AAC-ja si një element i performancës së sigurisë në operim për Shqipërinë. Koncepti/termi i SSP-së dhe SMS-së është një term relativisht i ri në Shqipëri, për këtë arsye masat e performancës së sigurisë në operim ende nuk janë hartuar.

Në këtë rast, strategjia e AAC-së është promovimi i vazhdueshëm i raportimit të ngjarjeve dhe të krijojë matës të performancës së sigurisë në operim, që janë të vlefshme dhe të matura në mënyrë që të sigurojnë një bazë për indikatorët e performancës së sigurisë në operim dhe NPiPSO-ve. Pasi të përcaktohen masa të tilla, përcaktohen synimet (*target*) e performancës. Janë planifikuar trajnime për indikatorët e performancës së sigurisë në operim, të cilat do të kontribuojnë në hartimin e saktë të indikatorëve të sigurisë në operim. Pra, në këtë fazë fillestare, AAC-ja ka vendosur të krijoj një qasje të thjeshtë për krijimin e NPiPSO-ve.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të:

a) vendos prioritetet e sigurisë në operim bazuar në madhësinë, kompleksitetin dhe karakteristikat e ofruesve të shërbimit në Shqipëri, në përputhje me prioritetet e sigurisë në operim të EASA-s;

b) për secilin nga prioritetet e sigurisë në operim, të identifikojë shkallën e matjes së sigurisë në operim, si indikatorët e performancës së sigurisë në operim, t'i ndjek këto indikatorë dhe të promovojë raportimin në lidhje me to, në mënyrë që të krijohet një bazë e vlefshme;

c) sapo raportimi dhe baza të konsiderohen të vlefshme duhen përcaktuar synimet (*targets*) dhe sinjalizimet (*alert*). Këto përcaktime janë për zhvillim në të cilat mund të përfshihen kritere si norma e ndodhisë së një ngjarje bazuar në përmirësimin e vazhdueshëm vjetor ose në rast se mund të realizohet, norma nga krahasimi i performancës së sigurisë në operim së ofruesve të shërbimeve të shteteve të tjera, të cilat janë me karakteristika dhe madhësi të ngjashme.

4. Garantimi i sigurisë së operimeve në aviacion

AAC-ja duhet të sigurohet që SMS-të e ofruesve të shërbimeve të ndjekin rregullat e përcaktuara dhe të realizohet zbatimi i Programit Shtetëror i Sigurisë në Operim (NPiPSO-ALoSP). Kjo arrihet përmes një kombinimi të matjes së sigurisë në operim nga shteti, matjes së performancës nga ofruesit e shërbimeve dhe sesi performanca aktuale e SMS-ve të ofruesve të shërbimit do të demonstron. Verifikimi efektiv i pajtueshmërive dhe matja e performancës varet nga mbikëqyrja, inspektimet, auditimet, analiza e të dhënave. Kjo në një farë mase është e përcaktuar, me një plan të krijuar të mbikëqyrjes, inspektimeve të përgjithshme dhe auditimeve. Gjithashtu, mund të arrihet më shumë në përmirësimin e teknikave për auditimet në mënyrë specifike për SMS-të, të dhënave të sigurisë në operim dhe analizimin e tyre për të

gjeneruar informacione të dobishme të menaxhimit. Në AAC janë realizuar një sërë auditimesh dhe vizitash nga ICAO dhe EASA, të cilat kanë rezultuar të dobishme në identifikimin e mangësive dhe mundësive për përmirësim. AAC-ja ka krijuar një proces për të ndjekur dhe përditësuar gjetjet e auditimit të ICAO-s.

4.1 Mënyrat e mbikëqyrjes së sigurisë në operim

AAC-ja duhet të krijojë mekanizma të caktuar për të siguruar që identifikimi i riskut dhe menaxhimi i tij, në sigurinë në operim nga ofruesit e shërbimeve, realizohet sipas proceseve rregullatore në fuqi (kërkesat, rregulloret operative specifike dhe zbatimi i politikave). Këto mekanizma përfshijnë inspektime, auditime, analiza për të siguruar që kontrollet e riskut të sigurisë në operim janë të integruara në mënyrë të përshtatshme në SMS-në e ofruesit të shërbimeve, pra a po ndiqen siç janë shkruar dhe që zhvillimi i kontroleve në mënyrë të rregullt ka efektin e synuar në riskun e sigurisë në operim. Gjithashtu, AAC-ja ka krijuar mekanizma për të siguruar monitorimin efektiv të tetë elementeve kritike të funksioneve të mbikëqyrjes së sigurisë në operim. AAC-ja ka adaptuar dhe miratuar rregulloret ndërkombëtare (ICAO, EUROCONTROL, EASA) në të gjitha fushat teknike, si dhe ka zbatuar skedulin (planin) e mbikëqyrjes, sipas kërkesave. Për realizimin e mbikëqyrjes në aviacion, AAC-ja ka katër drejtori teknike; drejtoria përgjegjëse për Mbikëqyrjen e Shërbimit të Lundrimit Ajror, drejtoria përgjegjëse për Mbikëqyrjen e Sigurisë në Operim dhe Vlefshmërisë ajrore, drejtoria përgjegjëse për Mbikëqyrjen e Aeroporteve dhe drejtoria përgjegjëse për Mbikëqyrjen e Sigurisë në Aviacion. Inspektorët, të cilët emërohen në secilën drejtori teknike, kanë eksperiencë në aviacion, duhet të jenë plotësisht të kualifikuar në fushën e tyre. Inspektorët në secilën drejtori teknike bazohen në manualin/et që përshkruajnë proceset, procedurat dhe metodat lidhur me fushën e tyre. Për t'u njohur me sektorin e aviacionit inspektorët kryejnë trajnimet bazë, trajnime në teknikat e auditimit, trajnime në fusha specifike të aviacionit, në lidhje me detyrat e tyre dhe trajnime të tjera si menaxhimi i ndryshimeve dhe në disa raste parimet e SMS-së. AAC-ja, si strukturë përgjegjëse për koordinimin dhe menaxhimin e SSP-së, do të garantojë trajnimet e nevojshme mbi konceptet dhe parimet e SMS-ve.

