

MBI CERITIFKIMIN E AEROPORTIT NDËRKOMBËTAR TË KUKËSIT

“ZAYED- Flatrat e Veriut”

Nga Selma Pagria dhe Geri Braho



Duke u referuar situatës së përgjithshme në vend dhe jo vetëm para kryerjes me sukses të fluturimit të parë atij të datës 18 prill 2021, ku një avion i flotës së kompanisë ajrore shqiptare “Air Albania” me pasagjerë shqiptarë të ardhur nga Britania e Madhe, nëpërmjet Aeroportit Ndërkombëtar të Tiranës, u ul në Aeroportin Ndërkombëtar të Kukësit të sapo certifikuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil po sjellim më poshtë për publikun dhe lexuesit e Postës Ajrore një informacion mbi procesin e certifikimit të këtij aeroporti.

Besoj ju kujtohen njoftimet e shumta mediatike që citonin burimet zyrtare lidhur me datën e kryerjes së fluturimit të parë ajror komercial më datë 18 prill 2021, të cilat nuk u morën dhe aq shumë seriozisht nga një pjesë e publikut brenda dhe jashtë vendit. Shumica e skeptikëve e cilësonin këtë ngjarje si një premtim elektoral të lidhur me afrimin e zgjedhjeve të përgjithshme elektorale për Kuvendin e Shqipërisë, të cilat ishin dekretuar për datën 25 prill 2021. Disa prej skeptikëve e shikonin pamundësinë e mbajtjes së këtij premtimi tek ekspertiza teknike e stafit të Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Shqipërisë.

Tanimë, kur gjithçka është bërë fakt dhe fluturimi është kryer me shumë sukses dhe në një atmosferë tepër festive, janë inspektorët e Drejtorisë së Mbikqyrjes së Aeroporteve në AAC ata, që kërkojnë të thonë me fjalët e tyre, se si u përmbush procesi i standardizuar i certifikimit të këtij aeroporti e që mundësoi kryerjen e atij fluturimi duke rrëzuar çdo alibi të skeptikëve.

Së pari, le ti referohemi bazës rregullore: Dhe konkretisht, Kreu IV “Aerodromet” i Ligjit Nr. 96/2020 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” dhe Rregullorja Nr. 130/2012 “Për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromeve civile në Republikën e Shqipërisë, si dhe detyrimet dhe përgjegjësitë e operatorëve të aerodromeve” ishin referimet më të sigurt për këtë proces delikatë dhe me shumë përgjegjësi.

Dhe më tej...

Aplikimi i parë në AAC përmes së cilës drejtuesit e KUI paraqitën shprehjen e interesit për certifikimin e Aeroportit Ndërkombëtar të Kukësit mbërriti në Autoritetin e Aviacionit Civil më datë 18 janar 2021.

Në vijim të shprehjes së interesit në AAC, u ngrit grupi vlerësues i AAC-së për procesin e certifikimit të Aeroportit Ndërkombëtar të Kukësit. E ngarkuar më këtë përgjegjësi do të ishte Drejtoria e Mbikqyrjes së Aeroporteve e cila në këtë kuadër kreu vlerësimin e dokumentacionit dhe ka shkëmbyer korrespondenca të vazhdueshme shkresore dhe elektronike me stafin e KUI-t.

Gjithashtu, në datat 29-31/03/2021 u ush-

trua audit në aeroport me qëllim verifikimin e zbatimit dhe përmbushjes së kërkesave rregullore në kuadër të procesit të certifikimit.

Stafi i përfshirë në auditim përbëhej nga inspektorë të Autoritetit të Aviacionit Civil të Shqipërisë dhe inspektorë të Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës. Më datë 29/03/2021, Ekipi miks i këtij Auditit në përputhje me metodologjinë e kryerjes së certifikimit, bazuar dhe në programin e punës zhvilloi në vend takimin hapës me pjesëmarrjen e personave përgjegjës nga KUI. Gjatë takimit hyrës nga ana e AAC u prezantua ekipi i auditit, qëllimi i auditimit, programi i punës, si dhe fushat që do të auditohen. Më tej, u prezantuan personat përgjegjës nga KUI sipas departamenteve, si dhe u paraqit një sintezë e shkurtër mbi hapat që ka ndjekur KUI për të realizuar procesin e certifikimit sipas Urdhrit të Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë Nr 130/2012.

Me datë 31/03/2021 u zhvillua takimi mbyllës, me pjesëmarrjen e përfaqësuesve nga KUI dhe AAC, ku u prezantuan gjetjet paraprake, të cilat ishin konstatuar gjatë ditëve të auditimit dhe Që do të shërbenin si bazë për raportin final. Nga stafi i KUI nuk pati kontestime mbi gjetjet e prezantuara.



Më datë 06/04/2021, AAC ka dërguar raportin e auditit së bashku me papajtushmëritë dhe observimet dhe u kërkua nga ana e operatorit të aeroportit hartimi i Planit të Veprimeve Korrigjuese dhe adresimi i gjetjeve sipas raportit, në një kohë sa më të shpejtë, por jo më vonë se 08/04//2021.

Më tej, në datat 12-14/04/2021 u ushtrua auditimi ndjekës (follow-up) në me qëllim verifikimin e zbatimit dhe përmbushjes së kërkesave rregullatore. Gjatë auditit ndjekës stafi i DMA u asistua nga Z. Jean-Christophe Barbieri, ekspert në DGAC për rajonin jugor të Francës.

Z. Barbieri ka asistuar në fushat si më poshtë:

- Vlerësim i përgjithshëm i infrastrukturës së aerodromit në përputhshmëri me kërkesat rregullatore në fuqi;
- Shqyrtim dhe vlerësimin i dokumentacionit të plotë (Manuale, SOPs etj);
- Vlerësim i pajisjeve operationale dhe përputhshmërisë së tyre me standardet në fuqi.
- Vlerësim mbi personelin kyç të aerodromit.

Në përfundim të auditit ndjekës (follow-up) dhe të verifikimit të implementimit të masave korrigjuese nga Aeroporti Ndërkombëtar i Kukësit, Drejtoria e Mbikëqyrjes së Aeroporteve ka përditësuar raportin e auditit sipas informacionit bashkëlidhur, si dhe i ka dërguar Aeroportit Ndërkombëtar të Kukësit raportin e verifikimit të masave korrigjuese dhe certifikatën e aerodromit.

