

URDHËR
Nr. 286, datë 5.12.2022

**PËR MIRATIMIN E PROGRAMIT KOMBËTAR TË KONTROLLIT TË
CILËSISË SË SIGURISË SË AVIACIONIT CIVIL**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të pikës 3, të nenit 116, të ligjit nr. 96/2020, datë 23.7.2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e Programit Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil, bashkëlidhur këtij urdhri.

2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për mbikëqyrjen dhe zbatimin e këtij programi.

3. Urdhri i ministrit të Punëve Publike dhe Transportit nr. 19, datë 26.2.2013, “Për miratimin e Programit Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë në Aviacionin Civil të Republikës së Shqipërisë”, shfuqizohet.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

**ZËVENDËSKRYEMINISTËR DHE
MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

**PROGRAMI KOMBËTAR I KONTROLLIT TË CILËSISË SË SIGURISË SË
AVIACIONIT CIVIL**

Tabela e përmbajtjes

KREU I. HYRJJE

1.1 Objekti dhe përmbajtja e Programit Kombëtar të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil

1.1.1 Sistemi i modifikimit dhe i rishikimit

1.1.2 Përgjegjësia për trajtimin e këtij dokumenti

1.1.3 Subjektet zbatuese

1.1.4 Parimet

1.2 Objektivat e Programit

1.3 Elementet kryesore

KREU II. REFERENCAT LIGJORE

2.1 Rregulloret ndërkombëtare dhe rekomandimet

2.1.1 Legjislacioni kombëtar

2.2 Kualifikimi dhe konfidencialiteti

2.3 Pavarësia

2.4 Fushëveprimi dhe mjetet

KREU III. PËRKUFIZIME

KREU IV. AUTORITETI PËRGJEGJËS DHE PËRGJEGJËSITË

4.1 Autoriteti përgjegjës

4.1.1 Ndarja e kompetencave/detyrave

4.2 Organizimi, përgjegjësitë dhe burimet

4.2.1 Mekanizmat dhe metodat

4.3 Inspektorët/audituesit kombëtarë dhe kompetencat e tyre

4.3.1 Autorizimi dhe ushtrimi i kompetencave të tyre

4.4 Entitetet e tjera

4.5 Kontrolli i brendshëm i cilësisë

**KREU V. KUALIFIKIMET, EMËRIMI DHE DETYRAT E INSPEKTORIT/
AUDITUESIT KOMBËTAR**

5.1 Inspektorët/audituesit kombëtarë

- 5.2 Kriteret e nevojshme për kualifikim
- 5.3 Procesi i përzgjedhjes
- 5.4 Trajnimi dhe emërimi i inspektorëve/audituesve kombëtarë
- 5.5 Përshkrimi i detyrave

KREU VI AKTIVITETET OPERACIONALE TË MONITORIMIT

- 6.1 Administrimi në tërësi i programit
- 6.2 Aktivitetet e planifikuara/të programuara
- 6.3 Aktivitetet monitoruese
- 6.4 Veprimet monitoruese që ndërmarrin operatorët
- 6.5 Metodologjia e përgjithshme
- 6.6 Mbledhjet/takimet
- 6.7 Seancat shpjegimore dhe raportimi
- 6.8 Përbërja e grupit të monitorimit
- 6.9 Klasifikimi i përputhshmërisë

KREU VII. AKTIVITETET E TRAJTIMIT TË MANGËSIVE DHE MASAT KORRIGJUESE

- 7.1 Kuadri ligjor
- 7.2 Procesi i korigjimit dhe etapat e këtij procesi
- 7.3 Këshillim dhe bindje
- 7.4 Paralajmërimi formal
- 7.5 Ndëshkimi me gjobë
- 7.6 Kallëzim penal

KREU VIII. KOMUNIKIMI DHE RAPORTIMI

- 8.1 Komunikimi i brendshëm
- 8.2 Sistemi i jashtëm i raportimit

ANEKSI A. METODOLOGJIA E NJË AUDITIMI TË SIGURISË

- 1. Përkufizimi dhe objektivat e auditimit
- 2. Përshkrimi
 - 2.1 Sfera e auditimeve
 - 2.2 Autoriteti dhe kompetencat e audituesve të sigurisë në aviacion
 - 2.3 Kryerja e auditimit
 - 2.4 Mangësitë/të metat
- 3. Raportimi dhe procedurat pas auditimit
 - 3.1 Raportimi
 - 3.2 Raporti i kontrollit
 - 3.3 Procedurat pas auditimit
 - 3.4 Rekordet/arkivimi

ANEKSI B. METODOLOGJIA E NJË INSPEKTIMI TË SIGURISË

- 1. Përkufizimi dhe objektivat e inspektimeve të sigurisë
- 2. Përshkrimi
 - 2.1 Sfera e inspektimeve
 - 2.2 Autoriteti dhe kompetencat e inspektorëve të sigurisë në aviacion
 - 2.3 Kryerja e inspektimeve
 - 2.4 Mangësitë/të metat
- 3. Raportimi dhe procedurat “postinspektim”
 - 3.1 Raportimi
 - 3.2 Procedurat “postinspektim”
 - 3.3 Rekordet/arkivimi

ANEKSI C. METODOLOGJIA E STUDIMEVE TË SIGURISË

- 1. Përkufizimi dhe objektivat e anketimeve të sigurisë
- 2. Përkufizimi/përshkrimi
 - 2.1 Sfera e sondazheve/anketimeve/studimeve
 - 2.2 Kryerja e sondazheve/anketimeve/studimeve
 - 2.3 Mangësitë/të metat

3. Raportimi dhe procedurat “postanketim”

3.1 Raportimi

3.2 Procedurat “postanketim”

3.3 Rekordet/arkivimi

3.4 Analizimi

ANEKSI D. METODOLOGJIA E TESTIMIT TË SIGURISË

1. Përkufizimi dhe objektivat e testeve të sigurisë

2. Përshkrimi

2.1 Sfera e testeve

2.2 Kryerja e testeve

2.3 Mangësitë/të metat

3. Raportimi dhe procedurat “posttestim”

3.1 Raportimi

3.2 Procedurat ndjekëse/pasuese

3.3 Rekordet/arkivimi

ANEKSI E. METODOLOGJIA E NJË HETIMI TË SIGURISË

1. Përkufizimi dhe objektivat e hetimit të sigurisë

2. Përshkrimi

2.1 Kryerja e hetimeve të sigurisë

3. Raportimi dhe procedurat “posthetim”

SHTOJCA 1. Format i raportit të inspektimeve/auditeve

KREU I

HYRJJE

1.1 Objekti dhe përmbajtja e Programit Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil

Programi Kombëtar i Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil (“PKKCSAC”) përmban aktivitetet e monitorimit të masave të marra për vlerësimin e vazhdueshëm të zbatimit të Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil, përfshirë dhe politikat ku bazohet.

PKKCSAC-ja është një komponent thelbësor i sistemit mbikëqyrës të sigurisë me objektin vlerësimin e zbatimit efektiv të masave të kontrollit të cilësisë. Masat e kontrollit të cilësisë mund të përcaktohen si teknika dhe aktivitete të përdorura për të vlerësuar sistemin e sigurisë në aviacion nëse kërkohet të zgjidhë mangësitë e identifikuara.

1.1.1 Sistemi i modifikimit dhe i rishikimit

AAC-ja në përputhje me kërkesat e përditësuara që burojnë nga PKSAC-ja në lidhje me zhvillimet në sigurinë e aviacionit civil, merr masa për rishikimin, përditësimin dhe ndryshimin e PKKCSAC-së, i cili miratohet nga ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë.

1.1.2 Përgjegjësia për trajtimin e këtij dokumenti

Të gjitha kopjet e këtij programi janë individuale dhe përgjegjës për kopjet janë personalisht mbajtësit/përdoruesit e tij.

1.1.3 Subjektet zbatuese

Të gjitha subjektet e përfshira dhe përgjegjëse për zbatimin e të gjitha aspekteve të PKKCSAC-së duhet të jenë të pajisura me këtë program. Programi është i zbatueshëm për të gjithë stafin e përfshirë në aktivitetet e sigurisë së aviacionit civil. Shpërndarja e këtij programi bëhet vetëm me miratim të AAC-së.

Ky program zhvillohet dhe mirëmbahet në bashkëpunim me të gjitha entitetet e përfshira në zbatimin e masave të sigurisë në aviacion. Trajnimet e duhura i ofrohen çdo entiteti dhe/ose personi që duhet të jetë subjekt i aktiviteteve të kontrollit të cilësisë.

Programi i kontrollit të cilësisë është përshtatur për të reflektuar ndryshimet sipas kushteve lokale, duke marrë në konsideratë natyrën e aeroportit dhe të operimeve të avionit. Prioritetet dhe shpeshësia e monitorimit do të vendosen mbi baza të vlerësimit të rrezikut të ndërmarra nga autoritetet përkatëse.

1.1.4 Parimet

Programi Kombëtar i Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil, i referuar si “PKKCSAC” në këtë dokument, përcakton strukturën, përgjegjësitë, proceset dhe procedurat që promovojnë dhe krijojnë një mjedis dhe kulturë të përmirësimit të vazhdueshëm dhe forcimit të sigurisë së aviacionit.

Ky program përfshin elementet vijuese, duke ofruar udhëzime apo procedura të mjaftueshme, sipas rastit, për zbatimin efektiv të tyre:

- a) objektivin e programit;
 - b) autoritetin që është caktuar për të zhvilluar, mbajtur dhe mbikëqyrur PKKCSAC-në;
 - c) menaxhimin operacional të programit të nivelit të lartë, duke përfshirë parimet e planifikimit dhe zbatimit të aktiviteteve të kontrollit të cilësisë;
 - d) përgjegjësitë e AAC-së dhe entiteteve të tjera të përfshira në kontrollin e cilësisë;
 - e) burimet financiare, njerëzore dhe materiale;
 - f) kriteret e përzgjedhjes dhe trajnimit (trajnimi fillestar, në punë dhe rifreskues) të personave përgjegjës për aktivitetet e kontrollit të cilësisë;
 - g) autoritetin e personave të ngarkuar me detyrat e kontrollit të cilësisë për të verifikuar pajtueshmërinë dhe për të kërkuar veprime korigjuese;
 - h) kodin e sjelljes për personat përgjegjës për aktivitetet e kontrollit të cilësisë;
 - i) konfidencialitetin e raporteve dhe rezultateve të veprimtarisë së kontrollit të cilësisë;
 - j) klasifikimin e papajtueshmërisë;
 - k) metodologjinë e aktiviteteve të monitorimit të pajtueshmërisë, duke përfshirë planifikimin, afatet dhe fushëveprimin e auditimeve të sigurisë, inspektimet dhe testet, frekuencat për auditimet e sigurisë dhe inspektimet;
 - l) metodologjinë e kryerjes së hetimeve, duke ndjekur një shkelje aktuale ose të mundshme të sigurisë dhe nëse ka arsye për të rivlerësuar nevojat e sigurisë;
 - m) raportimin: procesi i paraqitjes dhe miratimit të raportit të aktivitetit të kontrollit të cilësisë;
 - n) mbajtjen dhe analizën statistikore të rezultateve të aktivitetit të kontrollit të cilësisë, duke përfshirë gjetjet dhe rekomandimet, mjetet për grumbullimin dhe analizimin e informacionit të lidhur me përpunueshmërinë, tendencat dhe identifikimin e problematikave sistematike;
 - o) përmbledhjen vjetore dhe raportin e analizës;
 - p) veprimet shtrënguese: plani i masave korigjuese, veprimet administrative, penaltitetet administrative dhe veprimet e tjera shtrënguese;
 - q) përcjelljen dhe vlerësimin e masave korigjuese për të siguruar që mangësitë e identifikuara përmes mekanizmave të kontrollit të cilësisë, janë korigjuar;
 - r) kërkesat lidhur me masat e kontrollit të brendshëm të cilësisë të subjekteve përgjegjëse për programin e sigurisë ose për zbatimin e masave të sigurisë; dhe
 - s) procesin e monitorimit të masave të kontrollit të brendshëm të cilësisë të subjekteve përgjegjëse për programin e sigurisë ose për zbatimin e masave të sigurisë.
- AAC-ja do të zhvillojë procedurat, format, *check-list* dhe protokollet e duhura për inspektorët e sigurisë të aviacionit për t’i ndihmuar ata në kryerjen e kontrolleve të sigurisë, inspektimeve dhe testeve në mënyrë të standardizuar dhe efektive, duke përfshirë udhëzime, mbi:

1.2 Objektivat e programit

Objektivi primar i Programit Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë është monitorimi i efektivitetit të masave të sigurisë të zbatuara nga të gjitha entitetet që zbatojnë funksione sigurie dhe të vendosë nivelin e përpunueshmërisë me rregullat të aplikuara të këtij programi.

Objektivat e Programit kanë qëllim:

- a) të identifikojnë mangësitë në sistemin e sigurisë dhe zbatimin e masave të duhura korigjuese; dhe
- b) të identifikojnë të gjitha aspektet e masave të sigurisë që mund të kërkojnë ndryshim në legjislacionin e sigurisë në aviacion, PKKCSA-ja dhe/ose mënyrat e zbatimit;

c) të përcaktojnë nivelin e përrputshmërisë me dispozitat e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil (nga këtu “PKSAC”) me metodën e aktiviteteve monitoruese të përrputshmërisë;

d) të vlerësojnë mjaftueshmërinë dhe efikasitetin e PKSAC-së.

1.3 Elementet kryesore

Programi Kombëtar i Kontrollit të Cilësisë në Sigurinë e Aviacionit Civil është hartuar veçanërisht për të përshkruar angazhimet organizative dhe praktike në aktivitetet e kontrollit të cilësisë, konkretisht:

- a) përshkruan strukturën organizative, përrgjegjësitë dhe burimet;
- b) përshkruan llojin e punës, dhe kualifikimet e kërkua për inspektorët/ audituesit;
- c) qartëson përrgjegjësitë respektive të të gjitha entiteteve të përrfshira në Program;
- d) kontrollon veprimtarinë e monitorimit të pajtueshmërisë, duke përrfshirë qëllimin për auditimet e sigurisë, inspektimet, testet dhe ndjekjen e një plani veprimi në rast të një boshllëku të mundshëm të sigurisë, investigimet, frekuencat për auditimet dhe inspektimet e sigurisë dhe gjithashtu klasifikimin e pajtueshmërisë;
- e) përshkruan procedurat për aktivitetet monitoruese për t’u ndërrmarrë nga AAC-ja;
- f) përshkruan aktivitetet e korrigjimit të mangësive të konstatuara, duke përrfshirë sistemin e raportimit dhe të aktiviteteve ndjekëse;
- g) shpjegon regjimin e ushtrimit të kompetencave;
- h) përshkruan masat zbatuese dhe aty ku është e nevojshme penalitetet.

KREU II REFERENCAT LIGJORE

2.1 Rregulloret ndërrkombëtare dhe rekomandimet

Programi është hartuar duke konsideruar dhe përshrtatur dokumentet e mëposhtëm:

- Aneksi 17 i ICAO-s, standardet dhe praktikat e rekomanduara;
- Manuali i Sigurisë në Aviacion i ICAO-s, Dok. 8973 – i kufizuar, volumni i NCASQCP;
- Dokumenti 30 i ECAC, (pjesa II “Siguria”), rekomandimet, pjesa III.

2.1.1 Legjislacioni kombëtar

Programi është në përrputhje me:

- Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë, ligji nr. 96/2020, datë 23.7.2020;
- Programin Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil, miratuar me VKM-në nr. 1115, datë 24.12.2020;
- Standardet Bazë për Ruajtjen e Aviacionit Civil nga Aktet e Ndërrhyrjes së Paligjshme që Rrezikojnë Sigurinë e Aviacionit Civil, miratuar me VKM-në nr. 821, datë 24.12.2021;
- Programin Kombëtar të Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil, miratuar me urdhrin në fuqi të ministrit përrgjegjës për transportin ajror;
- Masat e detajuara për zbatimin e standardeve themelore të përrbashkëta në fushën e sigurisë së Aviacionit Civil, miratuar me urdhrin e ministrit përrgjegjës për transportin ajror nr. 163, datë 26.3.2021;

2.2 Kualifikimi dhe konfidencialiteti

Masat e kontrollit të cilësisë duhet të kryhen nga inspektorët/ audituesit kombëtarë të sigurisë në aviacion të cilët janë trajnuar në fushat që ata do të ndërrmarrin aktivitetet monitoruese. Një nivel i lartë i ekspertizës do t’u mundësojë atyre të kryejnë detyrat në një mënyrë më efektive dhe efektive duke rritur besueshmërinë e sistemit të monitorimit të sigurisë së aviacionit.