4.2 Mbledhja, analizimi dhe shkëmbimi i të dhënave të sigurisë në operim

AAC-ja duhet të implementojë sistemin ECCAIRS dhe të krijojë një strukturë e cila është përgjegjëse edhe për hedhjen, mbledhjen, shpërndarjen, menaxhimin e ngjarjeve përmes Sistemit të Mbledhjes së Informacionit të Sigurisë në Operim dhe Përpunimit (SDCPS), brenda strukturës së saj. Volumi aktual i raporteve është relativisht i ulët dhe kryesisht lidhur me ngjarjet e MTA-së. Kjo është e pritshme pasi implementimi i ECCAIRS është i ri dhe disa ofrues shërbimesh dhe disa operatorë janë të vegjël, por shpresohet se volumi i raportimit do të rritet duke krijuar besimin dhe sigurinë në sistem dhe në proces. ECCAIRS implementohet me anë të procedurave përkatëse, bazuar në urdhrin e ministrit përgjegjës për transportin nr. 173, datë 12.4.2019, “Për miratimin e rregullores për raportimin dhe ndjekjen e ngjarjeve në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë”, përaftron rregulloren evropiane nr. 376/2014, me qëllim përmirësim në sistemin e raportimit, si dhe në cilësinë e plotësimit të raportimeve.

Urdhrat e ministrit përgjegjës për transportin ajror në fuqi, lidhur me këtë proces, janë:

- urdhri i ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 26, datë 18.1.2021, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e kërkesave të përbashkëta për ofruesit e shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror dhe të lundrimit ajror, si dhe funksionet e tjera të rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror dhe mbikëqyrjen e tyre”, përaftron rregulloren BE 2017/373;

- urdhri i ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 59, datë 30.1.2020, “Për miratimin e rregullores për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”, përaftron rregulloren BE nr. 965/2012 (implementim i OPS-së) pjesa RAMP mundëson obligimin e operatorit ajror për të raportuar në Shqipëri edhe nëse janë operatorë të huaj;

- urdhri i ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 122, datë 12.3.2019, “Për miratimin e rregullores për përcaktimin e kërkesave dhe procedurave administrative që lidhen me aerodromet në Republikën e Shqipërisë”, përaftron rregulloren e BE nr. 139/2014;

- urdhri i ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 130, datë 9.11.2012, “Për miratimin e rregullores për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromeve civile në Republikën e Shqipërisë, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve”, në përputhje me volumnin I, të aneksit 14, të ICAO-s;

- urdhri i ministrit përgjegjës për transportin ajror nr. 123, datë 22.12.2011, “Për miratimin e rregullores për integrimin në një bazë qendrore të informacionit për ngjarjet në aviacionin civil dhe shpërndarjen e këtij informacioni te palët e interesuara”.

Një sërë procedurash të jashtme dhe të brendshme mundësojnë detaje mbi ekzekutimin dhe zbatimin e urdhrave të ministrit. Ato kanë krijuar bazën e mbledhjes së informacionit për të gjitha ngjarjet të lidhura me sigurinë në operim, jo vetëm ngjarje që rezultojnë në incident apo aksident.

Gjithashtu, është thelbësore që të merret informacion mbi situatën e perceptuar si e pasigurt, informacione të cilat mund të përbëjnë rrezik dhe kërkojnë analiza të mëtejshme për të përcaktuar nëse risku shoqëruar duhet minimizuar. Një nga burimet kryesore të informacionit do të jetë SMS-ja individuale e zbatuar nga ofruesit e shërbimeve dhe operatorët. Megjithëse kjo mund të mos jetë e mjaftueshme, pasi personeli i aviacionit gjithashtu duhet të jetë në gjendje të raportojë ngjarjet dhe situatat e perceptuara të pasigurta.

Për këtë arsye, ekzistojnë tri nivele të raportimit:

a) sistemi i detyrueshëm i raportimit për të mbledhur informacion mbi aksidentet dhe incidentet që ndodhin në Shqipëri dhe incidentet dhe aksidentet që ndodhin jashtë Shqipërisë, që përfshijnë avionë të regjistruar në Shqipëri;

b) sistemi i raportimit vullnetar që lejon ofruesit e shërbimeve, operatorët dhe personelin individual të aviacionit të raportojnë pa frikë nga masa të mëpasshme ndaj tyre për çdo ngjarje në të cilën ata janë të përfshirë dhe çdo situatë e perceptuar si e pasigurt (rreziqe);

c) sistemi konfidencial i raportimit që lejon ofruesit e shërbimeve, operatorët dhe personelin individual të aviacionit të raportojnë, pa frikë nga masa të mëpasshme ndaj tyre, çdo ngjarje në të cilën ata janë të përfshirë dhe çdo situatë e perceptuar e pasigurt (rreziqe).