Në përfundim të auditit ndjekës (follow-up) dhe të verifikimit të implementimit të masave korrigjuese nga Aeroporti Ndërkombëtar i Kukësit, Drejtoria e Mbikëqyrjes së Aeroporteve ka përditësuar raportin e auditit sipas informacionit bashkëlidhur, si dhe i ka dërguar Aeroportit Ndërkombëtar të Kukësit raportin e verifikimit të masave korrigjuese dhe certifikatën e aerodromit.

Grupet e ndryshme në përbërje të ekipit të Auditit kryen verifikime të plota në fushat si më poshtë:

- Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë (organizimi, përgjegjësite, politika e safety, objektivat, trajnimet e safety, plani i implementimit etj);

- Karakteristikat fizike (Dimensionet e pistës; Dimensionet e zonave të pastra; Dimensionet e rrugëve lidhëse; Dimensionet e apronit; Pozicioni i izoluar i parkimit; Rripi i pistës; Dimensionet e RESA; Pjerrësitë gjatësore dhe tërthore të pistës, rrugëve lidhëse, apronit, RESA-s, dhe rripit të pistës; Forca mbajtëse e pistës, rrugës lidhëse, zonave të pastra, rripit të pistës dhe RESA);
- Karakteristikat fizike (Shenjat dhe vijëzimet për rrugët lidhëse, pistën, apronin, shenjat e udhëzimit të detyrueshëm, shenja e identifikimit dhe shenjat e informimit; treguesi i drejtimit të erës;
- Shërbimet në terminal, fasilitetet për përpunimin e pasagjerëve dhe bagazheve;
- Kontrolli i lëvizjes së mjeteve në zonën ajrore (Procedurat për lëshimin e lejes për lëvizjen në zonën ajrore, trajnimet, rregullorja për lëvizjen e mjeteve në zonën ajrore);
- Shërbimi i Shpëtimit dhe Zjarrëfikjes (Mangësitë e identifikuar gjatë rishikimit të dokumentacionit; Struktura organizative e RFFS; Kërkesat për stacionin e zjarrëfikjes; Kualifikimet dhe kompetencat e personelit; Mjetet dhe pajisjet; Sistemi i komunikimit dhe alarmit; Rrugët e emergjencës; Agjentët fikës dhe magazinimi i tyre; Mirëmbajtja parandaluese e mjeteve të RFFS-së);
- Kontrolli i pengesave (Përcaktimi i OLS; Kualifikimi dhe përgjegjësitë e personelit; Procedurat për të identifikuar objektet që penetrojnë OLS; Ruajtja e OLS; Identifikimi i pengesave; Shënjimi dhe ndriçimi i pengesave);
- Procedurat e komunikimit dhe koordinimit midis KUI dhe ANSP;
- Mbrojtja e zonave të radarëve dhe pajisjeve ndihmëse navigacionale;
- Menaxhimi i botës shtazore;
- Menaxhimi i apronit (Procedurat, komunikimi, Shërbimet e marshallimit);
- Operime në Kushtet e këqija të motit, Matja dhe raportimi i friction test;
- Rrethimi i aerodromit;
- Vendosja e pajisjeve Nav Aids/ Lëshimi i NOTAM (Oficeri i caktuar për raportimet dhe kualifikimet e tij; Procedurat për lëshimin e NOTAM);
- Furnizimi me karburant;
- Shërbimi de-anti/icing;
- Siguria në punë në aerodrom (MOWP, limitimi kohor i punimeve dhe kufizimet, menaxhimi dhe kontrolli i punimeve në aerodrom, shënjeshtë, shenjat, ndriçimi dhe komunikimi);
- Ndriçimi aeronautik dhe furnizimi me energji elektrike (Dritat e pistës, rrugëve lidhëse, apronit, SALS);

- Mirëmbajtja e zonave të manovrimit (Programet dhe procedurat e mirëmbajtjes);
- Kontratat me palët e treta;
- Ndriçimi aeronautik dhe furnizimi me energji elektrike, Low visibility operations (Burimi primar dhe sekondar i furnizimit me energji elektrike, mirëmbajtja e sistemit elektrik).



Kështu, u finalizua një prej proceseve më të rëndësishme që i dha jetë aeroportit të dytë ndërkombëtar për fluturime ajrore në vendin tonë. Është fakt tashmë i njohur se aty u shkrua historia, një histori që do mbahet mend gjatë jo vetëm prej pasagjerëve të parë të këtij fluturimi, por edhe të publikut vendas dhe të ftuarëve të tjerë që me praninë dhe entuziazmin e veçantë e bënë këtë ditë të paharrueshme.

Data 18/04/2021 do kujtohet jo vetëm si një datë ku u mbajt një premtim i bërë nga ana e Kryeministrit Rama dhe ministres Balluku, por dhe si një gurë prove për aftësitë e inspektorëve të Autoritetit të Aviacionit Civil, të cilët i merituan përgëzimet dhe mbështetjen e të gjithë publikut pa dallim. Në fund të fundit u konfirmua se transporti ajror është një e mirë e përbashkët. Le ta mbyllim këtë informacion me lajmin e fundit për aeroportin e Vlorës që padyshim do jetë një tjetër eksperiencë ku do konsolidohet aftësia dhe ekspertiza e AAC-së.

Redaktoi: [Bujar Hazizaj](#)



NIS VAKSNIMI KUNDËR COVID-19 PËR PUNONJËSIT E AVIACIONIT CIVIL

Tiranë, 20 Prill 2021

Në qendrën e vaksinimit pranë Stadiumit Kombëtar “Air Albania” filloi vaksinimi i të gjitha grupeve të aviacionit civil, ku u përfshinë Operatori ajror “Air Albania”, inspektorët e Autoritetit të Aviaiconit Civil, kontrollorët dhe inxhinierët e Ofruesit të Shërbimeve të Trafikut Ajror ALBCONTROL SHA. Përfshirja e tyre u bazua në vlerësimin ekspertëve të Ministrisë së Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale që i konsideroi si grupe të riskuara dhe me qëllim për t’u siguruar atyre mbrojtjen e shëndetit teksa ushtrojnë funksionet ditore gjatë operimeve në transportin ajror.