Inspektorëve/ audituesve kombëtarë të sigurisë të aviacionit u kërrkohet nga AAC-ja që të ruajnë në masën më të rreptë konfidencialitetin në lidhje me informacionin e mbledhur gjatë aktiviteteve të tyre të monitorimit.

Përveç kërsaj, ata duhet të autorizohen me fuqinë e nevojshme ligjore për të kryer aktivitetet e tyre.

2.3 Pavarësia

Masat e kontrollit të cilësisë duhet të jenë të drejta, të paanshme, të qëndrueshme, të besueshme dhe mund të përrsëriten vazhdimisht, në mënyrë që të nxisin bashkëpunimin me

subjektet që janë subjekt monitorimi e mbikëqyrjeje dhe për të siguruar që rezultatet të pranohen. Kjo ndihmon që të sigurohet që çdo plan veprimi korrigjues të zbatohet në mënyrë efektive. Pavarësia është një tipar thelbësor i procesit të monitorimit.

Menaxhimi, caktimi i prioriteteve dhe organizimi i PKKCAC-së është operacionalisht i pavarur nga subjektet dhe personat përgjegjës për zbatimin e masave të marra sipas PKKSAC. Për më tepër, inspektorët e kontrollit të cilësisë duhet të jenë të pavarur nga entitetet që monitorohen dhe pa ndonjë ndikim tregtar ose operacional.

2.4 Fushëveprimi dhe mjetet

Ky program mbulon lloje të ndryshme të aktiviteteve monitoruese, përfshirë auditimet, inspektimet dhe testet e sigurisë, që kanë për qëllim përcaktimin e nivelit të përgjithshëm të pajtueshmërisë me kërkesat kombëtare dhe për të vlerësuar nevojat e sigurisë në fusha të ndryshme.

Aktivitetet e kontrollit të cilësisë do të mbulojnë të gjitha aspektet e PKSAC-së, duke përfshirë organizimin e sistemit kombëtar të sigurisë së aviacionit dhe masat e sigurisë të vendosura për të gjitha organizatat shtetërore ose subjektet e tjera të përfshira në zbatimin e këtyre masave.

Të gjitha njësitë me përgjegjësi të sigurisë së aviacionit duhet t'u nënshtrohen aktiviteteve të monitorimit, duke përfshirë operatorët e avionëve të huaj që veprojnë për dhe nga aeroportet brenda Republikës së Shqipërisë, për të siguruar përputhjen e tyre me rregullat kombëtare dhe PKKSAC-së.

KREU III PËRKUFIZIME

Për qëllimin e këtij Programi, përkufizimet e mëposhtme do të aplikohen:

1. **“Akt i ndërhyrjes së paligjshme”** janë akte apo tentativa aktesh që rrezikojnë aviacionin civil, duke përfshirë, por pa u kufizuar, në:

- rrëmbimin apo marrjen në mënyrë të paligjshme të avionit;
- shkatërrimin e një avioni gjatë shërbimit;
- pengmarrjen në bord të avionit apo në aerodrome;
- futjen me forcë në bordin e avionit, në ambientet e aerodromit apo në objekte të tjera të aeronautikës;
- futjen në bordin e avionit ose në aeroport të armëve, pajisjeve të rrezikshme apo materialeve që kanë për qëllim të përdoren për akte kriminale;
- përdorimin e avionit si armë me qëllim shkaktimin e vdekjes, plagosjes së rëndë apo dëmtimeve të pronës dhe mjedisit;

- dhënien e informacionit të rremë, i cili rrezikon avionin në fluturim apo në tokë, jetën e pasagjerëve, të ekuipazhit, të personelit apo publikut në një aeroport apo në objekte të aviacionit.

2. **“Autoriteti përkatës”** është Autoriteti i Aviacionit Civil, i përcaktuar si autoriteti kombëtar përgjegjës për koordinimin dhe monitorimin e implementimit të programit kombëtar të sigurisë, përkatësisht;

3. **“Auditues kombëtar”** është çdo person që drejton veprimtaritë kombëtare të monitorimit të pajtueshmërisë në emër të autoritetit përkatës;

4. **“Auditues i pavarur”** është çdo person që drejton veprimtaritë e monitorimit të pajtueshmërisë në emër të vet apo për llogari të një subjekti;

5. **“Audit i sigurisë”** është një kontroll i detajuar i vazhdueshëm i zbatimit të të gjitha aspekteve të Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil;

6. **“Aktivitete të monitorimit të përputhshmërisë”** është çdo procedurë ose proces i përdorur për vlerësimin e zbatimit të Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil dhe të të gjitha dispozitave ligjore në fuqi në lidhje me sigurinë e aviacionit civil;

7. **“Dobësi”** nënkupton dobësi në zbatimin e masave dhe procedurave të cilat mund të shfrytëzohen për të kryer një akt të ndërhyrjes së paligjshme;

8. **“Hetim i sigurisë”** është një mbledhje të dhënash dhe faktesh në rastet e: i) akteve të ndërhyrjes së paligjshme ndaj Aviacionit Civil; dhe ii) shkeljeve apo dhunimit të masave të

sigurisë, të standardeve dhe praktikave të rekomanduara në Aviacionin Civil, të pranuar ndërkombëtarisht;

9. “**Inspektim i sigurisë**” është një kontroll dhe një vlerësim i një apo më shumë masave të sigurisë të parashikuara në Programin Kombëtar të Sigurisë së Aviacionin Civil, për të përcaktuar nëse këto masa janë zbatuar efektivisht, në standardin e duhur dhe për të identifikuar nëse ka mangësi;

10. “**Incident i sigurisë**” është situatë me implikime negative për sigurinë e personave dhe të pronës;

11. “**Intervistë**” është një intervistim verbal nga një auditues për të vërtetuar nëse masat dhe procedurat specifike të sigurisë janë zbatuar;

12. “**Mangësi ose papajtueshmëri**” është një dështim në përmbushjen e një kërkesë të sigurisë së aviacionit civil;

13. “**Operator**” është Operatori i një Avioni apo Aeroporti;

14. “**Vlerësim i sigurisë**” është një studim i hollësishëm, i cili duhet të njoftohet në kohë përpara kryerjes, i operimeve të aeroporteve dhe operimeve të transportuesve ajror apo të entiteteve apo organizmave që kanë të bëjnë me sigurinë në aviacionin civil, për identifikimin e pikave të dobëta të cilat mund të shfrytëzohen për kryerjen e akteve të ndërhyrjeve të paligjshme, dhe masave të sigurisë të domosdoshme për të përmbushur politikat aktuale.;

15. “**Test**” është një testim i masave të sigurisë së aviacionit, ku AAC-ja stimulon tentativë për të kryer një veprim të ndërhyrjes së paligjshme me qëllim ekzaminimin e efektivitetit të implementimit të masave ekzistuese të sigurisë;

16. “**Verifikim**” është një veprim i kryer nga një auditues për të vërtetuar nëse masa specifike të sigurisë janë në zbatim;

17. “**Vëzhgim**” është një kontroll vizual nga një auditues për të vërtetuar nëse masat dhe procedurat e sigurisë janë zbatuar;

18. “**ZPEA**” është marrëveshja shumëpalëshe midis Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një zone të përbashkët evropiane të aviacionit.

KREU IV AUTORITETI PËRGJEGJËS DHE PËRGJEGJËSITË

4.1 Autoriteti përgjegjës

Autoriteti i Aviacionit Civil është Autoriteti përgjegjës për zhvillimin e politikave, koordinimin dhe monitorimin e zbatimit të Programit Kombëtar të Sigurisë, nëpërmjet:

a) zhvillimit të propozimeve dhe zbatimit të politikave kombëtare, Programit Kombëtar të Sigurisë dhe rregulloreve në fuqi;

b) kryerjes së aktiviteteve monitoruese për zbatueshmërinë e standardeve.

Në zbatim të ligjit për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit të Aviacionit Civil:

a) inspektorëve të sigurisë së aviacionit do t’u delegohet autoriteti i mjaftueshëm, për të marrë masa të menjëhershme shtrënguese; dhe

b) inspektorët e sigurisë së aviacionit do të kenë akses të pakufizuar dhe të palimituar në avionë dhe objekte të aviacionit (si brenda dhe jashtë aeroportit), dhe do të marrin dhe inspektojnë dokumentacionin përkatës të sigurisë së aviacionit për kryerjen e funksioneve dhe detyrave të tyre;

c) personeli përgjegjës për aktivitetet monitoruese duhet të jetë formalisht i autorizuar për të kryer detyrat që vijojnë:

i. të hyjë dhe të inspektojë çdo pjesë të çdo aeroporti në Republikën e Shqipërisë, facilitetet ose ndërtesë në çdo aeroport në ndonjë ambient jashtë aeroportit që përdoret nga bizneset që operojnë në aeroport ose që është i lidhur me një aeroport ose operator ajror ose subjektet e tjera përgjegjëse për zbatimin e masave të sigurisë;

ii. të hyjë dhe të inspektojë çdo avion që operon në RSH me qëllim të vlerësimit të çdo procedure sigurie;

iii. të inspektojë dhe testojë efektivitetin e masave dhe procedurave të sigurisë dhe performancën e pajisjeve të kontrollit të sigurisë;

iv. të kërkojë nga operatori ajror, operatori i aeroportit, organizata qeveritare ose subjekte të tjera të përfshira në zbatimin e masave të sigurisë së aviacionit ose të shfrytëzuesit të tokës jashtë aeroportit të përdorur për qëllime biznesi të lidhura me aeroportin, për të ofruar informata relevante për çdo auditim, inspektim, test ose hetim;

v. të ketë akses në dokumentacionin dhe regjistrimet përkatëse të sigurisë;

vi. të intervistojë cilindo person me qëllim të vlerësimit të standardit të sigurisë ose zbatimit të procedurave të sigurisë;

vii. të marrë në një aeroport, zonë ajrore ose ndonjë zonë të caktuar të sigurisë të kufizuar dhe të përdorin çdo pajisje të nevojshme për kryerjen e detyrave të tyre, duke përfshirë radiot, kamerat, pajisjet e regjistrimit (audio dhe video) dhe artikuj të veçantë të autorizuar ose të ndaluar, siç janë armë kopje ose mjetet simuluese shpërthyes;

viii. të lëshojë njoftime për gjetjet, mangësitë dhe/ose rekomandimet, sipas rastit;

ix. të forcojë veprime korigjuese, duke përfshirë korigjimin e menjëhershëm të çdo gjetjeje dhe/ose të zbatojë masat përforcuese; dhe

x. të zbatojë të gjitha kërkesat përkatëse të sigurisë kombëtare të aviacionit.

AAC-ja duhet të pajisë me kredencialet zyrtare inspektorët e saj të sigurisë për të lehtësuar aksesin e tyre në objekte, avionë dhe dokumentacion për kryerjen e detyrave të inspektimit dhe marrjen e masave shtrënguese. Kredencialet e tilla duhet të përfshijnë referimin në legjislacionin në fuqi, duke përfshirë çdo veprim të deleguar për masat shtrënguese ndaj mospërputhjes me politikën dhe kërkesat kombëtare të sigurisë së aviacionit.

4.1.1 Ndarja e kompetencave/detyrave

Autoriteti i Aviacionit Civil ka për detyrë monitorimin e implementimit të PKSAC-së.

Menaxhimi, vendosja e prioriteteve dhe organizimi i Programit ndërmerren në mënyrë të pavarur nga sektorët specifikë të cilët trajtojnë sigurinë, përgjegjës për implementimin e masave të sigurisë sipas dispozitave të Programit.

4.2 Organizimi, përgjegjësitë dhe burimet

Autoriteti i Aviacionit Civil do të ketë struktura të specializuara të përbërë nga inspektorët/audituesit e sigurisë, përgjegjës për kryerjen e aktiviteteve monitoruese dhe ndjekjen e procedurave të mëtejshme, siç përcaktohet më poshtë në këtë Program.

Në këtë kuadër, AAC-ja:

a) zhvillon dhe përditëson një plan vjetor të aktiviteteve monitoruese në bazë të vlerësimit të rrezikut. Ky vlerësim do të bazohet në rezultatet dhe procesin e korigjimit të mangësive nga aktivitetet monitoruese të vitit paraardhës;

b) të ruajë listat e personave të kualifikuar për kryerjen e aktiviteteve të monitorimit;

c) të sigurojë që stafi i monitorimit të trajnohet në mënyrë të përshtatshme në lidhje me trajnimin fillestar, në vendin e punës, përsëritjen dhe specializimin në përputhje me planin e trajnimit i cili përcakton afatet kohore për zbatimin e programit të trajnimit;

d) të përcaktojë skedën e raportimit;

e) të caktojë personelin për secilin aktivitet monitorues;

f) të sigurojë personat përgjegjës për një aktivitet monitorimi me të gjithë dokumentacionin e nevojshëm;

g) të mbajë të gjithë dokumentacionin që lidhet me aktivitetet e monitorimit duke përfshirë raportet, anekset etj.;

h) të sigurojë relevancën dhe standardizimin e formatit të raportimit;

i) të zhvillojë një raport vjetor të aktiviteteve të kontrollit të cilësisë, duke përmbledhur numrin dhe llojin e aktiviteteve të kontrollit të cilësisë të ndërmarra në vitin raportues, nivelin e pajtueshmërisë me kërkesat kombëtare të sigurisë së aviacionit, gjendjen e përgjithshme të mangësive të identifikuara, statusin aktual të veprimeve korigjuese dhe statusin e burimeve financiare dhe njerëzore në lidhje me zbatimin e PKKCSAC-së;

j) të sigurojë marrjen e të gjitha planeve të masave korigjuese dhe të sigurojë që menaxhohen në mënyrë korrekte gjatë gjithë ciklit; dhe

k) të prezantojë, sipas nevojës, modifikime të metodologjisë së standardizuar.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë masa, për:

a) sigurimin që burime të mjaftueshme njerëzore ofrohen për zhvillimin, zbatimin dhe përditësimin e programit, duke përfshirë burimet e mjaftueshme për menaxhimin dhe administrimin e tij dhe zbatimin e aktiviteteve të monitorimit në përputhje me operacionet aktuale të aviacionit civil;

b) burime materiale të mjaftueshme duhet të vihen në dispozicion nga AAC, për kryerjen e aktiviteteve të kontrollit të cilësisë dhe personat që kryejnë aktivitetet monitoruese. Shembujt përfshijnë pajisje të tilla si laptop, mobilje zyre, duke përfshirë njësitë e magazinimit adekuat për mbrojtjen e informacionit të ndjeshëm, artikujt e duhur të përcaktuar si pjesë të provës së fshehtë, dokumente dhe publikime, përfshirë legjislacionin dhe rregulloret ndërkombëtare, kombëtare dhe/ose rajonale material udhëzues si manuali i një inspektori dhe material udhëzues.

4.2.1 Mekanizmat dhe metodat

Autoriteti i Aviacionit Civil siguron mekanizmat për të garantuar dhe krijuar kushtet dhe mundësitë e mjaftueshme për kryerjen e aktiviteteve të përmendura më lart.

4.3 Inspektorët/audituesit kombëtarë dhe kompetencat e tyre

a) Inspektori /audituesi kombëtar ka autoritet ligjor për të kryer detyrat, si dhe për të pasur akses në çdo pjesë të aeroportit dhe pjesëve ngjitur, me qëllim kryerjen, e:

- inspektimeve;
- auditimeve;
- studimeve;
- testimeve;
- hetimeve të sigurisë.

Përveç sa përshkruhen më lart, inspektorët/audituesit kombëtarë të AAC-së kanë të drejtën e raportimit të mangësive dhe të kërkojnë korigjimin e mangësive të identifikuara brenda afateve të përcaktuara.

b) Inspektorët /audituesit kombëtarë kanë të drejtën të ndalojnë operimin në çdo moment që e shikojnë se cenohen standardet e sigurisë, nëse vlerësohet se ky cenim rrezikon jetën e pasagjerëve apo të punonjësve të subjektit përkatës.