AAC-ja ka krijuar dhe menaxhon sistemin e Raportimit të Detyrueshëm të Ngjarjeve, si dhe mban informacionin e marrë në një bazë të dhënash të sigurt, nga e cila informacioni mund të merret dhe analizohet nga stafi i caktuar i AAC-së. Zbatimi i Rregullores Evropiane të Raportimit nr. 376/2014, e përafuar nëpërmjet urdhrat të ministrit nr. 173, datë 12.4.2019, garanton që burimet e informacionit të mbrohen. Urdhri i ministrit nr. 123, datë 22.12.2011, ka të përcaktuar nenin 11, mbrojtjen e informacionit. Sistemet e Raportimit Vullnetar dhe të Raportimit Konfidencial trajtohen veçmas. AAC-ja përdor Qendrën Koordinuese Evropiane për Sistemet e Raportimit të Incidenteve në Aviacion (ECCAIRS) për të mbledhur, vlerësuar, përpunuar dhe ruajtur të dhënat dhe kur është e përshtatshme mund të përdoret për shkëmbimin e informacionit të sigurisë në operim me ofruesit e shërbimeve dhe shtetet e tjera. Analizimi i ngjarjeve nga e cili përcaktohen trendet e sigurisë në operim përdoret për të mbështetur procesin e mbikëqyrjes së sigurisë në operim. Të gjithë palët e interesuara, të kërkuara për të kontribuar në SSP, do të garantojnë ekspertizën e nevojshme për grupin e punës që do të realizojë analizimin kur të kërkohet.

Ekipi që analizon do të ketë fleksibilitetin për të kërkuar ekspertizë shtesë kur konsiderohet e nevojshme.

Ekipi i analizës përdor procedurat që:

- a) identifikojnë riskun duke përdorur proceset nga lart-poshtë dhe nga poshtë-lart;
- b) vlerësojnë risqet e identifikuar dhe informacionet mbështetëse;
- c) vlerësojnë dhe komentojnë mbi indikatorët e sigurisë në operim;
- d) identifikojnë metoda të reja apo potenciale për të analizuar informacionin për sigurinë në operim;
- e) vlerësojnë eficiencën e veprimeve parandaluese;

f) ndajnë dhe koordinojnë informacionin e sigurisë në operim ndërmjet grupeve të ndryshme që kontribuojnë për SSP-në;

g) themelojnë grupe sipas nevojshmërisë për të diskutuar çështje specifike dhe të nxjerrin rekomandime;

h) propozojnë udhëzime dhe vendime për drejtorin ekzekutiv, në çështje që lidhen me riskun për sigurinë në operim;

i) kontribuojnë dhe përmirësojnë Programin Shtetëror të Sigurisë në Operim.

Informacioni i mbledhur mbi ngjarjet do të analizohet duke përdorur procedurat në fuqi për të identifikuar:

a) risqet;

b) rreziqet;

c) trendet; dhe

d) shkaqet themelore.

Informacioni i nxjerrë nga analiza do të përdoret për të:

a) zhvilluar masa parandaluese sipas rastit;

b) mundësuar udhëzime për SMS-të e ofruesve të shërbimeve dhe operatorëve, kur shihet e mundur;

c) krijuar ALoSP, Nivelin e Pranuar të Performancë së Sigurisë në Operim (*NPiPSO*); dhe

d) matur performancën e SSP-së.

Një tjetër burim i rëndësishëm i informacionit për funksionet mbikëqyrëse të sigurisë në operim të shtetit arrihet me anë të inspektimeve dhe auditimeve nga inspektorët, nga drejtoritë teknike dhe japin kontributin e tyre me zhvillimin e procesit.

4.3 Mbikëqyrja e bazuar në informacionin e sigurisë në operim dhe fushat që kanë prioritet

Në periudhën e publikimit të SSP-së, përdorimi i informacionit për të formuar skedulën e mbikëqyrjes është e limituar sepse procesi i raportimit është i ri dhe raporti i volumit është relativisht i ulët. Ndaj mund të kërkohet informacion nga inspektimet/auditimet e kryera pranë ofruesve të shërbimeve/operatorëve ose mund të kërkohet dhe informacion nga baza e të dhënave që këta ofrues shërbimesh/operatorë kanë në SMS-të e tyre, sidomos për fushën e sigurisë në operim dhe aerodromet. Informacioni i raportuar nuk është plotësisht i mjaftueshëm për të mbështetur një identifikim të riskut dhe prioritetin e proceseve, dhe si rezultat mund të çojë në drejtimin të gabuar mbikëqyrjeje. Raportet individuale rishikohen dhe vlerësohen për shkaqet kryesore dhe veprimet parandaluese. Proceset e analizës së dedikuar nga informacioni krijojnë kategori të dobishme dhe informacione grafike që qarkullojnë te menaxherët e të gjithë drejtorive teknike periodikisht për mbledhjet menaxheriale, dhe mund të ndikojë në fokusin e menaxherëve teknik dhe stafit të tyre për përgatitjen e planeve mbikëqyrëse. Ekipi i sigurisë në operim ka një proces ku raportet shihen për të përshkruar tipat e ngjarjeve që përsëriten dhe që kanë krijuar një trend të dukshëm, dhe i kalon informacionin drejtorive teknike përgjegjëse për mbikëqyrjen në atë specifike. Çështja do të kthehet në fokus të vëmendjes së drejtorisë teknike për mbledhje, takime ose inspektime/auditime, nëse është e nevojshme, me ofruesin e shërbimeve/operatorët për të gjetur shkaqet dhe për të vendosur mbi masat parandaluese në lidhje me ngjarjen e përsëritur.