Vet të vaksinuarit e vlerësuan këtë ngjarje si një shënjë të kujdesit të gjithanshëm që merr parasysh mbrojtjen e shëndetit të pasagjerëve ajror dhe punonjësve të tjerë të këtij sektori nga rreziqet e infektimit të shkaktuar nga virusi COVID-19. Ata u shprehën, se ky proces, do t’i ndihmojë për të vijuar pa ndërprerje kryerjen e detyrave dhe përgjegjësi si inspektor gjatë monitorimeve, pavarësisht kufizimeve të diktuar nga pandemia, e cila ka prekur rëndë këtë sektor të ekonomisë së vendit tonë.



Miratohet Programi i ri Kombëtar i Sigurisë së Aviacionit Civil

Nga Bujar Hazizaj*



Pas miratimit nga Kuvendi të ligjit nr.96/2020 Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë, i cili shfuqizoi Kodin e mëparshëm të miratuar me ligjin nr.10040, datë 22.12.2008, një tjetër akt nënligjor shfuqizohet për t'u zvendësuar me një tjetër akt madhor siç është Programi Kombëtar i Sigurisë së Aviacionit Civil (PKSAC) i miratuar së fundi me Vendimin e Këshillit të Ministrave Nr. 1115, datë 24.12.2020

Ky është një tjetër hap i hedhur në drejtimin e duhur e që ndikoj në fuqizimin e sistemit kombëtar të sigurisë së aviacionit civil në vendin tonë. Ndërtimi dhe vënia në operim e aeroporteve të reja si Aeroporti Ndërkombëtar i Kukësit ZAYED dhe më pas ai i Vlorës shikohen në jo vetëm si arritje programore të qeverisë, por dhe si zgjerim i objektit të punës rregullative dhe mbikëqyrëse të Autoritetit të Aviacionit Civil (AAC).

Çfarë është dhe nga buron detyrimi për të pasur PKSAC?

Shqipëria që prej vitit 1991 është Shtet Anëtar i Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) dhe si Shtet Kontraktues ka detyrimin ligjor për zbatimin e Standardeve dhe Praktikave të Rekomanduara (SARP) që përmbahen në Aneksin 17 – Siguria, të Konventës së Çikagos për Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

Shqipëria gjithashtu është Shtet Anëtar i Konferencës Evropiane të Aviacionit Civil (ECAC), që prej vitit 1998 dhe ka pranuar për zbatim masat e sigurisë së aviacionit që përmbahen në Dokumentin 30 – Pjesa II (Restricted).

Ndërkaq Shqipëria, si Palë Kontraktuese e Marrëveshjes së ZPAE-s me Komunitetin Evropian për krijimin e një zone përbashkët të aviacionit evropian, duhet të sigurojë që standardet bazë të përbashkëta të Komunitetit Evropian dhe mekanizmat monitorues të përputhshmërisë mbi sigurinë e aviacionit, siç është përcaktuar në Shtojcën I, të zbatohen në çdo aeroport të vendosur në territorin e saj, që nuk përdoren ekskluzivisht për qëllime ushtarake.

Ato janë gjithashtu të detyrueshme për të gjithë operatorët, duke përfshirë transportuesit ajrorë vendas e të huaj, që ofrojnë shërbime komerciale në këto aeroporte, si dhe të gjitha entitetet që zbatojnë standardet e sigurisë së aviacionit që operojnë nga objekte të vendosura brenda ose jashtë objekteve të aeroporteve dhe që ofrojnë mallra dhe/ ose shërbime për ose nëpërmjet aeroporteve. Këto detyrime ndërkombëtare që përbëjnë gjithashtu kërkesa kombëtare kanë për qëllim parësor sigurinë e pasagjerëve, të ekuipazhit, të personelit që shërben në tokë dhe të publikut të gjerë në të gjitha çështjet që lidhen me sigurinë në operim (safety) kundër akteve të ndërhyrjes së paligjshme ndaj aviacionit civil.

Por teksa nënvizojmë përgjegjësinë e Shtetit Anëtar në raportet me këto organizata ndërkombëtare duhet të nënvizojmë gjithashtu dhe përgjegjësinë e Autoritetit të Aviacionit Civil (AAC) në kuadër të organizimit kombëtar të sistemit të sigurisë së aviacionit.

Neni 114, pika 1 e Kodit Ajror të RSH përcakton se: “Autoriteti përgjegjës për sigurinë e aviacionit civil në Republikën e Shqipërisë është AAC-ja, përveç kur parashikohet ndryshe në këtë Kod, dhe se

AAC-ja ndërmerr masat e nevojshme rregullative për parandalimin e ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil”.

Në vijim po aty, Kodi Ajror përcakton se: “Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) është përgjegjës për hartimin, zbatimin dhe mirëmbajtjen e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil (PKSAC”).

Duke qënë një dokument për përdorim të kontrolluar po rezervohemi në dhënien e më shumë informacioneve duke nënvizuar se ashtu siç është unik vet organizimi dhe mbikëqyrja e sigurisë së aviacionit civil ashtu është edhe ky dokument, në të cilin përcaktohen përgjegjësitë për zbatimin e standardeve bazë të përbashkëta të përcaktuara në nenin 113 të këtij Kodi dhe ku përshkruhen masat që duhen zbatuar nga operatorët dhe entitetet për këtë qëllim. Si i tillë PKSAC ka vlerë të jashtëzakonshme dhe se duhet mirëmbajtur e zhvilluar në vazhdimësi duke marrë në konsideratë kërcënimet që zhvillohen dhe përparimet teknologjike. Për ata që punojnë në sektorin e transportit ajror Programi Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil (PKSAC) është një dokument jetësor që “vdes” nëse e lë në raftin e librave apo në sirtarin e punës.

Në ushtrimin e rolit dhe përgjegjësi të përcaktuara në Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë dhe me qëllim koordinimin e aktiviteteve të sigurisë ndërmjet departamenteve dhe organizatave të tjera shtetërore, aeroporteve dhe operatorëve ajrorë, ofruesit të shërbimeve të lundrimit ajror dhe entiteteve të tjera të lidhura ose që janë përgjegjëse për zbatimin e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil dhe standardeve për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjeve të paligjshme, krijohet

Komiteti Kombëtar i Sigurisë së Aviacionit Civil (KKSAC), i kryesuar nga drejtori ekzekutiv i AAC-së. Duke marrë parasysh dy ngjarjet kriminale të ndodhura në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës “Nënë Tereza” në vitet 2016 e 2019 është propozuar nga AAC që ky komitet kombëtar, formimi dhe funksionimi i të cilit rregullohet me VKM, të mos jetë vetëm një forum këshillimor, siç është aktualisht, por edhe vendimmarrës për çështjet e sigurisë së aviacionit civil në Republikën e Shqipërisë.