4.3.1 Autorizimi dhe ushtrimi i kompetencave të tyre

Inspektorëve/audituesve kombëtarë mbi bazën e përshkrimit të detyrave u mundësohet ushtrimi i kompetencave si më poshtë:

- a) për të inspektuar një avion që është i regjistruar brenda shtetit ku ata kryejnë detyrën;
- b) për të inspektuar një avion të një operatori të huaj kur operon brenda shtetit shqiptar;
- c) për të kryer aktivitete monitorimi në çdo seksion apo pjesë të aeroportit;
- d) për të kryer aktivitete monitorimi në çdo vend jashtë aeroportit ku aplikohen masa të sigurisë si p.sh. kompanitë që furnizojnë avionin me ushqime (furnizues të njohur të furnizimeve në fluturim), dërguesit e njohur, ngarkesat me mallra, vendet e regjistrimit jashtë aeroportit (*off airport check-in*);
- e) për t'i kërkuar çdo operatori apo entiteti të përfshirë në sigurinë e aviacionit që të sigurojë informacion që mund të jetë i vlefshëm për aktivitetet e monitorimit;
- f) për të regjistruar/ incizuar çdo lloj operimi, procedure apo instalimi, në formë të shkruar, fotografike apo çdo lloj forme tjetër elektronike. Për më tej, inspektorët/audituesit kombëtarë mund të mbajnë dhe të përdorin në zonat e kufizuara të sigurisë së aeroportit, çdo lloj pajisjeje e domosdoshme për kryerjen e detyrave të tyre duke përfshirë këtu, si p.sh., aparate fotografike, videokamera etj.

Përveç asaj që përshkruhet më lart, një inspektor/ auditues kombëtar nga Autoriteti i Aviacionit Civil ka në kompetencë të tij/saj që të kërkojë korigjim të menjëhershëm të mangësive të konstatuara, si dhe të ndërmarrë veprime zbatuese.

4.4 Entitet e tjera

Operatorët e aeroportit, subjektet e tjera, qofshin këto kontraktorë apo nën kontraktore që ofrojnë shërbime në aeroport (ato që merren me sigurinë, si dhe ato që nuk merren me sigurinë), janë të detyruar të hartojnë dhe të mirëmbajnë një Program të Sigurisë, në përputhje me udhëzimet dhe dispozitat e Programit Kombëtar të Sigurisë. Këto programe dorëzohen pranë Autoritetit të Aviacionit Civil për miratim, dhe implementimi i tyre monitorohet në mënyrë të vazhdueshme nga AAC-ja.

Çdo operator i aeroportit duhet të planifikojë, zbatojë dhe mirëmbajë një program sigurie në të cilin do të përshkruhen metodat dhe procedurat të cilat duhet të ndiqen nga operatori i aeroportit, në mënyrë që të jetë në pajtueshmëri me PKSAC-në. Ky program duhet të përshkruajë metodat dhe procedurat të cilat duhet të ndiqen nga operatori i aeroportit, në mënyrë që të pajtohet me programin kombëtar të sigurisë së aviacionit civil në lidhje me operimet e tij në fushën e aviacionit civil. Programi duhet të përfshijë parashikime kontrolli të brendshëm të cilësisë që përshkruajnë se si pajtueshmëria me këto metoda dhe procedura duhet të monitorohet nga operatori i aeroportit.

Sipas kërkesës, programi i sigurisë së operatorit të aeroportit duhet të paraqitet tek AAC-ja, e cila mund të ndërmarrë veprime të tjera aty ku nevojitet.

Çdo operator ajror duhet të planifikojë, zbatojë dhe mirëmbajë një program sigurie, në të cilin do të përshkruhen metodat dhe procedurat të cilat duhet të ndiqen nga operatorët ajrorë, në mënyrë që të jetë në pajtueshmëri me PKSAC-në. Ky program duhet të përshkruajë metodat dhe procedurat të cilat duhet të ndiqen nga operatorët ajrorë, në mënyrë që të pajtohet me programin kombëtar të sigurisë së aviacionit civil në lidhje me operimet e tij në fushën e aviacionit civil. Programi duhet të përfshijë parashikime kontrolli të brendshëm të cilësisë që përshkruajnë se si pajtueshmëria me këto metoda dhe procedura duhet të monitorohet nga operatorët ajrorë.

Sipas kërkesës, programi i sigurisë së operatorit ajror duhet të paraqitet tek Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC), i cili mund të ndërmarrë veprime të tjera aty ku nevojitet.

Kur një program i një operatori ajror të licencuar dhe certifikuar në një nga shtetet e ZPEA-së është vlerësuar nga autoriteti përkatës i atij shteti, duke i dhënë licencën e operimit, operatori ajror do të njihet nga AAC-ja si një operator që i ka përmbushur kërkesat, sipas parashikimeve të Marrëveshjes shumëpalëshe. Kjo nuk cenon të drejtën e AAC-së të kërkojë nga ndonjë operator ajror detaje të zbatimit të:

- a) masave të sigurisë të zbatuar nga ai shtet i ZPEA-se; dhe/ose
- b) procedurat vendore që zbatohen në aeroportet ku operohet.

Çdo enti të cilit i kërkohet sipas Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit civil për të aplikuar standardet e sigurisë së aviacionit duhet të planifikojë, zbatojë dhe mirëmbajë një program sigurie. Ky program duhet të përshkruajë metodat dhe procedurat të cilat duhet të ndiqen nga entiteti, në mënyrë që të pajtohet me programin kombëtar të sigurisë së aviacionit civil në lidhje me operimet e tij në fushën e aviacionit civil. Programi duhet të përfshijë parashikime kontrolli të brendshëm të cilësisë që përshkruajnë se si pajtueshmëria me këto metoda dhe procedura duhet të monitorohet nga vet enti.

Sipas kërkesës, programi i sigurisë së entit duhet të paraqitet tek autoriteti përkatës (AAC), i cili mund të ndërmarrë veprime të tjera aty ku nevojitet.

Çdo subjekt që operon në fushën e aviacionit civil është i detyruar t'u përgjigjet të gjitha kërkesave të AAC-së në lidhje me aktivitetin e tyre në aeroport për çështjet që kanë të bëjnë me sigurinë.

4.5 Kontrolli i brendshëm i cilësisë

Autoriteti i Aviacionit Civil e konsideron të domosdoshëm kontrollin e brendshëm të cilësisë të entiteteve të përfshira në masat e sigurisë në aviacion për implementimin më të saktë dhe në mënyrë të vazhdueshme të këtyre masave.

Krahas aktiviteve monitoruese që kryen AAC-ja, kjo e fundit imponon operatorët e aeroportit, operatorët ajrorë dhe entitetet e tjera që merren me masat e sigurisë, të aplikojnë dhe implementojnë në mënyrë vazhdueshme programe për kontrollin e brendshëm të cilësisë për të garantuar efikasitet dhe efektshmëri të masave të tyre të sigurisë si pjesë e gjithë sistemit të tyre të kontrollit të cilësisë.

Në fillim të çdo viti të ri, operatorët e aeroportit, operatorët ajrorë dhe entitetet e tjera të përfshira në çështje të sigurisë dhe që aplikojnë kontrollin e tyre të brendshëm të cilësisë, duhet të vënë në dispozicion të AAC-së rezultatet e kontrolleve të brendshme për vitin paraardhës, si dhe plan-veprimin e tyre në rast të konstatimit të mangësive apo të metave.

KREU V KUALIFIKIMET, EMËRIMI DHE DETYRAT E INSPEKTORIT / AUDITUESIT KOMBËTARË

5.1 Inspektorët/audituesit kombëtarë

Aktivitetet e monitorimit dhe të zbatueshmërisë, të përshkruara në këtë Program, aplikohen vetëm nga inspektorët/audituesit kombëtarë të cilët janë të përzgjedhur sipas kriterëve të përcaktuara nga AAC-ja. Statusi i inspektorëve/audituesve kombëtarë përfshin autoritetin ligjor për të ndërmarrë aktivitete monitoruese duke përfshirë këtu ndërmarrjen e veprimeve për zbatueshmërinë e sanksioneve dhe masave administrative.

Rishikimi i kriterëve dhe përzgjedhja e personelit duhet të ndërmerret nga ose nën mbikëqyrjen e AAC-së.

Personeli i përfshirë në kryerjen e aktiviteteve monitoruese duhet të plotësojë kërkesat e kompetencës të përcaktuara në kriteret e përzgjedhjes, të kryejnë trajnime specifike dhe të kalojnë me sukses një provim lidhur me teknikat e përdorura në aktivitetet monitoruese.

Inspektorët/ audituesit duhet gjithashtu të kenë njohuri të mira të një nga gjuhët ICAO-s për të shpjeguar dhe zbatuar saktësisht materialin udhëzues të aneksit 17 të ICAO-s.

AAC-ja ndërmerr hapat e nevojshëm për të garantuar një numër të mjaftueshëm dhe eficientë të inspektorëve/ audituesve kombëtarë, të disponueshëm për të ndërmarrë dhe kryer të gjitha aktivitetet monitoruese.

5.2 Kriteret e nevojshme për kualifikim

Inspektorët/ audituesit kombëtarë, të cilët kryejnë detyrën në funksion të Autoritetit të Aviacionit Civil duhet të kenë njohuritë e duhura, të cilat duhet të përfshijnë përvojë teorike dhe praktike të mjaftueshme në fushën e sigurisë në aviacion, për të kryer aktivitetet monitoruese dhe për të ndërmarrë veprime për zbatueshmërinë e masave shtrënguese dhe sanksioneve.

Kualifikimet e kërkuara për kryerjen e monitorimit, përbëhen nga kriteret e mëposhtme:

- a) një nivel të përshtatshëm arsimor, diplomë universitare;
- b) njohuri të mira të rregulloreve kombëtare dhe ndërkombëtare, aneksin 17, si dhe një njohje të thellë të këtij programi;
- c) njohje e mirë e operimeve të transportit ajror, duke përfshirë një ndërgjegjësim rreth mjedisit kërcënues;
- d) njohje e mirë të praktikave, procedurave dhe pajisjeve të përdorura në zbatimin e masave të sigurisë së aviacionit;
- e) atributet e duhura fizike, të tilla si shikimi dhe dëgjimi adekuat;
- f) të mjaftueshme për të shkruar dhe për të folur, edhe të gjuhës angleze; dhe
- g) aftësi të mjaftueshme ndër personale, të tilla si integriteti, diplomacia dhe përshtatshmëria;
- h) njohuri të parimeve të monitorimit të pajtueshmërisë, procedurat dhe teknikat;
- i) njohuri mbi rolin dhe kompetencat e audituesit;
- j) certifikatë trajnimi si auditues kombëtar nga AAC-ja ose nga një organizatë e njohur ndërkombëtare.

Me qëllim për të verifikuar që aplikanti përmbush kushtet e mësipërme të vendosura për fazën e përzgjedhjes, një CV e detajuar e aplikantit duhet të dorëzohet pranë Autoritetit të Aviacionit Civil, në të cilën duhet të pasqyrohen të gjitha përvojat e mëparshme që dëshmojnë njohuri të sigurisë së aviacionit dhe përvojë të gjatë në kryerjen e aktiviteteve monitoruese të sigurisë.

5.3 Procesi i përzgjedhjes

Objektivat e procesit të përzgjedhjes janë për të garantuar që personat e përzgjedhur për të ndërmarrë aktivitete monitoruese për kontrollin e cilësisë në sigurinë e aviacionit, janë të përshtatshëm për t'u punësuar dhe gjithashtu, janë kompetent në kryerjen e detyrave në mënyrë

efektive. Ky konsiderohet kriter themelor për ngritjen e nivelit të përbashkët të njohurive dhe komunikimit dhe për t'iu lejuar këtyre personave të ushtrojnë detyrat e tyre në mënyrë eficiente.

AAC-ja është përgjegjëse për procesin e përzgjedhjes së kandidatëve për inspektor/ auditues kombëtar, proces i cili ka si synim të përcaktojë nëse këta kandidatë përmbushin kriteret dhe kushtet themelore për të qenë inspektor/ auditues kombëtar.

Audituesit që kryejnë funksione në emër të AAC-së, duhet:

- a) të jenë të lirë nga çdo detyrim kontraktor apo financiar me aeroportin, operatorët apo entitetin që monitorohet; dhe
- b) të kenë kompetencat e përshtatshme, që përfshijnë eksperiencë të mjaftueshme teorike dhe praktike në fushën përkatëse.

Audituesi duhet të kryejnë trajnime të vazhdueshme në një frekuencë të tillë, të mjaftueshme për të siguruar që kompetencat ekzistuese të ruhen dhe kompetenca të reja përfitohen (të paktën një herë në dy vjet), duke pasur parasysh zhvillimet në fushën e sigurisë.

Autoriteti i Aviacionit Civil ka të drejtën ekskluzive ligjore për të refuzuar çdo aplikant që nuk përmbush plotësisht kriteret e mësipërme.

5.4 Trajnimi dhe emërimi i inspektorëve/audituesve kombëtarë

Çdo person i zgjedhur në përputhje me kriteret e vendosura nga AAC-ja duhet të trajnohet nga AAC-ja ose një palë e tretë e miratuar, në përputhje me politikën dhe programin e trajnimit të përcaktuar nga AAC-ja. Politika e trajnimit duhet të angazhohet për të ofruar trajnime për të gjithë inspektorët e sigurisë të aviacionit dhe duhet të adresojë:

- a) trajnimi fillestar;
- b) trajnim në vendin e punës;
- c) trajnim periodike; dhe
- d) trajnime të specializuara/teknike.

Instruktorët e certifikuar duhet të kenë përvojë adekuate për trajnim të sigurisë së aviacionit ose përvojë ekuivalente pune në fushën e kontrollit të cilësisë së sigurisë në nivel ndërkombëtar, rajonal ose kombëtar.

Objektivat e një kursi trajnimi fillestar të kontrollit të cilësisë duhet të jenë:

- a) të promovojë një kuptim të përbashkët për të vlerësuar zbatimin e PKKCSAC-së;
- b) të standardizojë praktikën e punës për të arritur qëllimet e PKKCSAC-së;
- c) të sigurojë informacion dhe dokumentacion që lejon personelin e trajnuar për kryerjen e misionëve të tyre;
- d) t'iu ofrojë të trajnuarve aftësi të kontrollit të cilësisë, të tilla si njohuri të parimeve, procedurave dhe teknikave që lidhen me grumbullimin e informacionit përmes shqyrtimit të dokumentacionit, vëzhgimit të masave të sigurisë dhe intervistave të personelit; dhe
- e) të sigurojë trajnime të posaçme në kryerjen e auditimeve të sigurisë, inspektimeve dhe testeve të fshehta/të hapura.

Trajnimi i kontrollit të cilësisë duhet të konsistojë gjithashtu në *trajnime-në-punë* të mbikëqyrura nga një inspektor kombëtar me përvojë, i emëruar si instruktor mbikëqyrës nga AAC-ja. Trajnimi i tillë duhet të përfshijë një ose më shumë aktivitete monitorimi gjatë së cilës trajnuesi duhet të demonstrojë një aftësi për të kryer detyrat. Performanca e kandidatit duhet të jetë nën kontroll të vazhdueshëm nga instruktori mbikëqyrës.

Personat që posedojnë një apo më shumë nga certifikatat e mëposhtme mund të konsiderohen të kualifikuar dhe që përmbushin kushtet e mësipërme për të qenë inspektor/auditues kombëtar:

- a) inspektor i sigurisë së Aviacionit Civil;
- b) auditues për sigurinë e Aviacionit Civil i/e certifikuar nga AAC-ja;
- c) auditues për sigurinë i/e certifikuar nga Organizata Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

Si rrjedhim, personat e mësipërm zakonisht nuk është e nevojshme që të ndjekin të gjitha etapat e procesit të përshkruara më lart, duke përjashtuar rastet kur këta persona mund të kenë nevojën e rifreskimit të njohurive të tyre. Për këta persona, procedura konsiston vetëm në një intervistë me një përfaqësues të autoritetit dhe një auditues kombëtar të emëruar. Qëllimi i intervistës është vlerësimi i përshtatshmërisë së kandidatit dhe për të vendosur nëse ai/ajo ka nevojë t'i nënshtrohet trajnimit fillestar.

5.5 Përshkrimi i detyrave

Roli kryesor i inspektorëve/auditesve kombëtarë është implementimi i këtij Programi në përputhje të plotë me detyrat dhe përgjegjësitë e tyre. Pas programimit të aktiviteteve monitoruese, detyrat kryesore do të jenë:

- a) planifikimi dhe përgatitja e aktiviteteve monitoruese;
- b) mbledhja e informacionit të nevojshëm, në terren, me metodat e vëzhgimit, intervistimit, bisedave informale me punonjësit e sektorit ku planifikohet aktiviteti monitorues, rishikimi i dokumentacionit, dhe në raste të veçanta, mund të kryhet dhe test;
- c) raportimi i rezultateve në formë të standardizuar, sipas shtojcës 1 të aneksit të këtij programi, në përputhje me kriteret dhe kërkesat e vendosura nga AAC-ja, si dhe evidenca/prova dokumentare që kërkohen (shih pikën “e” më poshtë);
- d) implikimi në proceset e korrigjimit/ratifikimit të të metave dhe mangësive të konstatuara; dhe
- e) sigurimi i gjithë informacionit të nevojshëm për AAC-në në mbështetje të marrjes së masave ndëshkimore ndaj shkelësve të përsëritur.