Ky veprim mundëson një hap fillestar për të identifikuar fushat e mbikëqyrjes që kanë më tepër nevojë ose konsiderohen me më shumë risk. Është qëllimi i AAC-së që në të ardhmen të zhvillojë më tej databazën e sigurisë në operim dhe proceset e identifikimit të riskut. Është parashikuar që të përshtaten aktivitetet e mbikëqyrjes së sigurisë në operim dhe të prezantohet fleksibiliteti i nevojshëm për t'u përqendruar në fushat me më shumë problematika në sigurinë në operim, bazuar në identifikimin e riskut të ndërmarrë në kuadër të SSP-së. Por, performanca e sigurisë në operim matet bazuar në informacionin e mundësuar tek AAC-ja dhe aktualisht konsiderohet të jetë “në zhvillim”.

AAC-ja është përgjegjëse për SSP-n, dhe në bashkëpunim dhe koordinim me të gjithë palët e përfshira do të themelojë në mënyrë progresive një masë gjithëpërfshirëse të nivelit të pranuar të sigurisë në operim (njohur si NPiPSO), të aplikueshme në Shqipëri. NPiPSO-ja themelohet mbi bazën e informacionit që reflektojnë indikatorët e lartë të performancës së sigurisë në operim (SPI-të) si përfaqësuese të nivelit të përgjithshëm të sigurisë në operim.

SPI-të dhe masat e ndërmarra do të evoluojnë me kohën bazuar në matjet e performancës së sigurisë në operim të SMS-ve të ofruesve të shërbimit dhe operatorëve dhe informacionet e sigurisë në operim, të analizuar nga drejtoritë përgjegjëse për mbikëqyrje të fushave të identifikuar. NPiPSO-të do të themelohen mbi bazën e indikatorëve të nivelit më të lartë të sigurisë në operim. Kjo mund të përfshijë informacion të performancës së sigurisë në operim marrë nga secili nga ofruesit e shërbimeve dhe operatorëve në aviacion që kanë një SMS dhe informacione të tjera të sigurisë në operim, të cilat AAC-ja i disponon.

5. Promovimi i sigurisë së operimeve në aviacion

Të krijohet një program efektiv i promovimit të sigurisë në operime i cili është i rëndësishëm për të mbështetur objektivat thelbësore operationale të Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim në Shqipëri.

5.1 Trajnimet e brendshme, komunikimi dhe shpërndarja e informacionit mbi sigurinë në operim në aviacion

Të kryhet përmbledhja e analizuar nga sistemi ECCAIRS për çdo 6 muaj, dhe t'ju informohet drejtorëve të Drejtorive teknike për diskutim të hollësishëm në mbledhjet e grupit të sigurisë në operim. Ky funksion mbulohet nga struktura përgjegjëse për Kontrollin e Cilësisë e cila ka një rol të dedikuar ndaj menaxhimit të ECCAIRS-it. Ky është hapi i parë në informimin e drejtorive teknike mbi informacionin nga raportimi lidhur me sigurinë në operim në aviacion. Ky informacion do të publikohet dhe në faqen e AAC-së.

AAC-ja është në dijeni se publikimi do të shërbejë si praktikë e mirë. Ato do të rishikohen në mënyrë selektive dhe aplikohen ku është e përshtatshme. Për shembull, duke marrë në konsideratë rëndësinë e sigurisë në operim për pistën e ulje/ngritjeve të avionëve në aeroport dhe ngjarjeve që mund të ndodhin në të siç mund të jenë dalje ose hyrje në pistë pa leje ose që shkaktojnë incidente/aksidente për arsye të ndryshme, Plani Evropian për Veprim referuar parandalimit të daljeve/hyrjeve jo të rregullta në pistë (EAPPRE/I) do të rishikohet për t'u siguruar se të gjitha veprimet e mundshme janë aplikuar në Shqipëri.

AAC-ja, si përgjegjëse për SSP-të, planifikon të mundësojë të gjithë trajnimet e nevojshme mbi konceptet dhe parimet e SSP-ve, SMS-ve, si dhe auditimin/mbikëqyrjen e SMS-ve për stafin të cilët kanë përgjegjësi mbi mbikëqyrjen e ofruesve të shërbimeve dhe operatorëve me SMS:

a) trajnim i përgjithshëm mbi SSP-të, parimet e SMS-së, SPI-së, si dhe parimet e kulturës së sigurisë në operim për të gjithë stafin teknik në AAC;

b) trajnime të avancuara në SMS, dhe teknikat e mbikëqyrjes së SMS-ve për inspektorët nga drejtoritë teknike për stafin e drejtorive që mbulojnë mbikëqyrjen e SMS-ve;

c) trajnime shtesë për të mbuluar çështjet e konsideruara si të rëndësishme, si dhe tematikave mbështetëse për fusha si: mbikëqyrja e helikopterëve dhe heliporteve, dronët etj.

Aviacioni është në fazë të ndryshimeve dhe zhvillimeve të reja. Zhvillimet teknologjike, biznesi dhe konteksti rregullator që janë në zhvillim kombëtar dhe ndërkombëtar, të gjitha kanë ndikim në kontekstin e aviacionit.

Prandaj është e rëndësishme që herë pas herë të:

a) rishikohen aftësitë e kërkuara për stafin teknik të AAC-së;

b) monitorimi i parametrave specifik të vendosur.

Personat përgjegjëse për menaxhimin e SSP-ve do të zhvillojnë mjete komunikimi dhe procedura për komunikim me stafin e AAC-së, mbi:

a) politikat, proceset dhe procedurat e SSP-ve;

b) të gjitha aspektet e aktiviteteve;

c) informacionin kritik për sigurinë në operim;

- d) arsyet për nevojat e ndryshimeve në procedura;
- e) arsyet për ndërmarrjen e një veprimi specifik; dhe
- f) të gjitha informacionet shtesë lidhur me sigurinë në operim në aviacion.