Drejtoria e Mbikqyrjes së Shërbimeve të Lundrimit Ajror (DMSHLA)

Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC) ka marrë në shqyrtim kërkesën zyrtare të ALBCONTROL SHA me Nr. 225, datë 17.02.2021 për certifikimin e saj si ofrues i autorizuar për dhënien e shërbimeve të lundrimit ajror në Aeroportin

Ndërkombëtar të Kukësit



Bazuar në këtë kërkesë ALBCONTROL SHA ka përcaktuar konceptin e operimit **AFIS - Aerodrome Flight Information Service**, për këtë aeroport, një term i përdorur për të përshkruar sigurimin e informacionit të dobishëm për kryerjen e sigurtë dhe efikas të trafikut të aerodromit në ato aerodrome të caktuara për përdorim për aviacion të përgjithshëm ndërkombëtar ku autoriteti përkatës i shërbimeve të trafikut ajror përcakton që siguri i shërbimit të kontrollit në atë aerodrom nuk ka nevojë të mbahet në baza 24-orëshe.

Zgjedhja e ofrimit të këtij shërbimi nga ALBCONTROL SHA për këtë aeroport është një zgjedhje optimale, e përkohëshme për këtë aeroport, pasi ky aeroport është i ri dhe do t'i duhet kohë që të marrë ngarkesën e duhur me fluturime ajrore ndërkombëtare komerciale civile. Gradualisht shërbimi AFIS, bashkë me rritjen e fluturimeve mund të transformohet si shërbim në një shërbim tjetër më kompleks për të përballuar rritjen e fluturimeve në të ardhmen e afërt. Së bashku me AFIS, ALBCONTROL SHA. do të ofroj dhe shërbimet e meteorologjisë për aeroportin e për rrjedhojë këto dy shërbime do të jënë pjesë e certifikimit dhe e verifikimit të vazhdueshëm nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil.

Në nisjen e këtij procesi AAC planifikoi dhe kreu një serë aktivitete të ndryshme bazuar në rregulloret kombëtare në fuqi. Këto aktivitete më së shumti konsistojnë në mbikëqyrjen e pavarur të ALBCONTROL SHA. nga AAC si dhe në takime pune midis palëve të interesuara për të bërë të mundur mbylljen e procesit të certifikimit sipas standardeve në fuqi.

Drejtoria e Mbikqyrjes së Sigurisë në Aviacion (DMSA)

Në datat 29 - 31 mars 2021 Drejtoria e Mbikqyrjes së Sigurisë në Aviacion (DMSA) ushtroi një audit të sigurisë në Aeroportin Ndërkombëtar të Kukësit bazuar në Urdhërit të Brendshëm (Prot Nr. 128, datë 03.03.2021) të Drejtorit Ekzekutiv të AAC “Për ushtrimin e auditit të përgjithshëm pranë Aeroportit të Kukësit në kuadër të procesit të certifikimit”. Ky audit u krye nga një ekip miks me pjesëmarrjen e 3 inspektorëve të DMSA/ AAC dhe 2 specialistë të sigurisë së aviacionit nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës.

Objektivat e auditit ishin:

- 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
- Për të identifikuar të metat apo mangësitë në masat dhe procedurat e sigurisë së aviacionit dhe për të garantuar korrigjimin e tyre të shpejtë
- 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.



Siç dihet qëllimi kryesor i auditit të sigurisë (security) 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.

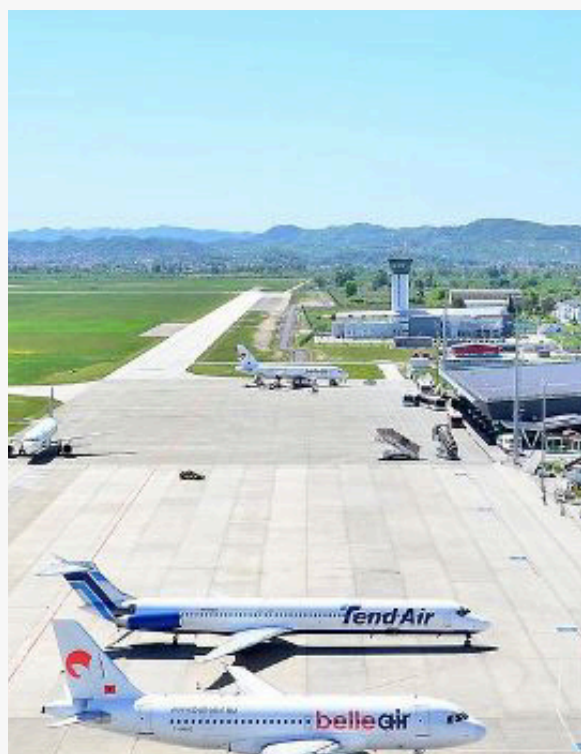
Disa nga pikat që u mbikqyrën gjatë këtij Auditi ishin:

- Mbikqyrja në vend e gjurmës së aeroportit dhe zonave të kufizuara të sigurisë sipas parashikimeve në ASP;
- Mbikqyrja e të gjitha pikave të kontrollit të sigurisë sipas parashikimeve në Programin e Sigurisë së Aeroportit (PSA/ASP);
- Pajisjet e Sigurisë në të gjitha pikat e kontrollit të sigurisë;
- Perimetri, Ruajtja dhe Patrullimi si dhe Portat e Emergjencës;
- Kamerate me qark të mbyllur (CCTV);
- Akses Kontrolli në aeroport;
- Rekrutimi, trajnimi dhe certifikimi i punonjësve të Sigurisë në Aviacion.

Pas përfundimit të Auditit DMSA përgatiti Raportin e Auditit të Sigurisë me Gjetjet dhe Rekomandimet përkatëse. Bazuar në Programin Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil (PKSAC) drejtuesit e Aeroportit Ndërkombëtar të Kukësit duhet të paraqesin në DMSA/AAC Planin e masave korrigjuese për këto gjetje dhe implementimin e rekomandimeve brenda afateve të caktuara.

Siç dihet, më datë 18 Prill 2021 në këtë aeroport u krye një fluturim i parë inaugural me pasagjerë shqiptarë të ardhur nga Britania e Madhe nëpërmjet Aeroportit Ndërkombëtar të Tiranës “Nënë Tereza”.