Personave të përfshirë në aktivitetet monitoruese duhet t'u kërkohej që të ruajnë konfidencialitetin e rreptë në lidhje me vëzhgimet dhe gjetjet e tyre. Një kod i sjelljes, që përcakton rregullat që duhet respektuar dhe detyrat që duhet të kryhen gjatë dhe pas një aktiviteti monitorues, duhet të dakordësohen nga secili pjesëmarrës para një aktiviteti.

KREU VI AKTIVITETET OPERACIONALE TË MONITORIMIT

6.1 Administrimi në tërësi i programit

Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës për menaxhimin dhe administrimin në tërësi të këtij programi. Siç është shpjeguar dhe më lart, AAC-ja mund të përfshijë në procesin e tërësishëm të monitorimit dhe një pjesë të auditimeve të brendshme të kryera nga strukturat e operatorëve apo entiteteve të ndryshme të implikuara në masat për sigurinë e Aviacionit Civil.

6.2 Aktivitetet e planifikuara/të programuara

AAC-ja është përgjegjëse për të garantuar që aktivitetet monitoruese ndërmerren/ implementohen në mënyrë të rregullt dhe periodike. Në këtë kontekst, AAC-ja duhet të konsiderojë planifikimin paraprak të të gjitha aktiviteteve monitoruese që do të ndërmerren.

Çdo aktivitet monitorues duhet të verifikojë pajtueshmërinë rregullative me një ose më shumë aspekte të PKSAC-së, si:

- a) organizimin e përgjithshëm të operatorit/entit që vlerësohet;
- b) statusi i operatorit të aeroportit, operatorit ajror dhe entiteteve të tjera (duke përfshirë edhe institucione të tjera qeveritare) përgjegjës për zbatimin e programeve të sigurisë dhe masave të sigurisë;
- c) zbatimin e një programi të brendshëm të kontrollit të cilësisë dhe masave që lidhen me kontrollin e brendshëm të cilësisë;
- d) funksionimin e komiteteve të sigurisë në aeroport;
- e) masat që lidhen me: kontrollin e hyrjes, duke përfshirë kontrollet e sigurisë ndaj zonave të kufizuara të sigurisë; personelin e aeroportit dhe sistemeve të kalimit të automjeteve; kontrollet e pastërtisë së figurës të personelit të sigurisë dhe personave të tjerë përveç pasagjerëve që kanë akses të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë; sigurinë e avionëve, duke përfshirë mbrojtjen e avionëve dhe kontrollet dhe kërkimet e sigurisë së avionëve; skanimin dhe kontrollin e personave të tjerë përveç pasagjerëve, së bashku me artikujt e transportuar përpara hyrjes në zonat e kufizuara të aeroportit; kontrolle të tjera të përshtatshme të sigurisë për automjetet që u jepet akses në zonat e kufizuara të sigurisë, së bashku me artikujt që përmbajnë ato; pasagjerët, skanimi dhe mbrojtja e bagazheve të kabinës; kategori të veçanta udhëtarësh; mbikëqyrjen dhe mbrojtjen e bagazheve; operatorët ajrorë, dyqanet dhe furnizimet; operatorëve të pastrimit të avionëve, dyqanet dhe furnizimet; operatorit të avionëve për postë dhe materiale; kargo, postë dhe mallra të tjerë, duke përfshirë sigurimin e zinxhirit të furnizimit dhe lëshimin e statusit të sigurisë për kargo dhe postë; masat e sigurisë për operimet e brendshme, nëse është e

aplikueshme; sigurisë në tokë dhe shqyrtimin e sigurisë në projektimin dhe infrastrukturën e aeroportit;

f) masat specifike të sigurisë të bazuara në një vlerësim të riskut të sigurisë të kryer nga autoritetet përkatëse kombëtare për të zbutur kërcënimin;

g) reagimi ndaj akteve të ndërhyrjes së paligjshme, duke përfshirë ushtrimet në shkallë të plotë dhe të pjesshme të sigurisë;

h) trajnimi i personave që zbatojnë kontrollet e sigurisë, duke përfshirë certifikimin e operatorëve të skanerit dhe instruktorëve; dhe

i) burime mbështetëse dhe pajisjet që kërkohen nga shërbimet e sigurisë të aviacionit, duke përfshirë mirëmbajtjen dhe testimin e performancës së pajisjeve të sigurisë.

6.3 Aktivitetet monitoruese

Autoriteti i Aviacionit Civil kryen këto veprime:

- a) auditime të sigurisë;
- b) inspektime të sigurisë;
- c) studime/anketime/sondazhe të sigurisë;
- d) testime të sigurisë;
- e) hetime të sigurisë.

6.4 Veprimet monitoruese që ndërmarrin operatorët

Monitorimi i aktiviteteve, të implementuara nga operatorët apo edhe ndonjë entitet tjetër i përfshirë në sigurinë e Aviacionit Civil, duhet të ndjekë të njëjtat parime që ndiqen nga AAC-ja. Programimi i këtyre aktiviteteve monitoruese është e drejtë ekskluzive e tyre për t'i përcaktuar.

Operatorët apo entitetet e tjera që ndërmarrin masa të sigurisë, janë të detyruar që të dërgojnë pranë AAC-së programet e tyre vjetore, në përputhje me kriteret e vendosura nga AAC-ja, për të evidentuar që detyrimet e tyre në termat e kontrollit të brendshëm të cilësisë janë përmbushur.

Një raport përmbledhës i aktiviteteve monitoruese nga operatorët dhe entitetet e tjera duhet t'i përcillet AAC-së jo më vonë se një muaj pas një periudhe operationale një vjeçare në aeroport.

6.5 Metodologjia e përgjithshme

Standarde të përbashkëta mund të hartohen dhe implementohen, pavarësisht kategorive të ndryshme të aktiviteteve monitoruese të përputhshmërisë.

Cilado që të jetë sfera e aktivitetit monitorues, duhet të kryhet duke iu referuar implementimit të një apo më shumë aspekteve të rregulloreve kombëtare, Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil dhe politikave rrjedhëse. Në çdo rast, aktiviteti monitorues duhet të mbulojë një apo më shumë nga aspektet e mëposhtme:

a) organizimi në tërësi i entitetit nën monitorim (d.m.th., Programin dhe Komitetin Aeroportual të Sigurisë, Planin Aeroportual të Emergjencës, trajnimi dhe rekrutimi i personelit etj.);

b) sigurinë e aeroportit (masat e sigurisë në pikat e hyrjes);

c) sigurinë e avionit;

d) bagazhet e pasagjerëve: të kabinës dhe të hambarit të avionit;

e) kontrolli dhe mbrojtja e bagazheve;

f) bashkërendimi pasagjerë/bagazh;

g) kargon dhe postën ajrore;

h) shërbimi postar;

i) materialet dhe posta e operatorit me destinacion stacionet brenda rrjetit të tij të operimit (*co-mail* dhe *co-mat*);

j) shërbimi ushqimor, magazinat dhe furnizimet e ndryshme;

k) shërbimi i pastrimit të avionit, magazinat dhe furnizimet e ndryshme për këtë qëllim;

l) menaxhimi i situatës në rastet e akteve të ndërhyrjeve të paligjshme në Aviacionin Civil.

m) Qendra e Kontrollit të Trafikut Ajror (ATC), kontrolli i aksesit në ambientet e qendrës, procedurat në rast peng marrjeje etj.

Për sa i përket dokumentacionit referues, të gjitha aktivitetet monitoruese u referohen ligjeve në fuqi, akteve nënligjore, rregulloreve dhe programeve të sigurisë.

6.6 Mbledhjet/takimet

Në rastet kur konsiderohet e domosdoshme, aktivitetet e lajmëruara mund të përfshijnë një apo më shumë takime/mbledhje në fillim të aktivitetit në terren, për të prezantuar dhe për të shpjeguar metodologjinë, për të finalizuar agjendën e propozuar dhe për të marrë shpjegimet e nevojshme për ndonjë informacion të paqartë.

Në një situatë të tillë, mund të organizohen takime të tilla si më poshtë:

- a) një takim paraprak dhe parapërgatitor me drejtuesit e nivelit të lartë të subjektit që do t'i nënshtrohet monitorimit; dhe
- b) si një variant i dytë, nëse konsiderohet i domosdoshëm, një takim parapërgatitor për shkëmbim opinionesh apo informacioni, me një panel më të zgjeruar duke përfshirë ente të tjera rregullatore. Të dyja, “a” dhe “b” mund të kombinohen me njëra-tjetrën.

6.7 Seancat shpjegimore dhe raportimi

Në fund të aktivitetit/ veprimtarisë monitoruese, një seancë shpjeguese duhet të zhvillohet me qëllim paraqitjen/prezantimin e gjetjeve/konstatimeve, si dhe theksimin e masave shtrënguese në rastet e mos ratifikimit dhe mos korigjimit të mangësive të konstatuara. Objektivi është për të siguruar personat dhe entitetet në fjalë që kanë kuptuar nivelin e tyre të përputhshmërisë me Programin Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil. Përmbajtja, audienca dhe kohëzgjatja e seancës shpjeguese janë në varësi të numrit të aktiviteteve monitoruese që ndërmerren dhe llojit/tipit të mangësive të konstatuara.

Pas seancës shpjeguese, një raport me mangësitë përkatëse duhet të përgatitet dhe dërgohet entit të kontrolluar për një periudhë jo më shumë se dy javë. Ky raport duhet të përfshijë: përshkrimin e aktivitetit monitorues të kryer, konstatimet dhe të gjithë informacionin e nevojshëm në lidhje me procedurat e ratifikimit të mangësive dhe sanksioneve në rastet e mosratifikimit të mangësive të konstatuara, nëse konsiderohet e domosdoshme.

6.8 Përbërja e grupit të monitorimit

Në varësi të sferës së aktivitetit monitorues të përputhshmërisë, një grup i inspektorëve/audituesve kombëtarë emërohet nga AAC-ja. Secili grup udhëhiqet nga një inspektor/auditues kombëtar me përvojën më të gjatë, përgjegjës për përgatitjen dhe menaxhimin e aktiviteteve monitoruese. Përgjegjësi i këtij grupi duhet të jetë nga AAC-ja.

6.9 Klasifikimi i përputhshmërisë

Klasifikimi i mëposhtëm për përputhshmërinë duhet të aplikohet për të bërë vlerësimin e implementimit të Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil:

	Auditimi i sigurisë	Inspektimi i sigurisë	Testimi i sigurisë
Papajtueshmëri e lartë (kategori 1)			
Papajtueshmëri e ulët (kategori 2)			
Në përputhje, por kërkohet Përmirësim (kategori 3)			
Në përputhje të plotë (kategori 4)			
Nuk aplikohet			
Nuk konfirmohet			

KREU VII

AKTIVITETET E TRAJTIMIT TË MANGËSIVE DHE MASAT KORRIGJUESE

7.1 Kuadri ligjor

Autoriteti i Aviacionit Civil ka forcë ligjore dhe kompetencë për ndjekjen e zbatimit të masave korigjuese dhe marrjen e masave shtrënguese për të kërkuar apo detyruar entitetet me mangësi të konstatuara, që këto të fundit të korigjohen brenda afateve kohore të përcaktuara. Kjo forcë ligjore garantohet dhe mbrohet nga ligjet dhe rregulloret në fuqi si më poshtë:

- a) ligji nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”;
- b) vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 1115, nr. 1115, datë 24.12.2020, “Për miratimin e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil”.

Autoriteti i Aviacionit Civil ka fuqinë ligjore për vendosjen e sanksioneve të karakterit administrativ, përfshirë ndëshkimin me gjobë, për kundërvajtjet që nuk përbëjnë vepër penale. Mekanizmi i sanksioneve bazohet në:

- ligjin nr. 96/2020, “Për Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë”, (neni 160);
- urdhrin në fuqi të ministrit përgjegjës për transportin ajror, “Për procedurën dhe funksionimin e Komisionit të Shqyrtimit të Kundërvajtjeve Administrative në fushën e Aviacionit Civil”.

Në rastet kur konstatohet mangësi në lidhje me përputhjen me Programin Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit, masa duhet të jetë e tillë që të detyrojë entitetin në fjalë që të korrigjojë mangësitë në mënyrë të menjëhershme.

Sidoqoftë, në shumë raste, korrigjimi i të gjitha mangësive të konstatuara kërkon më shumë kohë dhe nuk mund të arrihet në mënyrë të menjëhershme. Si pasojë, entitetit i kërkohet që të dorëzojë pranë AAC-së një plan-veprimi brenda dy javësh nga marrja e Raportit nga AAC-ja, në të cilin të adresohen të gjitha mangësitë e konstatuara dhe të përcaktohen afatet kohore për korrigjimin e tyre. Pas miratimit të planit të veprimit për korrigjimin dhe përmirësimin e të metave të konstatuara, AAC-ja monitoron zbatimin e veprimeve korrigjuese. Në varësi të implementimit efikas dhe cilësor të veprimeve korrigjuese, AAC-ja vendos nëse duhet të merren masa apo sanksione të mëtejshme. Në raste kur masat e sigurisë nuk zbatohen si rezultat i neglizhencës nga ana e operatorit, masat administrative janë të pashmangshme.

7.2 Procesi i korrigjimit dhe etapat e këtij procesi

Një proces me etapat e tij specifike ndërtohet në lidhje me aktivitetin e korrigjimit të mangësive të konstatuara, si dhe me masat ndëshkimore administrative apo gjyqësore. Ky proces konsiston në 4 etapa të cilat janë:

- a) këshillim dhe bindje;
- b) paralajmërim formal;
- c) ndëshkim me gjobë;
- d) kallëzim penal.

7.3 Këshillim dhe bindje

Objektivi i kësaj etape është shpjegimi në mënyrën më të dobishme dhe informuese tek operatori apo entiteti në fjalë se si ka dështuar në përmbushjen e detyrimeve të tij dhe diskutimi mbi format apo mënyrat me anë të të cilave mangësitë e konstatuara mund të korrigjohen brenda afateve kohore të pranueshme.

Kjo procedurë aplikohet vetëm për mangësi apo të meta të vogla dhe si masë e parë për korrigjimin e tyre.

Bazuar në procedura, një takim apo një mbledhje shpjeguese verbale zhvillohet me përfaqësuesit e operatorit apo entitetit në fjalë. Takimi duhet të regjistrohet (këshillimet e bëra dhe veprimet e ndërmarra, sugjerimet e dhëna etj.), që në rast se situata/problemi përshkallëzohet, atëherë ka prova zyrtare të mjaftueshme për veprimet e ndërmarra apo këshillimet e dhëna.

7.4 Paralajmërimi formal

Objektivi i këtij paralajmërimi është përshkrimi në mënyrë të saktë dhe të detajuar i aspektit/ fushës/ lëndës në të cilën operatori apo entiteti ka dështuar në përmbushjen e detyrimeve të tij, dhe t'i kujtojë operatorit apo entitetit në fjalë detyrimet e tij ligjore për korrigjimin e mangësive të konstatuara brenda afateve kohore të përcaktuara.

Kjo procedurë aplikohet për mangësi serioze si hap i parë ose për mangësi më të vogla, por që “këshillimi dhe bindja” nuk kanë dhënë efekt.

Bazuar në procedura, drejtuesve të lartë të operatorit apo entitetit në fjalë u dërgohet zyrtarisht një dokument i shkruar, i cili përmban përshkrimin e hollësishëm të mangësive, masat/veprimet që duhet të ndërmerren, si dhe i kërkon konfirmimin për korrigjimin e këtyre mangësive. Për çdo veprim apo masë të ndërmarrë, duhet të regjistrohet dhe të ruhet që në rast se problemi përshkallëzohet, ekzistojnë prova zyrtare për veprimet apo masat e marra.

7.5 Ndëshkimi me gjobë

Qëllimi është që t'i kërkohet operatorit apo entitetit në fjalë të ndërmarrë veprime apo masa korrigjuese bindëse brenda afateve kohore të përcaktuara nga AAC-ja.

Kjo procedure aplikohet për rastet me mangësi serioze pas dhënies së paralajmërimit formal i cili nuk kanë dhënë efekt, ose për raste të mangësive shumë serioze si hap i parë. Ndëshkimi me Gjobë duhet të konsiderohet si hap apo etapë e fundit para procedimit ligjor.

Bazuar në procedura, një dokument ligjor zyrtar u dërgohet drejtuesve më të lartë të operatorit apo entitetit në fjalë.