5.2 Trajnimet e jashtme, komunikimi dhe shpërndarja e informacionit

AAC-ja do të bashkëpunojë me ofruesit e shërbimit dhe operatorët për t'i mbështetur në implementimin e SMS-së. Kjo do të përfshijë zhvillimin dhe rifreskimin e materialeve lidhur me përgatitjen e SMS-së për përdorim nga ofruesit e shërbimeve dhe operatorëve, të cilët duhet të implementojnë SMS-në, si dhe mbi të gjitha materialet e lidhura me arritjen e sigurisë në operim në aviacion, dokumente të cilat publikohen dhe në faqen elektronike të AAC-së.

Mund të ftohet staf i ofruesve të shërbimeve dhe operatorëve për të ndjekur kurse bashkë me stafin e AAC-së gjatë trajnimeve të kësaj fushe dhe do të zhvillojnë *workshop*-e për shkëmbimin e eksperiencave në subjekte si:

- a) implementimi i SMS-ve;
- b) krijimi i marrëdhënies midis SMS-së dhe SSP-së;
- c) identifikimi i riskut;
- d) analiza e riskut;
- e) indikatorët e sigurisë në operim;
- f) performanca e sigurisë në operim; dhe
- g) kultura e sigurisë në operim.

AAC-ja, përmes drejtorive teknike përgjegjëse për mbikëqyrjen, do të kryej komunikimin zyrtar për të siguruar se:

- a) ofruesit e shërbimeve/operatorët dhe personeli i tyre janë të vetëdijshëm mbi SSP-së dhe kanë njohuri në lidhje me SMS-të e tyre;
- b) informacioni kritik për sigurinë në operim i komunikohet ofruesit të shërbimit ajror dhe operatorëve;
- c) ofruesit e shërbimeve/operatorët kuptojnë përse ndërmerren veprime të lidhura me sigurinë në operim.

Për të arritur SSP-në e shtetit dhe SMS-të e ofruesve të shërbimeve/operatorëve, një faktor kritik i suksesit është raportimi i informacionit për sigurinë në operim nga profesionistët e fushës së aviacionit në Shqipëri. Pa informacion, është e vështirë për të përcaktuar dhe vlerësuar riskun, dhe si rrjedhojë për të ndërmarrë veprime efektive. Raportimi i Detyrueshëm i Ngjarjeve është relativisht i ri në Shqipëri dhe nga eksperiencia në vende të tjera tregon se kërkohet një ndryshim në kulturën e raportimeve, e cila arrihet me kohë, me rritjen e besimit në kulturën e raportimeve dhe në ruajtjen e konfidencialitetit të raporteve, si dhe në përdorimin e tyre për përmirësimin e sigurisë në operim. Për këtë arsye, AAC-ja do të promovojë në mënyrë aktive raportimin mes ofruesve të shërbimeve dhe operatorëve, veçanërisht në fusha kur nivelet e raportimit aktual janë të ulta.

Lidhja 1

STRUKTURAT SHTETËRORE TË PËRFSHIRA

- Ministria përgjegjëse për transportin ajror, nëpërmjet ministrit, është përgjegjëse për:
 - a) hartimin e politikave të aviacionit civil në Republikën e Shqipërisë;
 - b) negocimin e nënshkrimit të marrëveshjeve dypalëshe dhe shumëpalëshe për transportin ajror;
 - c) përfaqësimin e Republikës së Shqipërisë në organizatat ndërkombëtare të aviacionit civil;
 - ç) nxjerrjen e akteve nënligjore të nevojshme për zbatimin e këtij programi dhe të legjislacionit ndërkombëtar, si dhe në kuadër të marrëveshjes shumëpalëshe.
- Ministria e Mbrojtjes:
 - ministri i mbrojtjes dhe ministri përgjegjës për transportin ajror janë përgjegjës për organizimin e hapësirës ajrore kombëtare dhe rregullimin e përdorimit të saj;

- Autoriteti i Aviacionit Civil i cili është përgjegjës për:
ushtrimin e funksioneve si autoritet kombëtar për rregullimin dhe mbikëqyrjen e të gjitha veprimtarive në fushën e transportit ajror, në përputhje me ligjin nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, dhe akteve të tjera ligjore dhe nënligjore në zbatim të tij, dhe në përputhje me detyrimet ndërkombëtare;

- Autoriteti Kombëtar i Investigimit është përgjegjëse për:
investigimin e aksidenteve dhe incidenteve të rënda që përfshijnë avionë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë apo që operohen nga një sipërmarrje e vendosur në Republikën e Shqipërisë, të cilat kanë ndodhur jashtë territorit të saj, kur hetime të tilla nuk kryhen nga një shtet tjetër;

- Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit (SAR - Struktura për shërbimet e kërkim-shpëtimit) është përgjegjëse për:

planëzimin, organizimin, koordinimin dhe kryerjen e operacioneve të kërkimit dhe të shpëtimit në territorin e Republikës së Shqipërisë;

- ofruesit e shërbimeve.

Lidhja 2

POLITIKA E ZBATIMIT TË SIGURISË NË OPERIM NË AVIACION DHE PROCEDURAT NË LIDHJE ME SMS-të

Kjo politikë e sigurisë në operim në aviacion është nën autoritetin e Shqipërisë si rrjedhojë e parashikimeve të Kodit Ajror dhe Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar.