Në vazhdimësi, të tjera aktivitete monitorimi do kryen nga ana e inspektorëve të DMSA/AAC, për të verifikuar dhe siguruar përputhshmërinë e masave të sigurisë që aplikohen në këtë aeroport të ri ndërkombëtar me kërkesat e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil (PKSAC).



Teksa kemi hyrë në sezonin veror të dhëna inkurajuese vijnë nga sektori i marketingut të operatorëve ajror për muajin prill 2021. Gjithësej janë 101,354 pasagjerë që kanë udhëtuar gjatë këtij muaji për/ nga Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës “Nënë Tereza” (TIA), prej të cilëve 748 janë pasagjerë të fluturimeve të rastit (charter).

Në krye të shoqërive ajrore që operojnë për/nga TIA qëndrojnë:

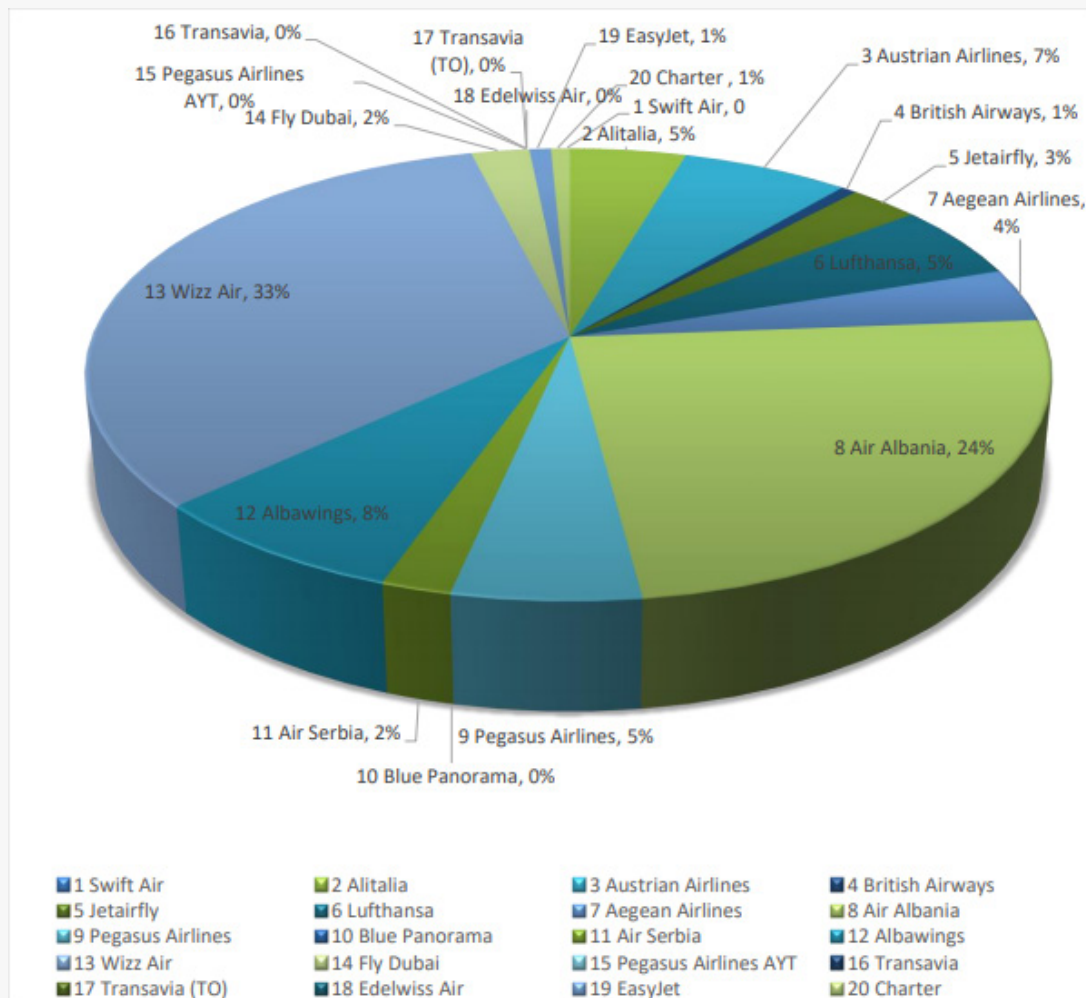
Wizz Air, me 33% ose 33,574 pasagjerë

Air Albania, me 24% ose 24,519 pasagjerë

Albawings, me 8% ose 7,744 pasagjerë

Tabela 1: Kompanitë ajrore dhe pasagjerët e transportuar gjatë muajit Prill

NR	Shoqëritë ajrore	PASAGJERË	Zotërimi i tregut në%
		PRILL 2021	
1	Swift Air	-	-
2	Alitalia	4,621	5%
3	Austrian Airlines	6,647	7%
4	British Airways	631	1%
5	Jetairfly	2,774	3%
6	Lufthansa	5,507	5%
7	Aegean Airlines	3,916	4%
8	Air Albania	24,519	24%
9	Pegasus Airlines	5,470	5%
10	Air Serbia	2,040	2%
11	Albawings	7,744	8%
12	Wizz Air	33,574	33%
13	Fly Dubai	2,310	2%
14	Pegasus Airlines AYT	-	0%
15	Transavia	-	0%
16	Transavia (TO)	-	0%
17	Edelwiss Air	-	0%
18	EasyJet	853	1%
	TOTAL	101,354	100%



Grafiku 1: Levizja e pasagjereve qe kane levizur nga TIA gjate prill 2021, sipas kompanive ajrore.