Në rast kur operatorit nuk merr masa për korrigjimin e mangësive apo nuk kontakton AAC-në brenda afateve kohore, AAC-ja ka të drejtën e ndëshkimit me gjobë.

Operatori i audituar/ inspektuar duhet të njoftojë AAC-në me shkrim brenda 15 ditëve në lidhje me masat e marra nga ana e operatorit apo me komentet nga data e marrjes së raportit të auditimit/inspektimit nga AAC-ja.

7.6 Kallëzim penal

Për sa i përket procesit të korrigjimit të mangësive dhe procesit të masave për zbatimin e ligjeve dhe rregulloreve, kallëzimi penal konsiderohet si masë e fundit, që i dedikohet dështimeve dhe shkeljeve më të rënda dhe në vazhdimësi të ligjeve dhe rregulloreve kombëtare. Kur ekzistojnë prova të mjaftueshme që një operator ka dështuar në përmbushjen e detyrimeve ligjore pas ndëshkimit me gjobë dhe nuk ka korrigjuar mangësitë, atëherë AAC-ja bën kallëzim penal për operatorin apo entitetin në fjalë duke dërguar të gjithë dokumentacionin pranë institucionit të Prokurorisë së Rrethit për procedim penal.

KAPITULLI 8 KOMUNIKIMI DHE RAPORTIMI

8.1 Komunikimi i brendshëm

Autoriteti i Aviacionit Civil raporton dhe komunikon rregullisht për arritjet e këtij Programi. Bazuar në këtë perspektivë, përgatitet një raport vjetor që shtjellon statusin e kryerjes të aktiviteteve monitoruese, i cili mund të përfshijë një përmbledhje të përgjithshme të konstatimeve. Raporti përfshin një analizë të shkaqeve dhe modeleve/shembujve të mospërputhjes apo shkeljeve, si dhe një vlerësim të efikasitetit të masave korrigjuese që janë ndërmarrë gjatë aktiviteteve monitoruese.

8.2 Sistemi i jashtëm i raportimit

Me qëllim mbështetjen e këtij programi, AAC-ja duhet të krijojë një mekanizëm për të mbledhur dhe analizuar informacion mbi sigurinë, informacion ky i siguruar nëpërmjet burimeve të ndryshme, si p.sh., pasagjerët, ekuipazhet, personeli në tokë etj. Ky mekanizëm garanton konfidencialitetin e personave dhe entiteteve që sigurojnë informacion të tillë.

ANEKSI A METODOLOGJIA E NJË AUDITIMI TË SIGURISË

1. Përkufizimi dhe objektivat e auditimit

Një auditim i sigurisë është një ekzaminim i hollësishëm i të gjitha aspekteve të procedurave dhe masave të sigurisë me qëllim për të përcaktuar nëse këto masa dhe procedura janë implementuar në vazhdimësi dhe në standardet e kërkuara.

Objektivat e auditit të sigurisë janë si më poshtë:

a) analizimi i implementimit efektiv dhe eficient i Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil, si dhe për të garantuar që masat dhe procedurat e kërkuara në sigurinë e aviacionit civil janë implementuar në vazhdimësi dhe në mënyrë standarde.

b) identifikimi për ndonjë të metë apo mangësi në masat dhe procedurat e sigurisë së aviacionit dhe për të garantuar korrigjimin e tyre;

Për të identifikuar fushat ku nevojitet përmirësim dhe t'i garantohet subjektit nën auditim këshillim dhe ekspertizë teknike

2. Përshkrimi

Sipas përkufizimit, një auditim i sigurisë duhet të përfshijë, në masën që lejon ligji, të gjitha aspektet e masave dhe procedurave të sigurisë që mbulon Programi Kombëtar i Sigurisë së Aviacionit Civil. Për rrjedhojë, auditimi duhet të aplikohet kryesisht në aeroporte, dhe

monitorimi nuk mund të kufizohet/përqendrohet në një fushë të caktuar apo një sferë/lloj të caktuar operimi etj.

Si pasojë, kjo kategori e aktiviteteve monitoruese do të kërkonte një periudhë më të zgjatur kohore (d.m.th. numër ditësh, javësh dhe ndoshta dhe muajsh).

Një auditim i sigurisë duhet të njoftohet paraprakisht. Kështu që një njoftim paraprak të paktën 10 ditë përpara fillimit duhet t'i dërgohet subjektit që do t'i nënshtrohet auditimit. Një përfaqësues i subjektit duhet gjithmonë të shoqërojë grupin e auditimit.

Një auditim i sigurisë nuk përfshin ndonjë testim (shih aneksin E).

2.1 Sfera e auditimeve

Auditimet duhet të ekzaminojnë, brenda normave të lejuara, implementimin e të gjitha aspekteve të Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil, duke përfshirë politikat tek të cilat ato janë bazuar. Me qëllim arritjen e objektivit, një auditim duhet të jetë sa më i hollësishëm që të jetë e mundur. Për pasojë, një auditim duhet të mbulojë minimalisht aspektet/fushat e mëposhtme:

- organizimin në tërësi të subjektit (p.sh. Programin dhe Komitetin Aeroportual të Sigurisë; ndarja e përgjegjësive për implementimin; plani aeroportual i kontigjencës; trajnimi dhe rekrutimi i stafit);

- sigurinë në aeroport;
- sigurinë e avionit;
- pasagjerët dhe bagazhet e tyre të kabinës;
- bagazhet e hambarit;
- dërgesat postare, shërbimi "korrier" dhe pakot "ekspres";
- kargoja dhe posta ajrore;
- materialet e transportuesit ajror (*co-mail dhe co-mat*);
- materialet e pastrimit, magazinat dhe furnizimet me këto materiale;
- furnizimet ushqimore, magazinat dhe artikuj të kësaj natyre;
- aviacioni i përgjithshëm;
- menaxhimi i përgjigjes kundrejt akteve të ndërhyrjes së paligjshme në Aviacionin Civil.

Për sa kohë që auditimi do të kryhet në një shtrirje kohore relativisht të gjatë, audituesit duhet të përpiqen maksimalisht të verifikojnë nëse masat dhe procedurat e sigurisë nën monitorim/vëzhgim janë implementuar:

- Në mënyrë të vazhdueshme/të përhershme (në regjistrat e posaçëm të rekordeve, rekordet e trajnimit etj.);

- Në formë standarde të njëjtë: si praktikë e mirë mund të konsiderohet vëzhgimi i një operimi në dy momente të ndryshme të ditës; njëri moment mund të jetë skanimi i pasagjerëve dhe momenti tjetër bashkërendimi i pasagjerëve me bagazhet.

2.2 Autoriteti dhe kompetencat e audituesve të sigurisë në aviacion

Si auditues kombëtar, audituesit e sigurisë kanë kompetenca të ndërthurura, duke përfshirë mundësinë, që:

- të kryhet inspektimi i një avioni të regjistruar në atë shtet ku kryhet auditimi;
- të kryhet inspektimi i një avioni që operon në shtetin ku kryhet auditimi;
- të vëzhgojë në çdo seksion të aeroportit;
- të kryhen vëzhgime kur në vendndodhjen e çdo aeroporti aplikohen masa të sigurisë, (kompaninë e ushqimeve, dërguesin e njohur, transportuesin e mallrave, agjentin e rregullt, si dhe regjistrimin në hotel (*check-in*);

- t'i kërkojë një operatori ajror, një drejtuesi aeroporti apo edhe ndonjë entiteti tjetër të implikuar në çështje të sigurisë, për të dhënë informacion të vlefshëm për qëllime monitorimi;

- regjistrojë çdo operim, procedure apo instalim, në formë të shkruar, të fotografuar apo dhe elektronike. Përveç këtyre, auditët kombëtarë duhet të kenë të mundur që të përdorin në zonat e kufizuara të sigurisë çdo lloj mjeti pune, aparature apo ndonjë pajisje tjetër që është e domosdoshme për përmbushjen e detyrave, duke përfshirë aparate fotografike, regjistruar video, pamje filmike gjatë operimit, rekorde nga CCTV në periudha të ndryshme etj.

Përveç sa u përmend më lartë, audituesit e sigurisë kanë kompetencë, për të:

- kërkuar korrigjim/riparim të menjëhershëm të mangësive;

- lëshuar njoftime të zbatimit të detyrueshëm;
- ndaluar/izoluar një avion për qëllim inspektimi.

Aktivitetet e auditimit duhet të ndërmerren në çdo kohë, duke përfshirë këtu festat publike, fundjavat apo dhe gjatë orëve të “qeta” (d.m.th., pa shumë aktivitete apo dyndje).

Në vijim të kompetencave ligjore të audituesve të sigurisë, do të përbënte një shkelje, nëse:

- audituesi në mënyrë të qëllimshme dëmton ose ndërpret punën e auditit të sigurisë;
- refuzohet t’i jepet informacion një audituesi kombëtar të sigurisë;
- i jepet informacion të rremë apo shkatërrues një audituesi kombëtar të sigurisë;
- një punonjës hiqet si auditues sigurie kur nuk është i tillë (audit i rremë).

2.3 Kryerja e auditimit

2.3.1 Hapat kryesorë të procesit të auditimit

Siç është përshkruar në kapitullin 6, procesi në tërësi i auditimit duhet të përmbajë elementet e mëposhtme:

- takime me përfaqësues të aeroportëve, operatorëve ajrorë etj., para fillimit të aktivitetit të monitorimit në terren;
- aktivitete operacionale të monitorimit: mbledhja e informacionit në terren;
- shkëmbimi i informacionit dhe raportimi;
- njoftimin e kryerjes së auditimit së paku 10 ditë para dhe dërgimin e pyetësorit paraauditimit (nëse aplikohet);
- faza përgatitore që përfshin analizimin e pyetësorit paraauditimit (nëse aplikohet) dhe dokumentacionit të nevojshëm;
- takimi hapës me përfaqësuesit e aeroportit, operatorit ajror apo entiteti që do të monitorohet, përpara kryerjes së aktivitetit mbikëqyrës;
- aktiviteti mbikëqyrës në terren;
- takimi mbyllës me prezantimin e rezultateve të aktivitetit dhe raportimi;
- në rast se janë konstatuar mangësi, ndjekja e procesit të korigjimit të mangësive.

Kryerja e auditimit të sigurisë do të përqendrohet në mbledhjen sistematike të informacionit sipas metodave:

- shqyrtimit të dokumentacionit;
- vëzhgimeve në terren;
- intervistimit;
- verifikimeve.

Një auditim i sigurisë nuk përmban testim për sigurinë.

Një auditim i sigurisë duhet të bazohet në mbikëqyrjen e zbatimit të masave të sigurisë në aeroport, me sa më pak paragjykim që të jetë e mundur me qëllim që grupi i auditimit të jetë sa më objektiv.

2.3.2 Detyrat e audituesve kombëtarë

Audituesit kombëtarë i kanë të gjitha kushtet dhe mundësitë për kryerjen e detyrave të tyre. Sidoqoftë, ata duhet të marrin parasysh disa elemente, në mënyrë që të shmangët apo minimizohet ndërhyrja/interferenca në aktivitetin operacional të aeroportit, transportuesit ajror, subjekteve të tjera që operojnë në fushën e sigurisë. Për rrjedhojë, gjatë kryerjes së një auditimi të sigurisë, është detyrë e audituesve të sigurisë që:

- a) të vëzhgojnë kriteret e sigurisë në aeroport (duke përfshirë operatorët ajrorë dhe ndërmarrjet e tjera të përbashkëta), dhe të shfrytëzojnë rrugët e posaçme të aksesit dhe të daljeve, dhe të jenë gjatë gjithë kohës të shoqëruar me shoqërues të akorduar nga autoritetet vendore;
- b) të zbatojnë të gjitha rregullat e sigurisë;
- c) të mos përdorin forcë për të garantuar aksesin tek avioni, godinat, punimet apo të sipërfaqja tokësore;
- d) të mos hapin dyert e jashtme të avionit, të mos prekin me dorë asnjë nga dyert e jashtme apo të futen brenda në avion përveç rasteve kur janë të shoqëruar nga përfaqësuesit e duhur të operatorit ajror;
- e) të mos ngasin automjete në zonën ajrore, pa autorizimin e domosdoshëm;

f) të mos përdorin/shfrytëzojnë kompetencat për të vonuar apo izoluar një avion përveç rasteve kur ka arsye të forta për të ndërmarrë një veprim të tillë (në raste të tilla, një bashkëpunim i plotë i autoriteteve të aeroportit dhe operatorëve duhet të zhvillohet);

g) të marrin të gjitha masat e arsyeshme për të mos tërhequr në mënyrë të panevojshme personelin nga detyrat e tyre primare gjatë kryerjes së intervistave.

Në situata të emergjencës, p.sh. pengmarrje e avionit apo kërcënimi për bombë, procesi i auditimit pezullohet sipas kërkesës së autoriteteve ligjzbatuese.

Për të shmangur keqkuptimet mbi rolin e grupit të auditimit, audituesit e sigurisë nuk duhet këshillojnë, korrigjojnë apo udhëzojnë personelin gjatë procesit të auditimit, në veçanti personelin e sigurisë. Sidoqoftë, nëse konsiderohet e domosdoshme, audituesit duhet të informojnë supervizorët në lidhje me të metat e konstatuara, kjo në bashkëpunim me autoritetet lokale.

Përveç kësaj, ata nuk duhet të ndërmarrin ndonjë veprim të karakterit operacional, si p.sh., të merren me pasagjerët, me personelin apo të ndihmojnë trafikun.

Audituesit nuk duhet të jenë asnjëherë dhe për asnjë moment të pashoqëruar gjatë kryerjes së detyrës së tyre të auditimit.

2.4 Mangësitë/të metat

“Mangësi” ose “e metë” do të thotë një mospërputhje me kërkesat dhe dispozitat e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil.

Objektivi thelbësor i një auditimi të sigurisë është identifikimi e mangësive dhe adresimi i tyre në mënyrën e duhur.

Ka dy mënyra për informimin e përfaqësuesve të entiteteve që janë objekt i auditimit:

- komunikimi verbal në terren gjatë një seance postaudit;
- raportet me shkrim në të cilët paraqiten më të detajuara mangësitë konstatuara.

Për të analizuar nivelin e përputhshmërisë së procedurave dhe masave të sigurisë me dispozitat e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit, të observuara gjatë auditimit, grupi i auditit do të përdorë sistemin e vlerësimit të përshkruar në kapitullin 6, për të përcaktuar:

- **në përputhje të plotë (kategori 4):** që do të thotë se nuk është konstatuar asnjë mangësi. Fusha/aspekti i analizuar përmbush plotësisht kërkesat dhe dispozitat e Programit Kombëtar të Sigurisë;

- **në përputhje, por kërkohet përmirësim (kategori 3):** që do të thotë se nuk është konstatuar asnjë mangësi. Fusha/aspekti i analizuar përmbush kërkesat dhe dispozitat e Programit Kombëtar të Sigurisë. Sidoqoftë, megjithëse asnjë masë zbatuese nuk ndërmerret, përmirësimi është i dëshirueshëm dhe praktikat më të mira duhet të konsiderohen;

- **papajtueshmëri e ulët (kategori 2):** që do të thotë se janë konstatuar mangësi të vogla. Një konstatim i tillë përfaqëson një fushë/aspekt të vogël që kërkon korrigjim dhe përmirësim. Në këtë rast veprimi korrigjues duhet të ndërmerret nga entiteti i audituar për të riparuar apo korrigjuar mangësinë apo mangësitë e konstatuara. Masat për zbatueshmërinë mund të konsiderohen;

- **papajtueshmëri e lartë (kategori 1):** që do të thotë se mangësi janë konstatuar serioze. Në ndryshim nga rasti i mesipërm, ky rast paraqet një mangësi serioze dhe mospërputhje me standardet e sigurisë të përshkruara në Programin Kombëtar të Sigurisë, dhe si i tillë ka ndikim të madh dhe të drejtpërdrejt në siguri. Për këtë rast, masa shtrënguese të zbatueshmërisë, në raport të njëjtë me rëndësinë dhe përmasat e shkeljes së procedurave të sigurisë, duhet të ndërmerren;

- **nuk konfirmohet:** që do të thotë një objekt i paverifikuar apo i paverifikueshëm (p.sh. kontrolli i dokumentacionit), ose i pavëzhguar (masë sigurie).

- **“nuk aplikohet”:** që do të thotë një masë apo procedure e sigurisë nuk ekziston ose nuk /aplikohet nga entiteti nën auditim (p.sh. regjistrimi jashtë aeroportit (*off-airport check-in*)).