1. Qëllimi

1.1 Politika e Zbatimit të Sigurisë në operim në aviacion ka për qëllim promovimin e përputhshmërisë në aviacion, në lidhje me rregulloret dhe kërkesat për sigurinë në operim, përmes funksionit të zbatimit në një mënyrë të drejtë.

1.2 Implementimi i sistemeve të menaxhimit të sigurisë në operim (SMS) kërkon që AAC-ja të ketë një politikë të barabartë dhe jodiskriminuese për të mbështetur kornizën e SSP–SMS-ve.

1.3 Politikat e zbatimit dhe procedurat e AAC-së do të lejojnë që ofruesit e shërbimit të trajtojnë, zgjidhin ngjarje të caktuara lidhur me ndryshimet/devijimet në sigurinë në operim, brenda tyre, bazuar në kontekstin e SMS-ve, dhe në përputhje me dispozitat e autoritetit. Shkeljet ndaj Kodit Ajror dhe Rregulloreve të AAC-së do të investigohen dhe mund të jenë subjekt i masave shtrënguese kur gjykohet. Duhet të ketë rregulla të qarta në kornizën ligjore për të bërë dallimin midis shkeljes me paramendim dhe shkeljes pa paramendim apo devijimit.

1.4 Deklarata e politikës për zbatim të sigurisë në operim dhe procedurat për masat shtrënguese aplikohen për ofruesit e shërbimeve dhe operatorët në përputhje me ICAO-n:

- Aneksi 1 - Licencimi i personelit, i cili në Shqipëri zbatohet nëpërmjet rregulloreve evropiane BE 1178/2011, e transpozuar me urdhër ministri nr. 262, datë 28.6.2019, “Për miratimin e rregulloreve për kërkesat teknike dhe procedurat administrative në lidhje me ekuipazhin ajror të aviacionit civil”, dhe KE 340/2015, të transpozuar me urdhër ministri nr. 91, datë 21.2.2019, “Për miratimin e rregulloreve mbi përcaktimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në lidhje me licencat dhe certifikatat e kontrollorëve të trafikut ajror”;

- Aneksi 6 - Operimi i një mjeti ajror, pjesa I - Transporti ajror ndërkombëtar komercial –Aeroplanët, dhe pjesa III - Operimet ndërkombëtare - Helikopterët; i cili në Shqipëri zbatohet nëpërmjet rregulloreve evropiane EC 965/2012, të transpozuar me urdhër ministri të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 59, datë 30.1.2020, “Për miratimin e rregulloreve për kërkesat teknike dhe procedurat administrative për operimet ajrore”;

- Aneksi 8 - Vlefshmëria e mjetit ajror, i cili në Shqipëri zbatohet nëpërmjet rregulloreve evropiane KE 1321/2014, të transpozuar me urdhër ministri nr. 167, datë 4.6.2020, “Për miratimin e rregulloreve mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave të personelit të përfshirë në

kyeto detyra”, dhe EC 748/2012, të transpozuar me urdhër ministri nr. 326, datë 29.8.2019, “Për përcaktimin e rregullave zbatuese të vlefshmërisë ajrore dhe të certifikimit mjedisor të mjeteve fluturuese dhe të produkteve që kanë lidhje me to, pjesëve dhe pajisjeve, si dhe për certifikimin e organizatave të projektimit dhe prodhimit”;

- Aneksi 11 - Shërbimet e trafikut ajror; i cili në Shqipëri zbatohet nëpërmjet udhëzimit të ministrit të Transporteve nr. 80, datë 31.7.2012, “Për miratimin e rregullores për shërbimet e trafikut ajror”;

- Aneksi 14 - Aerodromet, volumni 1 - *Design* i aerodromit dhe operimet; i cili transpozohet me urdhër ministri nr. 130, datë 9.11.2012, “Për miratimin e rregullores për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromeve civile në Republikën e Shqipërisë, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve”.

2. Politika

2.1 Gjithë ofruesit e shërbimit ku aplikohet do të krijojnë, mirëmbajnë dhe t’i përmbahen SMS-së që është e përshtatshme për masën, natyrën dhe kompleksitetin e operimeve të autorizuara sipas certifikatave të miratuara/aprovuara.

2.2 Me qëllim mirëmbajtjen e kësaj politike që mbështet implementimin e SMS-ve, inspektorët e AAC-së do të mbajnë linja të komunikimit me ofruesit e shërbimeve.

2.3 Asnjë informacion nga mbledhja e të dhënave mbi sigurinë në operim dhe sistemeve që lidhen me raportimin e klasifikuar si konfidencial, vullnetar apo kategori ekuivalente nuk duhet të përdoret si bazë për masa shtrënguese.

2.4 Kur një ofrues i shërbimit që operon nën SMS, pa qëllim shkel Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë dhe rregulloret në fuqi për Aviacionin Civil, një procedurë vlerësimi specifik do të përdoret. Këto procedura do t’i mundësojnë inspektorit përgjegjës së AAC-së për mbikëqyrje, mundësinë për t’u përfshirë në dialog me organizatën e miratuar që ka në fuqi SMS-në. Objektiva e këtij dialogu është të bien dakord në një masë korigjuese të propozuar dhe një plan veprimi i cili adreson në mënyrë të saktë mangësitë që kanë sjellë shkeljen dhe do t’i mundësojë ofruesit të shërbimit kohën e pranueshme për implementimin e masave korigjuese. Kjo qasje ka për qëllim të ushqejë dhe ruaj raportimin efektiv të sigurisë në operim, ku personeli i ofruesit të shërbimit ajror dhe operatorit mund të raportojë mangësitë në sigurinë në operim dhe riskun pa frikën e masës penalizuese. Një ofrues i shërbimit ose operator, mund të analizoj ngjarjen dhe faktorin individual ose organizativ që solli këtë veprim, pa penalizim apo frikë për penalizim dhe të marrë masa korigjuese që do të ndihmojnë parandalimin e përsëritjes së ngjarjes.