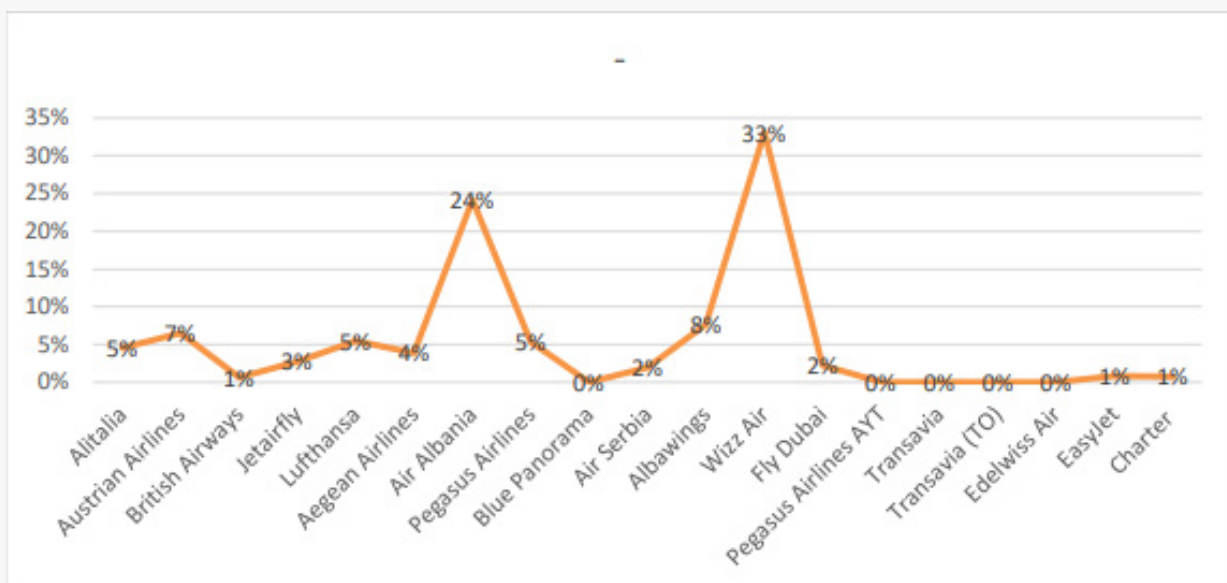
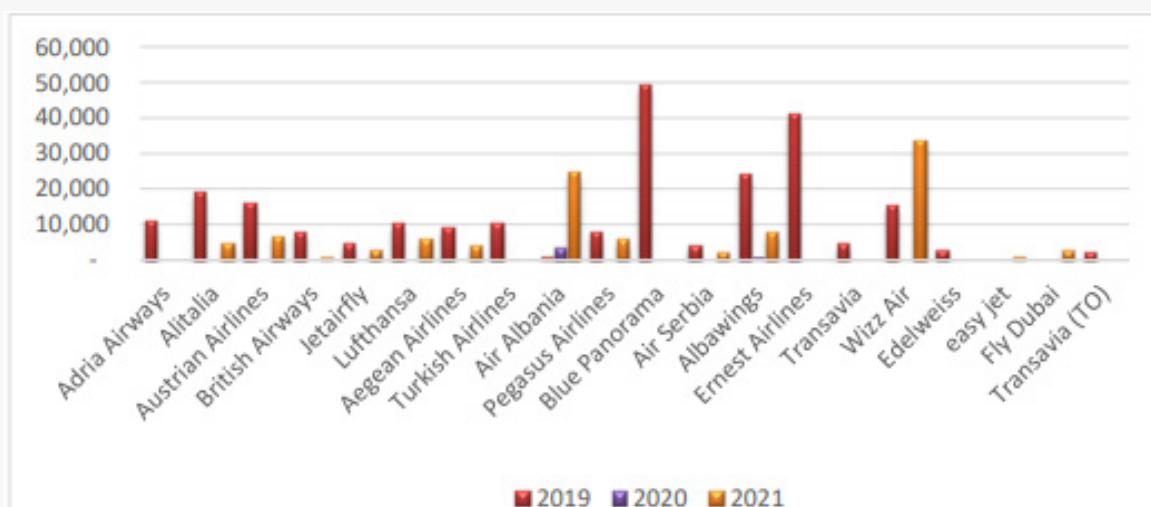


Tabela 2: Numri i pasagjerëve sipas kompanive ajrore përgjatë tre viteve të fundit:

PASAGJERË MUAJ PRILL 2019/2020/2021						
	Shoqëritë Ajrore	PRILL 2019	PRILL 2020	PRILL 2021	% e ndryshimit 2020-2019	% e ndryshimit 2021-2020
1	Swift Air	-	-	-		
2	Adria Airways	11,004	-	-	-100.00%	
3	Alitalia	18,690		4,621	-100.00%	
4	Austrian Airlines	15,574		6,647	-100.00%	
5	British Airways	7,599		631	-100.00%	
6	Jetairfly	4,481		2,774	-100.00%	
7	Lufthansa	10,275		5,507	-100.00%	
8	Aegean Airlines	9,121		3,916	-100.00%	
9	Turkish Airlines	9,830	-		-100.00%	
10	Air Albania	714	3,331	24,519	366.53%	636.09%
11	Pegasus Airlines	7,883		5,470	-100.00%	
12	Blue Panorama	49,130		-	-100.00%	
13	Air Serbia	3,830		2,040	-100.00%	
14	Albawings	23,933	598	7,744	-97.50%	1194.98%
15	Ernest Airlines	41,016	-			
16	Transavia	4,277			-100.00%	
17	Wizz Air	15,179		33,574	-100.00%	
19	Edelweiss	2,384			-100.00%	
20	easy jet			853		
21	Fly Dubai			2,310		
22	Transavia (TO)	2,161		-	-100.00%	
23	Shuma	237,081	3,929	100,606	-98.34%	2460.60%
24	CHARTER	2,384	54	748	-97.73%	1285.19%
25	TOTAL	239,465	3,983	101,354	-98.34%	2444.66%

Grafiku 3: Numri i pasagjerëve për vitin 2019, vitin 2020, vitin 2021 sipas operatorëve ajror.



FLUTURIMET CARGO:

Fluturimet Cargo kanë pasur gjithashtu rritje prej 92% krahasuar me një vit më parë.