3. Raportimi dhe procedurat pas auditimit

3.1 Raportimi

Siç është shpjeguar dhe më lart, ecuria e auditimeve duhet të raportohet sipas mënyrës së interpretimit verbal përmes një seance shpjegimore “post audit” dhe raportimit me shkrim.

Pas përfundimit të auditimit, organizohet një seancë dëgjimore shpjeguese me përfaqësuesit e lartë të entitetit që është audituar. Gjatë këtij takimi, audituesit do të paraqesin konstatimet,

pozitive dhe negative, dhe theksi vihet tek aspektet apo fushat e mospërputhjes që ndiqen nga aktet për zbatueshmërinë e dispozitave për sigurinë.

Pas kësaj faze, hartohet një raport i detajuar me konkluzionet përkatëse. Në këtë raport do të përfshihen të gjitha konstatimet e hasura, si dhe i tërë informacioni në lidhje me procedurat mbi korrigjimin e mangësive të konstatuara dhe masave shtrënguese për zbatueshmërinë, nëse konsiderohet e pashmangshme.

Raporti duhet të përmbajë dhe një përshkrim të shkurtër të objektivit të masave dhe procedurave të sigurisë, të monitoruara nga grupi i auditimit. Në rastet kur hasen mangësi serioze audituesit kërkojnë korrigjim të menjëhershëm. Forma standarde e raportit të aktiviteteve monitoruese është detajuar në shtojcën nr. 1.

3.2 Raporti i kontrollit

a) Brenda 4 javësh nga përfundimi i auditit, operatorit të inspektuar i duhet paraqitur nga AAC-ja një raport auditit.

b) Raporti do të përmbajë gjetjet dhe mangësitë që kanë rezultuar gjatë auditit dhe mund të përmbajë rekomandime për veprime korrigjuese.

3.3 Procedurat pas auditimit

Entitetit do t'i kërkohej që të dorëzojë pranë AAC-së një plan veprimi për të adresuar mangësitë e konstatuara të përshkruara në raportin e auditimit, brenda një afati jo më të gjatë se 15 ditë nga marrja e raportit. Së bashku me korrigjimet e bëra, një afat kohor për implementimin e masave të propozuara, në formën e një programi, duhet të përcaktohet dhe të dorëzohet tek AAC-ja për miratim. Në varësi të aprovimit të programit dhe agjendës së tij përkatëse, AAC-ja do të monitorojë implementimin e planeve korrigjuese.

3.4 Rekordet/arkivimi

Një kopje e shkruar e raportit i dorëzohet një personi të caktuar që përfaqëson entitetin e audituar në nivel drejtuesish. Pas kësaj, është në dorë të këtij personi që të vendosi mbi shpërndarjen brenda për brenda entitetit të tij të raportit apo ndonjë pjese të tij, duke pasur parasysh që shpërndarja është e kufizuar në minimum e kërkuar për të realizuar korrigjimet e propozuara.

AAC-ja duhet të ruajë të gjitha përmbledhjet e auditimeve dhe analizimet e rezultateve, të cilat mund të jenë të disponueshme për organizata të tjera apo shtete të huaja, atëherë kur konsiderohet e lejueshme dhe e domosdoshme të veprohet në këtë mënyrë.

ANEKSI B

METODOLOGJIA E NJË INSPEKTIMI TË SIGURISË

1. Përkufizimi dhe objektivat e inspektimeve të sigurisë

Një inspektim i sigurisë është një ekzaminim i hollësishëm i një apo më shumë aspekteve të procedurave dhe masave të sigurisë me qëllim për të përcaktuar nëse këto masa dhe procedura janë implementuar në vazhdimësi, korrektësi dhe në standarde të qëndrueshme.

Objektivat e inspektimeve të sigurisë janë si më poshtë:

a) për të garantuar implementimin efektiv dhe eficient të Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil, si dhe për të garantuar që masat dhe procedurat e kërkuara në sigurinë e aviacionit civil janë implementuar në vazhdimësi dhe në mënyrë standarde;

b) për të identifikuar ndonjë të metë apo mangësi në masat dhe procedurat e sigurisë së aviacionit dhe për të garantuar korrigjimin e tyre;

c) për të gjykuar thellë se sa janë arritur standardet dhe efikasiteti i politikave të sigurisë dhe masave të tjera bashkëlidhur me këto politika.

2. Përshkrimi

Një inspektim i sigurisë është zakonisht i një sferë të kufizuar, përqendruar më shumë në një lloj të veçantë operimi, në një pjesë të kufizuar të aeroportit apo në një operator të veçantë/specifik ajror etj.

Kjo kategori e veçantë monitorimi mund të ndërmerret brenda një periudhe të shkurtër (p.sh. brenda orësh ose brenda një dite).

Koment: sfera e inspektimit mund të zgjerohet deri në monitorim të përgjithshëm të operimeve në një aeroport dhe në këtë rast mund të emërtohet apo konsiderohet si “auditim”.

Inspektimet e sigurisë janë të panjoftuara. Në këtë mënyrë, asnjë njoftim paraprak normalisht nuk duhet t’i jepet entitetit par procedurat e sigurisë të të cilit do të inspektohen. Kur konsiderohet e domosdoshme, një njoftim mund të jepet te një numër shumë i kufizuar personash brenda entitetit që do të inspektohet, duke garantuar një nivel të lartë të konfidencialitetit.

Ndryshe nga auditimi i sigurisë, inspektimet mund të përfshijnë testime, por në një masë të kufizuar.

2.1 Sfera e inspektimeve

Inspektimet duhet të ekzaminojnë, brenda normave të lejuara, implementimin e disa aspekteve të Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil, duke përfshirë politikat tek të cilat ato janë bazuar.

Siç është përshkruar më lart, inspektimet e sigurisë kanë një sferë më të kufizuar sesa auditimet e sigurisë. Si rrjedhojë, ato përqendrohen në një lloj të veçantë operimi, në një pjesë specifike të aeroportit, në një operator ajror specifik apo ndonjë entitet tjetër rregullator që kryen/ndërmerr masa të sigurisë.

Në çdo rast, inspektimi i sigurisë duhet të mbulojë një ose më shumë nga fushat e mëposhtme:

- sigurinë në aeroport;
- sigurinë e avionit;
- pasagjerët dhe bagazhet e tyre të kabinës;
- bagazhet e hambarit;
- dërgesat postare, shërbimi “korrier” dhe pakot “ekspres”;
- kargoja dhe posta ajrore;
- materialet e transportuesit ajror (*co-mail* dhe *co-mat*);
- furnizuesit e aeroportit dhe furnizimet në fluturim;
- materialet e pastrimit, magazinat dhe furnizimet me këto materiale;
- furnizimet ushqimore, magazinat dhe artikuj të kësaj natyre;
- aviacioni i përgjithshëm;
- menaxhimin e përgjigjes kundrejt akteve të ndërhyrjes së paligjshme në Aviacionin Civil.

2.2 Autoriteti dhe kompetencat e inspektorëve të sigurisë në aviacion

inspektorët kombëtarë, kanë kompetenca të ndërthurura, duke përfshirë mundësinë, që:

- të kryhet inspektimi i një avioni të regjistruar në Shqipëri;
- të kryhet inspektimi i një avioni që operon në Shqipëri;
- të vëzhgojë në çdo seksion të aeroportit;
- t’i kërkojë një operatori ajror, një drejtuesi aeroporti apo edhe ndonjë entiteti tjetër të implikuar në çështje të sigurisë, për të dhënë informacion të vlefshëm për qëllime monitorimi;
- regjistrojë çdo operim, procedure apo instalim, në formë të shkruar, të fotografuar apo dhe elektronike. Përveç këtyre, inspektorët kombëtar duhet të kenë të mundur që të përdorin në zonat e kufizuara të sigurisë çdo lloj mjeti pune, aparaturë apo ndonjë pajisje tjetër që është e domosdoshme për përmbushjen e detyrave, duke përfshirë aparate fotografike, regjistruar video dhe audio, skaner dokumentesh etj.

Përveç sa u përmend më lart, inspektorët e sigurisë kanë kompetencë për të:

- kërkuar korrigjim/riparim të menjëhershëm të mangësive;
- lëshuar njoftime të zbatimit të detyrueshëm;
- ndaluar/izoluar një avion për qëllim inspektimi.

Inspektorët e sigurisë e kanë obligim që rrjedh nga detyrat dhe përgjegjësitë profesionale të pozicionit të punës ushtrimin e kompetencave të tyre në lidhje me të gjitha elementet e PKSAC-së.

Aktivitete inspektimi duhet të ndërmerren në çdo kohë, duke përfshirë këtu festat publike, fundjavat apo dhe gjatë orëve të “qeta” (d.m.th., pa shumë aktivitet apo dyndje).

Në vijim të kompetencave ligjore të inspektorëve të sigurisë, do të përbënte një shkelje, nëse:

- në mënyrë të qëllimshme dëmtohet ose ndërpritet puna e inspektorit të sigurisë;

- nuk i jepet ose refuzon t'i jepet informacion një inspektori kombëtar të sigurisë;
- i jepet informacion i rremë apo shkatërrues një inspektori kombëtar të sigurisë;
- një punonjës hiqet si inspektor sigurie kur nuk është i tillë (auditues i rremë).

2.3 Kryerja e inspektimeve

2.3.1 Hapat kryesorë të procesit të inspektimit

Siç është përshkruar në kapitullin 6, procesi i inspektimit në tërësi duhet të përmbajë elementet e mëposhtme:

- fazën përgatitore;
- aktivitetin mbikëqyrës në terren;
- takimin mbyllës/shpjegues rezultatet e aktivitetit të kryer;
- raportimin/ruajtjen dhe arkivimin;
- procesin korrigjues dhe monitorimin e tij.

Kryerja e inspektimit të sigurisë do të përqendrohet në mbledhjen sistematike të informacionit sipas metodave, të:

- shqyrtimit të dokumentacionit;
- vëzhgimeve në terren;
- intervistimit;
- verifikimeve.

Një inspektim i sigurisë duhet të bazohet në vëzhgimin e implementimit të masave të sigurisë në aeroport, me sa më pak gjykim që të jetë e mundur me qëllim që grupi i inspektorëve të jetë sa më objektiv që të jetë e mundur.

2.3.2 Detyrat e inspektorëve të sigurisë gjatë një inspektimi

Siç u përmend dhe më lart, inspektorët e sigurisë i kanë të gjitha kushtet dhe mundësitë për kryerjen e detyrave të tyre. Sidoqoftë, ata duhet të marrin parasysh disa kufizime, në mënyrë që të shmanget apo minimizohet ndërhyrja/interferenca në aktivitetin operacional të subjekteve të mbikëqyrura.

Për rrjedhojë, gjatë kryerjes së një inspektimi të sigurisë, është detyrë e inspektorëve të sigurisë, që:

- a) të vëzhgojnë kriteret e sigurisë në aeroport (duke përfshirë operatorët ajrorë dhe operatorët e tjerë që ushtrojnë veprimtari në fushën e sigurisë) dhe të shfrytëzojnë rrugët e posaçme të aksesit dhe të daljeve, dhe të jenë gjatë gjithë kohës të shoqëruar me shoqërues të akorduar nga autoritetet vendore;
- b) të zbatojnë të gjitha rregullat e sigurisë;
- c) të mos përdorin forcë për të garantuar aksesin tek avioni, godinat, punimet apo tek sipërfaqja tokësore;
- d) të mos hapin dyert e jashtme të avionit, të mos prekin me dorë asnjë nga dyert e jashtme apo të futen brenda në avion, përveç rasteve kur janë të shoqëruar nga përfaqësues kompetent të operatorit ajror;
- e) të mos ngasin automjete në zonën ajrore, pa autorizimin e domosdoshëm;
- f) të mos përdorin/shfrytëzojnë kompetencat për të vonuar apo izoluar një avion përveç rasteve kur ka arsye të forta për të ndërmarrë një veprim të tillë (në raste të tilla, një bashkëpunim i plotë i autoriteteve të aeroportit dhe operatorëve duhet të zhvillohet);
- g) të marrin të gjitha masat e arsyeshme për të mos tërhequr në mënyrë të panevojshme personelin nga detyrat e tyre primare gjatë kryerjes së intervistave.

Në situata të emergjencës, p.sh., pengmarrje e avionit apo kërcënimi për bombë, procesi i inspektimit pezullohet sipas kërkesës së autoriteteve vendore.

Për të shmangur keqkuptimet mbi rolin e inspektorëve, inspektorët e sigurisë nuk duhet të këshillojnë, korrigjojnë apo udhëzojnë personelin gjatë procesit të inspektimit, në veçanti personelin e sigurisë. Sidoqoftë, nëse konsiderohet e domosdoshme, inspektori duhet të informojnë supervizorët në lidhje me të metat e konstatuara, kjo në bashkëpunim me autoritetet lokale.

Përveç kësaj, ata nuk duhet të ndërmarrin ndonjë veprim të karakterit operacional, si p.sh., të merren me pasagjerët, me personelin apo të ndihmojnë trafikun.

2.4 Mangësitë/të metat

“Mangësi” ose “e metë” do të thotë një mospërputhje me parashikimet e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil.

Objektivi thelbësor i një inspektimi të sigurisë është identifikimi e mangësive dhe adresimi i tyre në mënyrën e duhur.

Ka dy mënyra për informimin e përfaqësuesve të entiteteve që janë objekt i inspektimit:

- komunikimi verbal në terren gjatë një seance postinspektim;
- raportet me shkrim në të cilët paraqiten më të detajuara mangësitë e konstatuara.

Për të analizuar nivelin e përputhshmërisë së procedurave dhe masave të sigurisë të observuara gjatë auditimit me dispozitat e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit, grupi i inspektorëve do të përdorë sistemin e vlerësimit të përshkruar në kapitullin 6, për të përcaktuar:

- **në përputhje të plotë (kategori 4):** që do të thotë se nuk është konstatuar asnjë mangësi. Fusha/aspekti i analizuar përmbush plotësisht kërkesat dhe dispozitat e Programit Kombëtar të Sigurisë;

- **në përputhje, por kërkohet përmirësim (kategori 3):** që do të thotë se nuk është konstatuar asnjë mangësi. Fusha/aspekti i analizuar përmbush kërkesat dhe dispozitat e Programit Kombëtar të Sigurisë. Sidoqoftë, megjithëse asnjë masë zbatuese nuk ndërmerret, përmirësimi është i dëshirueshëm dhe praktikatat më të mira duhet të konsiderohen;

- **papajtueshmëri e ulët (kategori 2):** që do të thotë se janë konstatuar mangësi të vogla. Një konstatim i tillë përfaqëson një fushë/aspekt të vogël që kërkon korrigjim dhe përmirësim. Në këtë rast veprimi korrigjues duhet të ndërmerret nga entiteti i audituar për të riparuar apo korrigjuar mangësinë apo mangësitë e konstatuara. Masat për zbatueshmërinë mund të konsiderohen;

- **papajtueshmëri e lartë (kategori 1):** që do të thotë se mangësi janë konstatuar serioze. Në ndryshim nga rasti i mësipërm, ky rast paraqet një mangësi serioze dhe mospërputhje me standardet e sigurisë të përshkruara në Programin Kombëtar të Sigurisë, dhe si i tillë ka ndikim të madh dhe të drejtpërdrejt në siguri. Për këtë rast, masa shtrënguese të zbatueshmërisë, në raport të njëjtë me rëndësinë dhe përmasat e shkeljes së procedurave të sigurisë, duhet të ndërmerren;

- **nuk konfirmohet:** që do të thotë një objekt i paverifikuar apo i paverifikueshëm (p.sh. kontrolli i dokumentacionit), ose i pavëzhguar (masë sigurie);

- **“nuk aplikohet”:** që do të thotë një masë apo procedure e sigurisë nuk ekziston ose nuk /aplikohet nga entiteti nën auditim (p.sh. regjistrimi jashtë aeroportit (*off-airport check-in*)).

3. Raportimi dhe procedurat “postinspektim”

3.1 Raportimi

Siç është shpjeguar dhe më lart, ecuria e inspektimeve duhet të raportohet sipas mënyrës së interpretimit verbal përmes një seance shpjegimore “postinspektim” dhe raportimit me shkrim.

Pas përfundimit të inspektimit, një seancë dëgjimore shpjeguese organizohet me përfaqësuesit e lartë të entitetit që është inspektuar. Gjatë këtij takimi, inspektorët do të paraqesin konstatimet, pozitive dhe negative, dhe theksi vihet tek aspektet apo fushat e mospërputhjes që ndiqen nga aktet për zbatueshmërinë e dispozitave për sigurinë.