2.5 AAC-ja, përmes inspektorit përgjegjës për mbikëqyrjen, do të vlerësojë masat korigjuese të propozuara nga ofruesi i shërbimit apo operatori. Nëse masat korigjuese të propozuara (që përfshijn dhe veprimet e brendshme disiplinore të përshtatshme) konsiderohen të kënaqshme dhe të mundshme për të parandaluar ngjarje në të ardhmen, rishikimi i shkeljes duhet të përfundohet pa masë shtrënguese për rregullatorin. Në rastet kur masa korigjuese apo sistemi në fuqi konsiderohen të papërshtatshëm, AAC-ja do të vijoj të ndërveprojë me ofruesin e shërbimeve ose operatorin për të gjetur zgjidhje të kënaqshme që të parandaloj veprime shtrënguese. Por, në rastet ku ofruesi i shërbimeve ose operatori refuzon të adresojë ngjarjen dhe të mundësojë masa efektive korigjuese, AAC-ja do të konsiderojë ndërmarrjen e masave shtrënguese apo masa administrative të përshtatshme.

2.6 Shkeljet e rregulloreve në aviacion mund të ndodhin për një sërë arsyesh, që nga keqkuptimi i rregullores deri te shmangja e sigurisë në operim në aviacion. AAC-ja ka një sërë procedurash dhe dispozita zbatuese për të adresuar në mënyrë efektive detyrimet për sigurinë në operim deri në sanksionet e zbatuara në përputhje me nenin 160, të ligjit nr. 96/20020, “Kodit Ajror i Republikës së Shqipërisë”. Këto procedura mund të rezultojnë në veprime si:

- a) këshillimi;
- b) trajnimi; ose
- c) ndryshimi, pezullimi apo anulimi i autorizimit/licencës apo certifikatës.

2.7 Veprimet shtrënguese nuk duhet të influencohet nga:

- a) konfliktet personale;
- b) përfitimet personale;
- c) të bazuara mbi gjininë, racën, fenë, pikëpamjeve politike; apo
- d) fuqisë personale, politike apo financiare të palëve të përfshira.

3. Proporcionaliteti

Dispozitat shtrënguese duhet të jenë në proporcion të shkeljeve të identifikuar të riskut të sigurisë në operim dhe duhet të bazohen në tre parime:

- a) AAC-ja do të veprojë kundër atyre që në mënyrë të përsëritur apo me qëllim operojnë në shkelje të rregulloreve të Aviacionit Civil;
- b) AAC-ja do të kërkojë të edukojë dhe promovoj trajnimin apo mbikëqyrjen e atyre që tregojnë angazhim në zgjidhjen e mangësive të sigurisë në operim; dhe
- c) AAC-ja do të mundësojë gjykim të njëjtë, për të dalluar shkeljet me paramendim nga gabimet të paqëllimshme apo devijimet.

4. Drejtësia dhe përgjegjësia

Veprimet zbatuese duhet të:

- a) jenë të drejta dhe të vijnë si rrjedhojë e procedurave;
- b) të jenë transparente për të gjitha palët e përfshira;
- c) të marrin në konsideratë rrethanat e çështjes dhe sjelljet/veprimet e ofruesit të shërbimeve apo individit kur konsiderojnë masa;
- d) të jenë konsistent në veprime dhe vendime për rrethana të ngjashme;
- e) jetë subjekt i vlerësimit të brendshëm dhe të jashtëm kur gjykohet e përshtatshme.

5. Përrjashtimet

5.1 Kjo politikë nuk është e aplikueshme kur ekzistojnë evidenca për një përpjekje të qëllimshme për të fshehur mospërputhshmërinë.

5.2 Kjo politikë nuk është e aplikueshme kur ofruesi i shërbimit dështon të mirëmbajë një SMS të pranueshme apo në performancën e rënë dakord të sigurisë në operim.

5.3 Kjo politikë nuk është e aplikueshme për ofruesin e shërbimeve i cili është vlerësuar nga autoriteti si një shkelës i përsëritur.

5.4 Në rrethanat e përmendura më sipër, autoriteti mund të trajtojë këto mospërputhshmëri apo shkelje sipas procedurave të masave shtrënguese në fuqi.

Shënim. Politika e Zbatimit për Sigurinë në Operim në Aviacion duhet të firmoset nga drejtori ekzekutiv i AAC-së.

E përgjithshme

Nën Programin Shtetëror të Sigurisë në Operim, AAC-ja është përgjegjëse për mbikëqyrjen e mbajtësve të certifikatave të operimit në zbatim të SMS-së.

Procedurat dhe dispozitat e zbatimit të masave shtrënguese mundësojnë udhëzime për përgjegjësit për mbikëqyrjen e ofruesit të shërbimeve të cilët operojnë në një SMS, duke i këshilluar përgjigjen e përshtatshme për veprimet, për të siguruar se masat zbatuese do të jenë të suksesshme, dhe luajnë një funksion mbështetës në këtë proces. Vendimi final për sa i përket masave të ndërmarra është përgjegjësi e përgjegjësit ekzekutiv.

Aplikueshmëria

Këto procedura aplikohen ndaj shkeljeve që mund të jenë kryer nga persona apo ofruesit e shërbimit që kryejnë aktivitete nën një SMS;

ose kur ofruesit e shërbimeve kanë demonstruar vullnet për të operuar nën SMS, edhe kur nuk kanë një SMS të pranuar, por kanë disa komponent esenciale të SMS-së në fuqi dhe janë në proces të implementimit të plotë të sistemit.