CARGO PRILL 2019/2020/2021										
Nr	Shoqëritë ajrore	PRILL 2019			PRILL 2020			PRILL 2021		
		Mallra (kg)	Posta (kg)	Cargo (kg)	Mallra (kg)	Posta (kg)	Cargo (kg)	Mallra (kg)	Posta (kg)	Cargo (kg)
1	Swift Air	49,759	-	49,759	63,764	-	63,764	71,801		71,801
2	Adria Airways	12,641	7,992	20,633	-	-	-			-
3	Alitalia	12,479	-	12,479	-	-	-	1,485		1,485
4	Austrian Airlines	41,982	14,045	56,027	-	-	-	19,340	4,265	23,605
5	British Airways	-	2,577	2,577	-	-	-		1,178	1,178
6	Lufthansa	2,380	3,913	6,293	-	-	-	1,394	6,496	7,890
7	Aegean Airlines	4,988	7,001	11,989	-	-	-	4,019	4,678	8,697
8	Turkish Airlines	4,916	482	5,398	-	-	-			-
9	Air Albania	-	-	-	15,649	-	15,649	7,399	606	8,005
10	Pegasus Airlines	7,377	-	7,377	-	-	-	14,925		14,925
11	Blue Panorama	887	1,350	2,237	-	-	-			-
12	Jetairfly	-	-	-	-	-	-	258	722	980
13	Air Serbia	4,825	6,486	11,311	-	-	-	5,601	5,823	11,424
	Fly Dubai							2,407		2,407
	Shuma	142,234	43,846	186,080	79,413	-	79,413	128,629	23,768	152,397
15	Charter	-			172	-		7,485		
	TOTAL	142,234	43,846	186,080	79,585	-	79,413	136,114	23,768	152,397
							-57%	92%		

Këshilli i ICAOs miraton tjetër përgjigje për pandeminë dhe masat për rimëkëmbjen.



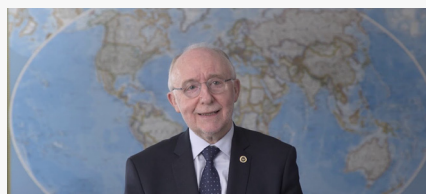
Këshilli i ICAOs miratoi në fund të muajit mars, 6 rekomandime të reja, për përgjigjen ndaj COVID-19 dhe ndryshoi dy të tjera, teksa Shtetet, vazhdojnë të adresojnë informacione më të fundit dhe të bashkëpunojnë për optimizimin e rolit të transportit ajror ndërkombëtar në rikuperimin e pandemisë globale dhe sigurimin e rifillimit të shpejtë të udhëtimeve ajrore.

Rekomandimet e reja, ndryshimet dhe përditësimi i udhërrëfyesit janë përmbledhur në High-Level Cover Document and 'Take-off' Guidelines, të lëshuar nga Task Forca e Këshillit për Rikuperimin e Aviacionit [Council's Aviation Recovery Task Force (CART)], e ngritur menjëherë pasi Organizata Botërore e Shëndetësisë kishte identifikuar pandeminë e shkaktuar nga COVID-19.

“Në vijim të emergjencës për variantet e reja të virusit, daljes së vaksinës dhe të rejave të tjera për luftimin e COVID-19,

puna e CART ka shënuar çështje specifike si ato të lidhura me testimin dhe vaksinimin e pasagjerëve si pjesë e strategjisë Shtetërore për menaxhimin e riskut të shumëanshëm me objektiv të fundit rikthimin e besimit të publikut në udhëtimin ajror dhe afrimin e pasagjerëve për të fluturuar përsëri. Pas rënies me 70% të trafikut ajror, transporti ajror tani mund të shoh dritën në fund të tunelit duke ju falenderuar edhe këtyre rekomandimeve të reja dhe udhërrëfyesit” komentoi Presidenti i Këshillit të ICAOs Salvatore Sciacchitano.

“Këshilli ka marrë gjithashtu në konsideratë dhe pozicionin më të fundit të OBSH, e cila specifikon se prova e vaksinimit ndaj COVID-19 nuk duhet bërë kusht për udhëtimin ndërkombëtar”, njoftoi ai.



Fusha specifike të lidhura me transportimin e vaksinave në avion tregtar janë adresuar nga Task Forca (CART), duke kërkuar vëmendje dhe veprim për llogari të prodhuesëve farmaceutik, kompanive ajrore dhe operatorëve të aeroporteve, dhe rregullatorëve kombëtar të aviacionit. Këto përfshihet publikimi i ICAOs “Udhëzimet Teknike për Transportimin e Sigurtë të Mallrave të Rrezikshme në rrugë Ajrore” (Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air) me qëllim dhënien e ndihmës për më shumë siguri që vaksinat të jenë të sigurta gjatë përpunimit, transportimit dhe të pranueshme duke nxitur shpërndarjen e tyre të shpejtë dhe efikase në nivel global.

Është treguar se kjo strategji ka qënë shumë e dobishme.

Ekuipazhi ajror (pilot, stjuardesa, mekanik, inxhinjer) ishte gjithashtu në fokus të rekomandimeve të reja në çështje që kanë të bëjnë me lehtësimet rregullatore dhe nevojën e vazhdueshme të ofruesve të shërbimeve dhe personelit thelbësor të transportit ajror, përfshirë dhe kontrollet, për të ruajtur vlefshmërinë e certifikatave, licencave dhe akreditimeve dhe aprovimeve të tyre tjetër profesionale.

Në përshëndetjen e miratimit të Fazës III nga Këshilli, Sekretarja e Përgjithshme e ICAO Dr. Fang Liu vlerësoi njohjen nga shtetet të rëndësisë kritike të transportit ajror ndaj përparësive aktuale globale, përveç "përpjekjeve të jashtëzakonshme në emër të Sekretariatit ICAO për koordinimin, dhënien e këshillave dhe azhurnimet e shpejta që ka kërkuar procesi CART Faza III".

Dr. Liu gjithashtu tërhoqi vëmendjen për rolin e vazhdueshëm që po luhet nga ICAO në mbështetje të bashkëpunimit pandemik rajonal dhe ndërkombëtar më efektivitet dhe të harmonizuar në mbështetje të objektivave të CART dhe theksoi se hartat aktuale të rrugës (en-route) dhe mekanizmat e koordinimit po ndryshoheshin për t'u përshtatur me ndryshimet e Fazës III.

Këshilli gjithashtu ra dakord të thërriste një konferencë të nivelit të lartë me pjesëmarrjen Ministrore në Tetor (2021) për të marrë përkrahje politike nga Shtetet Anëtare dhe për të marrë angazhim drejt një rimëkëmbje të plotë të transportit ajror ndërkombëtar.