Pas kësaj faze, hartohet një raport i detajuar me konkluzionet përkatëse, brenda 15 ditësh nga përfundimi i inspektimit. Në këtë raport do të përfshihen të gjitha konstatimet e hasura, si dhe i tërë informacioni në lidhje me procedurat mbi korrigjimin e mangësive të konstatuara dhe akteve shtrënguese për zbatueshmërinë, nëse konsiderohet e pashmangshme.

Raporti duhet të përmbajë dhe një përshkrim të shkurtër të objektivit të masave dhe procedurave të sigurisë, të monitoruara nga grupi i inspektimit.

3.2 Procedurat “postinspektim”

Entitetit do t'i kërkohet që të dorëzojë pranë AAC-së një plan veprimi për të adresuar mangësitë e konstatuara, të përshkruara në raportin e inspektimit, në një afat jo më gjatë se 15 ditë nga marrja raportit. Së bashku me korrigjimet e bëra, një afat kohor për implementimin e masave të propozuara, në formën e një programi, duhet të përcaktohet dhe të dorëzohet tek AAC-ja për miratim. Në varësi të miratimit të planit të masave korrigjuese dhe afateve përkatëse, AAC-ja do të monitorojë implementimin e planeve korrigjuese.

3.3 Rekordet/arkivimi

Një kopje e shkruar e raportit i dorëzohet një personi të caktuar që përfaqëson entitetin e audituar në nivel drejtuesish. Pas kësaj, për të realizuar korrigjimet e propozuara, është nën përgjegjësinë e këtij personi që të vendosë mbi shpërndarjen brenda operatorit të raportit apo ndonjë pjese të tij, duke pasur parasysh që shpërndarja është e kufizuar në minimumin e kërkuar.

AAC-ja duhet të ruajë të gjitha përmbledhjet e inspektimeve dhe analizat e rezultateve, të cilat mund të jenë të disponueshme për organizata të tjera apo shtete të huaja, atëherë kur konsiderohet e lejueshme dhe e domosdoshme që të veprohet në këtë mënyrë.

4. Frekuenca e inspektimeve

Në aeroportet me një volum vjetor trafiku prej më shumë se 2 milionë pasagjerë, frekuenca minimale e inspektimit të të gjitha masave të sigurisë nga kapitulli 1 deri në kapitullin 6 të dokumentit 30, duhet të jetë të paktën një herë në vit, përveç rasteve kur është bërë një audit i përgjithshëm gjatë kësaj kohe.

Frekuenca e inspektimeve të masave të sigurisë të mbuluara nga kapitulli 7 deri në kapitullin 12 të dokumentit 30 do të përcaktohet nga AAC-ja, duke u zbatuar në një vlerësim të riskut.

ANEKSI C

METODOLOGJIA E STUDIMEVE TË SIGURISË

1. Përkufizimi dhe objektivat e anketimeve të sigurisë

Studim i sigurisë është një monitorim i operimeve me qëllim përcaktimin e nevojave të sigurisë, duke përfshirë identifikimin e pikave të dobëta të cilat mund të shfrytëzohen për kryerjen e akteve të ndërhyrjes së paligjshme ndaj aviacionit civil, pavarësisht implementimit të masave dhe procedurave të sigurisë, si dhe rekomandimit të masave mbrojtëse shtesë, të barabarta këto me kërcënimin për të adresuar ndonjë rrezik të identifikuar.

Një studim i sigurisë ndryshon nga një inspektim apo auditim i sigurisë përmes objektivave të saj dhe rrethanave nën të cilat kryhen këto sondazhe/anketime/studime.

Si rrjedhojë, një sondazh sigurie mund të ndërmerret vetëm nëse përmbushen kushtet 1 dhe 2, si më poshtë:

I. Modifikime të dukshme të sistemit në tërësi apo pjesërisht, që çojnë në një rritje të nivelit të kërcënimit apo pikave të dobëta të paparashikuara kundrejt operimeve në aviacionin civil.

P.sh.:

- një teknologji e re mundet që në mënyrë të fuqishme – ose është përdorur për të kërcënuar operimet në aeroport apo avionët; ose

- një nivel i rritur i kërcënimit mund të ketë impakt – ose ka provuar të ketë dhënë impakt – te një operator i caktuar (p.sh. operator i huaj i një vendi që mund të jetë në shënjestër të grupeve të njohura dhe të identifikuar terroriste); ose

- kushtet e përkohshme mund të kenë efekt lokal – është provuar të kenë dhënë efekt në nivelin e sigurisë.

II. Këto kushte të reja – të përkohshme apo të përhershme – nuk janë të përshkruara akoma në Programin Kombëtar të Sigurisë.

Për pasojë të këtyre rrethanave, pikat e reja të dobëta mundet që në nivel lokal apo global të ndikojnë në nivelin e sigurisë. Si rrjedhojë, objektivi i sondazheve/anketimeve/studimeve të sigurisë duhet të jetë:

- të identifikojë pikat e dobëta të cilat mund të shfrytëzohen për të ndërmarrë sulme apo akte të ndërhyrjeve të paligjshme;

- të përcaktojë nevojat shtesë për sigurinë nga entiteti që po analizohet/studihet (për sa u përket procedurave, pajisjeve, burimeve njerëzore dhe financiare);

- të identifikojë nevojat për përmirësimin/amendimin e rregulloreve kombëtare (Programit Kombëtar apo politikave në lidhje me këtë Program).

Gjatë një sondazhi/anketimi/studimi të sigurisë, përparësi duhet t'i jepet identifikimit të pikave të dobëta dhe nevojave të sigurisë që pasojnë rrethanat specifike të përshkruara më lart, pa marrë parasysh nivelin në tërësi të përputhshmërisë së masave të sigurisë të implementuara me dispozitat e Programit Kombëtar të Sigurisë. Sidoqoftë, çdo informacion i mbledhur gjatë

sondazhit/anketimit/studimit, që nxjerr në pah mangësitë apo të metat në lidhje me implementimin e rregulloreve kombëtare, duhet të merren parasysh dhe të raportohen në përputhje me rrethanat, siç mund të bëhen gjatë një auditimi apo inspektimi.

2. Përkufizimi/përshkrimi

Sfera e një studimi sigurie duhet të variojë nga një monitorim i shënjestruar (i një operatori të veçantë, ose një operim specifik në aeroport) deri te një aktivitet i tërësishëm/i gjithanshëm monitorimi që përfshin, deri në masën e lejuar, të gjitha aspektet e masave dhe procedurave të sigurisë.

Si rrjedhojë, kohëzgjatja e studimit/sondazhit mund të variojë nga disa orë në një apo më shumë javë. Në rast të domosdoshmërisë së një vlerësimi në tërësi të pikave të dobëta potenciale, sondazhet/studimet mund të përfshijnë aktivitete testimi.

Një studim/anketim i sigurisë zakonisht i përket kategorisë së aktiviteteve të panjoftuara. Në këtë mënyrë, asnjë njoftim paraprak normalisht nuk duhet t'i jepet entitetit, procedurat e sigurisë të të cilit do të studiohen/monitorohen. Kur konsiderohet e domosdoshme, një njoftim mund të jepet te një numër shumë i kufizuar personash brenda entitetit që do të monitorohet, duke garantuar një nivel të lartë të konfidencialitetit.

2.1 Sfera e sondazheve/anketimeve/studimeve

Sfera e sondazheve të sigurisë përcaktohet nga vlerësimi i rrethanave të përshkruara më parë. Është detyrë dhe kompetencë e AAC-së për të përcaktuar se cilat entitete (operator ajror, operator i aeroportit, e të tjera), si dhe aspektet/fushat që do të përfshihen në studimin/sondazhin që do të kryhet.

2.2 Kryerja e sondazheve/anketimeve/studimeve

Një studim/anketim/sondazh i sigurisë nuk ndryshon nga një auditim apo inspektim i sigurisë për sa i përket metodologjisë operationale, por vetëm nga objektivat dhe rrethanat që çojnë në një vendimarrje për të ndërmarrë një studim apo anketim. Si rrjedhojë, metodat e monitorimit nuk ndryshojnë me ato që aplikohen tek auditimi apo inspektimi, në varësi të sferës së anketimit/studimit.

2.3 Mangësitë/të metat

Për sa u përket objektivave të saj/tij, anketimi/studimi i sigurisë nuk ka si qëllim prioritar identifikimin e mangësive apo mospërputhjeve, dhe në këtë aspekt i referohet rreptësisht vetëm një dështimi total të implementimit të PKSAC-së apo politikave pasuese.

Sidoqoftë, siç përshkruhet dhe më lart, çdo lloj informacioni i mbledhur gjatë një studimi/anketimi, që nxjerr në pah mangësitë apo mospërputhjet me PKSAC-në dhe politikat pasuese, duhet të merret parasysh dhe të raportohen në përputhje me rrethanat siç veprohet në rastet e auditimit apo inspektimit.

3. Raportimi dhe procedurat “postanketim”

3.1 Raportimi

Praktikisht, mënyra e raportimit nuk duhet të jetë e ndryshme nga metodologjia e përdorur për auditimet dhe inspektimet, megjithatë vëmendje e veçantë duhet t'u kushtohet pikave të dobëta të identifikuar gjatë anketimit/studimit dhe domosdoshmërisë për plan-veprim korrigjues. Plani i masave korrigjuese duhet të jenë në koherencë të plotë me rëndësinë e pikave të dobëta të nxjerra në pah. Këto çështje duhet të adresohen saktë dhe në vendin e duhur.

3.2 Procedurat “postanketim”

AAC-ja i kërkon entitetit të dorëzojë një plan-veprimi ku të adresohen të gjitha pikat e dobëta të përshkruara në raport dhe të propozojnë masa mitiguese. Së bashku me veprimet e propozuara, një afat kohor për implementimin e tyre duhet të dorëzohet në AAC dhe të marrë aprovimin përkatës. Në varësi të miratimit të masave dhe afateve në lidhje me këto masa, AAC-ja monitoron implementimin e këtyre masave.

3.3 Rekordet/arkivimi

Një kopje e shkruar e raportit i dorëzohet një personi të caktuar që përfaqëson subjektin e audituar në nivel drejtuesish. Pas kësaj, për të realizuar korrigjimet e propozuara, është nën përgjegjësinë e këtij personi që të vendosë mbi shpërndarjen brenda për brenda entitetit të tij, të raportit apo ndonjë pjese të tij, duke pasur parasysh që shpërndarja është e kufizuar në minimum

e kërkuar. Vëmendje e veçantë duhet të tregohet për çështje të konfidencialitetit, në veçanti, për pikat e dobëta të identifikuara.

AAC-ja duhet të ruajë të gjitha përmbledhjet e inspektimeve dhe analizimet e rezultateve, të cilat mund të jenë të disponueshme për organizata të tjera apo shtete të huaja, atëherë kur konsiderohet e lejueshme dhe e domosdoshme të veprohet në këtë mënyrë.

3.4 Analizimi

Pas përfundimit të anketimit/studimit, AAC-ja analizon raportin për të shqyrtuar nëse është e domosdoshme të bëhen ndryshime në Programin Kombëtar të Sigurisë.

ANEKSI D METODOLOGJIA E TESTIMIT TË SIGURISË

1. Përkufizimi dhe objektivat e testimeve të sigurisë

Një testim i sigurisë është një sprovë e masave të sigurisë, ku AAC-ja prezanton ose simulon kryerjen e një akti të ndërhyrjes së paligjshme, me qëllim ekzaminimin e efikasitetit dhe implementimit të masave ekzistuese të sigurisë.

Testet e sigurisë ndahen në dy kategori:

1. testet e fshehta që janë të panjohuara;
2. testet e hapura që janë të njohuara dhe shpesh në bashkëpunim me subjektin që do të kryhet.

Objektivat në përgjithësi të testimeve të sigurisë, duhet të jenë:

- testimi i efikasitetit të Programit Kombëtar të Sigurisë;
- testimi i procedurave të operimit për sigurinë të implementuara nga operatorë apo agjenci të tjera që kanë detyrime në lidhje me sigurinë në aviacion duke iu referuar PKSAC-së, duke përfshirë personelin e tyre;
- identifikimi i ndonjë mangësie apo mospërputhjeje me standardet dhe procedurat e sigurisë së aviacionit dhe për të garantuar që ato janë korrigjuar;
- dhe në masë të caktuar, të ndihmojnë në motivimin e personelit.

Në mënyrë më specifike, një testim ka si qëllim konfrontimin e një apo më shumë pjesëve të të gjithë sistemit të sigurisë së një aeroporti, një operatori ajror apo dhe ndonjë entiteti tjetër që ka detyrime në sigurinë e aviacionit, kundrejt një ngjarjeje të simuluar të një incidenti të sigurisë apo të një akti të simuluar të ndërhyrjes së paligjshme. Qëllimi kryesor është të vlerësojë efikasitetin dhe forcën/fuqinë e sistemit për t'u përballur me hasje të tillë reale.

Si përmbledhje, testimet kanë si qëllim kryesor të kolaudojnë nëse masat dhe procedurat e sigurisë, që janë pjesë e PKSAC-së, arrijnë/realizojnë objektivat e tyre, sesa të nxjerrin në pah nëse masat ekzistojnë.

2. Përshkrimi

Një testim i sigurisë, në parim, është një monitorim i shënjestruar, që ka të bëjë me një aspekt shumë specifik të sistemit të sigurisë. Si pasojë, kohë-zgjatja duhet të jetë relativisht e shkurtër, në varësi të sferës së testimit (p.sh. futja një objekti të ndaluar në zonën e kufizuar të sigurisë nëpërmjet një pike kontrolli mund të marrë vetëm disa minuta etj.).

Testimet e fshehta nuk njohohen asnjëherë të personeli i përfshirë direkt në këtë lloj testimi, përveç rasteve kur konsiderohet e domosdoshme, një drejtues i lartë i entitetit njohet, duke ruajtur konfidencialitetin në maksimum.

2.1 Sfera e testimeve

Është detyrë dhe kompetencë e AAC-së për të përcaktuar se cilën pjesë specifike të sistemit tërësor të sigurisë (cilin aspekt të sistemit tërësor të sigurisë), si dhe aspektet/fushat që do të përfshihen në testimin që do të kryhet.

Si pjesë e Programit Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil, testimet mund të ekzaminojnë çdo aspekt të PKSAC-së dhe politikat përkatëse.

2.2 Kryerja e testimeve

Një testim i sigurisë duhet të ndërmerret – ose duhet të kryhet nën mbikëqyrjen e një personi të autorizuar.

Në rastin e dytë, një ose më shumë persona emërohen nga AAC-ja apo nga personi i autorizuar përgjegjës për testimin, për të kryer testimin për llogari të AAC-së. Në të shumtën e rasteve, kjo ndihmon në shmangien e njëanësisë (kur audituesit e sigurisë janë të njohur mirë në aeroport). Do të jetë detyrë e personit të autorizuar për të garantuar se testimi është zhvilluar në përputhje të rreptë me procedurat standarde të hartuara nga AAC-ja për këtë kategori aktivitete, si dhe që të ruaj fshehtësinë dhe të kujdeset për të mos ekspozuar aktivitetin.

Për këtë qëllim, këtyre “testuesve të përkohshëm”, do t’ju:

- Shpjegohet në formën më të detajuar nga personi i autorizuar mbi çdo testim që do kryhet se kush do të jetë personi që do të mbikëqyrë procesin e testimit, veçanërisht kur simulohet me armë zjarri apo me eksplozivë (shih: 2.2.1);

- Bëhet e qartë domosdoshmëria e mbartjes së dokumentacionit që konfirmon autoritetin e duhur për të kryer detyra të tilla.

2.2.1 Përbërja/përmbajtja e testeve

Gjatë procesit të kryerjes së testimit të sigurisë, testuesit duhet të konsiderojnë, si në çdo aktivitet monitorimi, si detyrë:

Përveç rregullave që përshkruhen më sipër, duhet të konsiderohen të rëndësishme për garantuar që testimet:

- janë kryer në përputhje të plotë me kërkesat e ligjit;
- nuk rrezikojnë apo dëmtojnë sigurinë e njerëzve, avionëve apo godinave dhe shërbimeve të ndryshme aeroportuale;
- të mos shkaktojnë asnjëherë dëmtime të prona private apo publike;
- të minimizohet në maksimumin e mundshëm ndikimi në operim, si dhe interferencë të publiku në tërësi apo persona që nuk janë pjesë e testimit.

2.2.2 Pjesët përbërëse të testeve

Bashkëlidhur me përmbajtjen e testeve të përshkruara më lart, janë përcaktuar kritere apo kërkesa specifike në lidhje me përdorimin e artikujve të ndaluar gjatë testimit.