AAC-ja nuk do të aplikojë masa shtrënguese në lidhje me SMS-në për ofruesit e shërbimeve ku, edhe pse pas fillimit të një hetimi të shkeljes, deklarojnë zyrtarisht se janë duke zhvilluar SMS-në. Këto procedura do të përdoren për ofruesit e shërbimeve që kanë qenë të përfshirë në mënyrë aktive në zhvillimin e një SMS-je e cila do të plotësojë kërkesat e rregulloreve të SMS-ve

dhe ndjekin një “qasje me faza” të ngjashme me ato të publikuara nga AAC-ja (rregullore/udhëzime/materiale/procedura implementimi për SMS-të).

Kur ofruesit e shërbimeve nuk kanë demonstruar se janë duke operuar në një mjedis SMS-je, veprimet shtrënguese mund të aplikohen pa avantazhit të procedurave shpjeguar më poshtë.

Procedurat

Për qëllim të përcaktimit nëse duhet të ketë një hetim kur dispozitat e zbatimit të SMS-së, do të jetë e nevojshme që hetuesit teknik në aviacion të përcaktojnë statusin e implementimit të SMS-së mbi ofruesin specifik të shërbimit. Kjo mund të përcaktohet fillimisht përmes komunikimit mes hetuesit teknik dhe inspektorit/sektorit që është përgjegjës për mbikëqyrjen dhe certifikimin e ofruesit të shërbimeve nën hetim.

Inspektori/sektori përgjegjës do të konstatojë nëse ofruesi i shërbimeve plotëson kriteret e sipërpërmendura për procedurat e zbatimit të SMS-ve. Në mënyrë që të lehtësohet vlerësimi fillestar, AAC-ja mund të hartojë një listë të ofruesve të shërbimeve që kanë filluar zhvillimin dhe implementimin e SMS-ve. Kjo listë do të mundësohet në mjedisin e aviacion për të asistuar hetuesit/investiguesit teknik në marrjen e vendimit për përdorimin e procedurave të masave shtrënguese.

Gjatë “qasjes me faza” të SMS-ve të ofruesve të shërbimeve, AAC-ja do të aplikojë dispozitat e zbatimit të SMS-ve për ofruesin e shërbimit që nuk ka implementuar plotësisht SMS-të, në rastin që disa kushte specifike janë arritur.

AAC-ja do të kërkojë si minimum që këto tre kushte janë arritur përpara se procedurat e zbatimit të SMS-së të aplikohen:

a) ofruesi i shërbimeve ka një program raportimi të brendshëm të rrezikut të mbështetur nga menaxhmenti i lartë.

b) ofruesi i shërbimit ka një proces analizimi proaktiv të ngjarjeve, të përshtatshme me masën dhe kompleksitetin e operimeve dhe të përshtatshme për të përcaktuar faktorët dhe zhvillimin e masave korrigjuese;

c) informacioni si rezultat i procesit që referohet në paragrafin 4, është mbrojtur në mënyrë të përshtatshme për të mos vënë në rrezik sistemin e mbledhjes së informacionit të sigurisë në operim dhe proceseve (SDCP), komunikohet, sipas kërkesës të inspektorit kryesor përgjegjës për ofruesin e shërbimit.

Raporti fillestar i shkeljes

Inspektori i aviacionit duhet të ndërmarrë një analizë fillestare të të gjitha rasteve ku shkelja është evidentuar apo ku ka informacion për një shkelje të mundshme.

Analiza fillestare

Pyetjet e mëposhtme duhet të konsiderohen bazuar në informacionin e marrë:

a) A ka baza për të besuar se individë apo organizata që ndërmerr veprime nën SMS mund të ketë kryer një shkelje?

b) A ka ngjarja një natyrë serioze dhe a duhet të konsiderohet që të merren masa?

c) Nëse ka evidencë për të siguruar që duhet të merret një masë zbatuese?

Dhënia e mbështetjes efektive

Kur këto tre pyetje kanë përgjigje pozitive, inspektori/sektori mbikëqyrës duhet të njoftohet. Informacioni duhet të identifikojë ngjarjen apo shkeljen.

Kur kërkohet, hetuesi teknik për shkeljen në aviacion do të mundësojnë mbështetje efektive të përgjegjësi ekzekutiv, duke e këshilluar mbi masën e përshtatshme ndaj shkeljes, në mënyrë që të sigurohet që masa/t e marra do të jenë të suksesshme. Mbështetja për përgjegjësin ekzekutiv duhet të përfshijë mbledhjen dhe sigurimin e evidencave.

Fillimi i hetimit

Një hetim për masë shtrënguese duhet të iniciohet vetëm nën kërkesën e hetuesit teknik kryesor.

Imuniteti

Asnjë informacion i mbledhur nëpërmjet Sistemeve të Mbledhjes së Informacionit të Sigurisë në Operim apo Sistemeve të Proceseve (SDCPS) bazuar në SMS nuk do të përdoret si bazë për veprim ndaj një mase shtrënguese, sipas edhe dispozitave të zbatimit.

Shënim. Politika zbatuese dhe shtrënguese në SMS, dhe procedurat e lidhura me të mund të aplikohen ndaj operatorëve të huaj të mjetit ajror që operojnë nën SMS, që ndjekin kërkesat dhe udhëzimet e përcaktuara nga Organizata Botërore e Aviacionit Civil – ICAO, dhe plotësojnë kushtet e paragrafit 4.