Si pasojë, ku është e domosdoshme përdorimi i armëve të zjarrit për kryerjen e testeve:

- vetëm armë të çaktivizuara, për të cilat nuk kërkohet certifikatë e posaçme për armët e zjarrit;
- këto armë duhet të jenë të zbrazura, të ambalazuara në plastikë ose rrëshirë, ose të përdoren të çmontuara;
- pajisje testuese të simuluar që janë imitime eksplozivësh dhe artikujsh të ndaluar, që shfaqen me parametra si reale në pajisjet e sigurisë.

Në rastet kur është e domosdoshme të simulohet pajisje shpërthyes si pjesë e testimit, atëherë vetëm lëndë plasëse e neutralizuar/e mpirë do të përdoret, dhe në asnjë rast nuk mund të përdoret lëndë plasëse aktive.

2.3 Mangësitë/të metat

Në lidhje me përkufizimin dhe objektivin e testimit, mangësi apo mospërputhje do të thotë që testuesit kanë triumfuar ndaj një procedure të sigurisë gjatë aplikimit të metodave të standardizuara të testimit.

Kjo mospërputhje apo mangësi në implementimin e një procedure të caktuar të sigurisë, mund të jetë si rezultat i:

- mungesës së mundësive teknike, të disponueshme për arritjen e objektivave të masave të sigurisë;
- mungesës së udhëzimeve për stafin, përgjegjësi kjo e drejtuesve të entitetit;
- dobësisë në vetë procedurën ose në politikat në të cilat kjo procedure është bazuar;
- mungesës së trajnimit të personelit;
- neglizhencës ose inefficiencës nga ana e individit apo individëve.

Për të analizuar nivelin e përputhshmërisë së procedurave dhe masave të sigurisë të observuara gjatë testimit me dispozitat e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit, është i aplikueshëm sistemi kalon/dështon, përkatësisht:

- dështon operatori kur testuesi arrin t’u kalojë kontrolleve të sigurisë pa u diktuar;
- kalon operatori kur testuesi dështon për të kaluar artikuj të ndaluar përtej kontrolleve të sigurisë.

3. Raportimi dhe procedurat “posttestim”

3.1 Raportimi

Pas përfundimit të testimit, një seancë dëgjimore shpjeguese organizohet me përfaqësuesit e lartë të entitetit që është testuar. Gjatë këtij takimi, inspektorët/testuesit do të paraqesin rezultatet e testeve.

N.q.s. gjatë testimit është identifikuar “dështim” i procedurave, stafit të implikuar do t'i shpjegohet sesi testuesit kanë sfiduar procedurën e sigurisë dhe çfarë mund të ishte bërë për të ndaluar një sfidë të tillë.

Pas kësaj faze, hartohet një raport i detajuar me konkluzionet përkatëse.

Në këtë raport, do të:

- shpjegohen objektivat e testimit të kryer;
- shpjegohen procedurat e ndjekura gjatë testimit (duke përfshirë një analizë të “shkallës së vështirësisë”);
- raportohen në mënyrën më të detajuar observacionet dhe rezultatet;
- këshillojë dhe japë të gjithë informacionin e nevojshëm në lidhje me procedurat e mëtejshme të korrigjimit dhe mbi sanksionet që pasojnë, nëse gjykohet e domosdoshme.

3.2 Procedurat ndjekëse/pasuese

AAC-ja i kërkon entitetit të dorëzojë një plan-veprimi ku të adresohen të gjitha pikat e dobëta të përshkruara në raport dhe të propozojnë masa korrigjuese, brenda një afati 10 ditë nga marrja e raportit. Së bashku me veprimet e propozuara, një afat kohor për implementimin e tyre duhet të dorëzohet në AAC dhe të marrë aprovimin përkatës. Në varësi të aprovimit të masave dhe afateve në lidhje me këto masa, AAC-ja monitoron implementimin e tyre.

3.3 Rekordet/arkivimi

Një kopje e shkruar e raportit i dorëzohet një personi të caktuar që përfaqëson entitetin e testuar në nivel drejtuesish. Pas kësaj, është në dorë të këtij personi që të vendosë mbi shpërndarjen brenda për brenda entitetit të tij, të raportit apo ndonjë pjese të tij, duke pasur parasysh që shpërndarja është e kufizuar në minimum e kërkuar për të realizuar korrigjimet e propozuara. Vëmendje e veçantë duhet të tregohet për çështje të konfidencialitetit, në veçanti për pikat e dobëta të identifikuar.

AAC-ja duhet të ruajë të gjitha raportet e testeve dhe analizimet e rezultateve, të cilat mund të jenë të disponueshme për organizata të tjera apo shtete të huaja, atëherë kur konsiderohet e lejueshme dhe e domosdoshme të veprojë në këtë mënyrë.

ANEKSI E METODOLOGJIA E NJË HETIMI TË SIGURISË

1. Përkufizimi dhe objektivat e hetimit të sigurisë

Një hetim i sigurisë është një ekzaminim i një incidenti të sigurisë dhe një shpjegim i shkakut të këtij incidenti, me qëllim shmangien e ripërsëritjes dhe marrjen e masave ligjore.

- Objektivat e hetimeve të sigurisë së aviacionit duhet të përcaktojnë:
 - ku, si dhe pse ka ndodhur një shkelje e procedurave të sigurisë;
 - ndonjë pikë e dobët që mund të ketë kontribuar në shkelje dhe/ose një shpjegim në lidhje me incidentin;
 - kush ishte përgjegjës apo çfarë ishte shkak i incidentit.
- Gjithashtu, t'i rekomandojnë operatorit përkatës, në nivel drejtuesish:
- çfarë veprimi duhet të ndërmerret dhe nga kush duhet të ndërmerret që incidentet apo shkeljet të mos përsëriten;
 - nëse një individ apo entitet duhet të konsiderohet për ndjekje penale.

Në ndryshim nga aktivitetet e tjera monitoruese, hetimi i sigurisë është një aktivitet monitorimi që ndërmerret pas ngjarjes/shkeljes/incidentit të ndodhur më parë.

2. Përshkrimi

Një hetim i sigurisë është qartësisht një monitorim i shënjestruar, që ka të bëjë me një apo me një numër të kufizuar aspektesh të sistemit të sigurisë në vend, që janë të implikuar në incidentin

e sigurisë. Për pasojë, kohëzgjatja e tij është relativisht e shkurtër, duke përjashtuar rastet kur në incident mund të jenë të implikuar potencialisht një seri aktivitete apo masash të sigurisë.

Në lidhje me hetimet, entitetet e implikuara potencialisht në incident, gjithmonë njoftohen paraprakisht. Por, nëse konsiderohet e domosdoshme për qëllimin e hetimit, mund të kryhen edhe disa aktivitete të panjoftuara si p.sh., testimet etj.

2.1 Kryerja e hetimeve të sigurisë

Hetimet e sigurisë përgjithësisht ndërmerren nga inspektorët/ audituesit kombëtarë të Sigurisë, mundësisht të shoqëruar nga kategori të tjera të personave të akredituar, si p.sh., oficerë të policisë, prokurorë etj.

Gjatë procesit të hetimit të sigurisë, hetuesit, duhet:

- të vëzhgojnë kërkesat e sigurisë në aeroport (duke përfshirë këtu operatorët ajrorë dhe ndërmarrjet e tjera partnere) dhe të përdoren rrugët/mënyrat e posaçme të hyrje-daljeve pa ndërprerë hetimin;

- të zbatojnë të gjitha rregullat e sigurimit fizik dhe teknik;

- të mos përdorin forcën për të pasur akses për tek avioni, godinat, vendi i punës apo në sipërfaqe tokësore;

- të mos hapin dyert e jashtme të avionit, të mos prekin pjesët kontrolluese të jashtme të avionit apo të hyjnë brenda avionit pa qenë i shoqëruar gjatë gjithë kohës nga një anëtar përgjegjës i personelit të operatorit ajror;

- të mos ngasin automjete në zonën ajrore, pa autorizimin e domosdoshëm;

- të mos përdorin/shfrytëzojnë kompetencat për të vonuar apo izoluar një avion përveç rasteve kur ka arsye të forta për të ndërmarrë një veprim të tillë (në raste të tilla, një bashkëpunim i plotë i autoriteteve të aeroportit dhe operatorëve duhet të zhvillohet);

- të merren të gjitha masat e arsyeshme për të mos tërhequr në mënyrë të panevojshme personelin nga detyrat e tyre primare gjatë kryerjes së intervistave;

- të mos interferojnë apo pengojnë ndonjë hetim penal, n.q.s. është rasti.

Përveç rregullave që përshkruhen më sipër, duhet të konsiderohen të rëndësishme për garantuar që hetimet:

- janë kryer në përputhje të plotë me kërkesat e ligjit;

- nuk rrezikojnë apo dëmtojnë sigurinë e njerëzve, avionëve apo godinave dhe shërbimeve të ndryshme aeroportuale;

- të mos shkaktojnë asnjëherë dëmtime të prona private apo publike;

- të minimizohet në maksimumin e mundshëm ndikimi në operim, si dhe interferencë të publiku në tërësi apo persona që nuk janë pjesë e hetimit.

3. Raportimi dhe procedurat “posthetim”

3.1 Raportimi

Pas përfundimit të hetimit, një seancë dëgjimore shpjeguese organizohet me përfaqësuesit e lartë të entitetit që është hetuar. Gjatë këtij takimi, inspektorët do të paraqesin konstatimet, dhe theksi vihet tek aspektet apo fushat e mospërputhjes që ndiqen nga aktet për zbatueshmërinë e dispozitave për sigurinë.

Pas kësaj faze, hartohet një raport i detajuar me konkluzionet përkatëse, brenda 15 ditësh nga përfundimi i hetimit. Në këtë raport do të përfshihen të gjitha konstatimet e hasura, si dhe i tërë informacioni në lidhje me procedurat mbi korrigjimin e mangësive të konstatuara dhe akteve shtrënguese për zbatueshmërinë, nëse konsiderohet e pashmangshme.

Raporti duhet të përmbajë dhe një përshkrim të shkurtër të objektivit të masave dhe procedurave të sigurisë, të monitoruara nga grupi i hetimit.

3.2 Procedurat “posthetim”

Entitetit do t'i kërkohet që të dorëzojë pranë AAC-së një plan veprimi për të adresuar mangësitë e konstatuara, të përshkruara në raportin e hetimit, në një afat jo më gjatë se 10 ditë nga marrja raportit. Së bashku me korrigjimet e bëra, një afat kohor për implementimin e masave të propozuara, në formën e një programi, duhet të përcaktohet dhe të dorëzohet tek AAC-ja për miratim. Në varësi të aprovimit të programit dhe agjendës së tij përkatëse, AAC-ja do të monitorojë implementimin e planeve korrigjuese.

3.3 Rekordet/arkivimi

AAC-ja duhet të ruajë të gjitha përmbledhjet e hetimeve dhe analizimin e rezultateve, që mund të vihen në dispozicion të organizmave të tjerë përgjegjës apo shteteve të tjera sipas rasteve dhe siç mund të lejohet sipas marrëveshjeve apo ligjeve në fuqi.


SHTOJCA 1 FORMATI I RAPORTIT TË INSPEKTIMEVE/AUDITEVE



AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL I SHQIPËRISË

**RAPORT I AUDITIMIT/ INSPEKTIMIT NË (EMRI I SUBJEKTIT TË
INSPEKTUAR)**

MUAJI / VITI

 AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL	RAPORT I INSPEKTIMIT TË PANJOFTUAR TË FURNIZIMEVE TË AEROPORTIT DHE FURNIZIMEVE NË FLUTURIM, NË AEROPORTIN NDËRKOMBËTAR “NËNË TEREZA”	
	Zotëruesi	O4
	Dokumenti	FRM. 11.4

Bazuar në Planin e Punës për vitin 20___, inspektorët e Drejtorisë së Mbikëqyrjes së Sigurisë në Aviacion/AAC, kryen më datë __.__.20__ një inspektim/audit të njoftuar/pa njoftuar të sigurisë në (subjekti i inspektuar). Qëllimi i këtij inspektimi ishte verifikimi i masave të sigurisë të zbatuara nga (subjekti i inspektuar) dhe procedurave në lidhje me (pika/masa e sigurisë e kontrolluar).

Në përputhje me Programin Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë në Aviacionin Civil të Republikës së Shqipërisë, objektivat e inspektimit, janë:

- a) për të garantuar implementimin efektiv dhe eficient të PKSAC, si dhe për të garantuar që masat dhe procedurat e kërkuara në sigurinë e aviacionit civil janë implementuar në vazhdimësi dhe në mënyrë standarde;
- b) për të identifikuar të metat apo mangësitë në masat dhe procedurat e sigurisë së aviacionit dhe për të garantuar korrigjimin e tyre të shpejtë;
- c) për të analizuar arritjen e standardeve, efikasitetin e politikave të sigurisë dhe masave të tjera bashkëlidhur me këto politika me qëllim përmirësimin e sistemit kombëtar të sigurisë së aviacionit.

Inspektimi i datës __.__.20__ përfshiu masat e sigurisë në lidhje:

Kryerja e inspektimit

1. Aktiviteti operacional i monitorimit; mbledhja sistematike e informacionit sipas metodave të observacionit/vëzhgimit; intervistave dhe ekzaminimit të dokumentacionit.
2. Inspektimi dhe verifikimi i implementimit të kërkesave të PKSAC-së, PKTSAC-së, aktet nënligjore të fushës së sigurisë së aviacionit civil dhe të Programit të Sigurisë së (subjekti i inspektuar), gjetjet dhe rekomandimet e inspektimeve të mëparshme.
3. Qëllimi i sigurisë në aviacion është mbrojtja dhe siguria e pasagjerëve, ekuipazhit fluturues, personelin që shërben në tokë, publikut në përgjithësi dhe avionit nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme ndaj aviacionit civil që kryhen në tokë ose në fluturim.

Prezantimi i ekipit

Në fillim të inspektimit, grupi i inspektimit mori takim me përfaqësuesit e (subjekti i inspektuar), ku u prezantuan objektivat e inspektimit, dhe u paraqit Plani i Inspektimit.

Ekipi i inspektimit të AAC-së përbëhej, nga:

1. Znj./z. _____ – drejtues;
2. Znj./z. _____ – anëtar;
3. Znj./z. _____ – anëtar.

Gjatë aktivitetit dhe në mbyllje, ekipi u shoqërua nga përfaqësues të (subjekti i inspektuar):

1. Znj./z. _____ – pozicioni i punës;
2. Znj./z. _____ – pozicioni i punës.

Takimi pas inspektimit

Në takimin përmbyllës (*debriefing*) inspektorët e DSMA/AAC paraqitën para përfaqësuesve të znj./z. _____, mangësitë e konstatuara, si edhe dhanë rekomandimet përkatëse për korrigjimin e tyre (bashkëlidhur minutat e takimit të firmosura nga palët).

Aktiviteti operacional i monitorimit në vendndodhje

Mangësitë e identifikuara gjatë këtij inspektimi janë hedhur në formatin përkatës, bashkëlidhur këtij raporti.

Klasifikimi për përputhshmërinë me kërkesat e PKSAC, PKTSAC bazohet në sistemin e vlerësimit që përcakton kapitulli 6 i Programit Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë në Aviacionin Civil (PKKCSAC), miratuar me urdhrin e ministrit nr. 19, datë 26.2.2013.

1. Papajtueshmëri e lartë – kategori 1	2. Papajtueshmëri e ulët – kategori 2
3. Në përputhje, kërkohet përmirësim – kategori 3	4. Në Përputhje të plotë – kategori 4
5. Nuk aplikohet	6. Nuk konfirmohet

Për grupin e auditit/ inspektim / testimit

(Emri i drejtuesit të grupit)

Numri i papajtueshmërisë:	GI- __/__	Periudha e auditit:	
Referenca e dokumentit:	-	Protokolli i referencës së auditit:	
Lloji i papajtueshmërisë:	<input type="checkbox"/> <i>Papajtueshmëri e lartë - kat 1</i> <input type="checkbox"/> <i>Papajtueshmëri e ulët - kat 2</i> <input type="checkbox"/> <i>Në përputhje, kërkohet përmirësim - kat 3</i> <input type="checkbox"/> <i>Në përputhje të plotë - kat 4</i>	Afati:	
Papajtueshmëria:			
TEKSTI:			
REKOMANDIM:			
MASAT KORRIGJUESE – IMPLEMENTIMI DHE STATUSI:			
MASAT KORRIGJUESE TË PROPOZUARA/ ARSYEJA E PAPAJTUESHMËRISË	Subjekti/personi përgjegjës	Data e vënies në zbatim	
Ekipi i inspektimit/ auditimit:		Data	
VERIFIKIMI I IMPLEMENTIMIT TË MASAVE KORRIGJUESE:			