Udhëzime të reja dhe të rishikuara CART Faza II

Rekomandimi 12 (i rishikuar)

Shtetet Anëtare duhet të planifikojnë të vendosin masat e nevojshme për të zbutur rreziqet e shoqëruara me lehtësime të zgjatura rregullatore dhe për të shmangur zgjerimin e lehtësimeve (si ndryshimet thelbësore ashtu edhe ato të zgjatura të COVID-19 të Ndërlidhura (CCRD)) përtej 31 Marsit 2021. Shtetet që janë në nevojë të veprimeve alternative për t'u mundësuar ofruesëve të shërbimeve dhe personelit për të ruajtur vlefshmërinë e certifikatave, licencave dhe miratimeve të tyre të tjera gjatë pandemisë COVID-19 duhet të përdorin sistemin e përjashtimeve të synuara (TE) nga 1 prilli 2021. Për më tepër, shtetet inkurajohen të lehtësojnë hyrjet ndërkufitare në objektet mjekësore dhe të trajnimit, duke përfshirë pajisjet e trajnimit të simulimit të fluturimit të përdorura për ekuipazhin e fluturimit (kombëtar dhe të huaj) dhe Kontrollorët e Trafikut Ajror (ATCO) për të ruajtur certifikimet e tyre, përvojën e fundit dhe aftësinë.



Rekomandimi 14 (i rishikuar)

Shtetet që marrin në konsideratë formimin e një Korridori të Shëndetit Publik (PHS) duhet të ndajnë në mënyrë aktive informacionin me njëri-tjetrin për të zbatuar korridoret në mënyrë të harmonizuar. Për të lehtësuar zbatimin, Paketa e Implementimit e ICAO (iPack) për krijimin e një PHC është në dispozicion të Shteteve, përveç mjeteve specifike të PHC të botuara në faqen e internetit të ICAO dhe Aplikacionit që ofron një rregullim model të PHC midis Shteteve.

Rekomandimi 15

Shteteve anëtare u kërkohet të zbatojnë Shtesat Nr. 1 dhe 2 në Udhëzimet Teknike të ICAO për Transportin e Sigurt të Mallrave të Rrezikshme me Ajër (Doc 9284) pa vonesë, në mënyrë, që të lehtësojnë transportin e vaksinave COVID-19 dhe të lejojnë disa mallra të rrezikshme të transportohen në bordin e avionëve për të siguruar një mjedis të sigurt sanitar për pasagjerët dhe ekuipazhin. Nëse ndonjë shtet dëshiron të jetë më kufizues, ata kujtohen për detyrimin e tyre për të paraqitur një ndryshim shtetëror të udhëzimeve teknike.

Rekomandimi 16

Shtetet Anëtare inkurajohen të marrin në konsideratë heqjen e përkohshme të kufizimeve për operacionet e ngarkesave ajrore (Cargo), duke përfshirë, por pa u kufizuar, në dhënien e të drejtave ekstra-bilaterale, në veçanti për shërbimet e të gjitha ngarkesave, për linjat ajrore të huaja për të lehtësuar transportin e mallrave thelbësore, furnizimeve dhe COVID- 19 vaksina.

Rekomandimi 17

Shtetet Anëtare duhet të zbatojnë certifikatat e testimit bazuar në një protokoll, bazën e të dhënave minimale dhe qasjet e zbatimit të përshkruara në Manualin e ICAO për Testimin dhe Masat e Menaxhimit të Rrezikut Ndërkufitar (Doc 10152) për të lehtësuar udhëtimin ajror. Shtetet inkurajohen të kërkojnë prova të testimit që janë të sigurt, të besueshme, të verifikueshme, të përshtatshme për t'u përdorur, në përputhje me legjislacionin për mbrojtjen e të dhënave dhe të ndërveprueshme ndërkombëtarisht / globalisht. Zgjidhjet ekzistuese duhet të merren parasysh dhe mund të përfshijnë një vulë dixhitale të dukshme. Kjo mund të jetë e zbatueshme për certifikatat e vaksinimit.



Rekomandimi 18

Shtetet Anëtare duhet të lehtësojnë aksesin e ekuipazhit ajror në vaksinimin sa më shpejt të jetë e mundur brenda rekomandimeve të Fazës III të Grupit Strategjik Këshillimor të Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSH).



Rekomandimi 19

Vaksinimi nuk duhet të jetë një parakusht për udhëtimet ndërkombëtare. Në kohën kur provat tregojnë se personat e vaksinuar nuk do të transmetonin virusin SARS-CoV-2 ose do të paraqisnin një rrezik të zvogëluar të transmetimit të virusit, Shtetet Anëtare mund të përjashtojnë individë të tillë nga testimi dhe / ose masat e karantinës, në përputhje me një Shtet të pranuar pragu i rrezikut, kuadri kombëtar, situata COVID-19 dhe korniza shumë-shtresore e zbutjes së rrezikut përshkruar në Take-off: Udhëzime për Udhëtimet Ajrore përmes Krizës së Shëndetit Publik COVID-19.

Rekomandimi 20

Shtetet Anëtare duhet të sigurojnë që udhëzimet e Task Forcës (CART) së ICAOs të merren parasysh gjerësisht nga administrata e Shtetit në proceset e vendimmarrjes për planifikimin kombëtar të rimëkëmbjes.

Rriten me më shumë se 200% operimet me drone në hapësirën ajrore të Spanjës, në vitin 2020.

Madrid, Spain.



Është rritur në mënyrë eksponentiale vitet e fundit veprimtaria në sektorin e droneve në Spanjë: në vitin 2020 psh. operimi i droneve të koordinuara nga ENAIRE shkoi në një total prej 1,646, me një rritje prej 207% krahasuar me vitin 2019 (536) dhe 362% më shumë se në 2018 (358).

Këto ishin disa prej shifrave të paraqitura nga García-Monteavaro drejtues i Departamentit për Zhvillimin e Biznesit të Droneve në ENAIRE, gjatë një eventit të organizuar nga AEDAE (Spanish Association of Aeronautical and Space Law), ku u panë shumë projekte inovative të zhvilluara në Spanjë.

ENAIRE, në koordinim me Ministrinë e Transporteve, Lëvizshmërisë dhe Axiendës Urbane (MITMA), ka marr drejtimin e implementimit kryesisht të rregullores aktuale të miratuar për përdorimin e hapësirës së lejuar për dronet.

ENAIRE 

"Rritja e aktivitetit në sektorin e droneve paraqet një sfidë për menaxhimin e sigurtë të operimeve në koordinimin e mjeteve të aviacionit pa pilot" theksoi García-Monteavaro, i cili nënvizoi planet e ENAIRE, ofruesi kombëtar i shërbimit të lundrimit ajror, për implementimin e rregullores për hapësirën e lejuar, të miratuar në fund të muajit shkurt dhe që do hyjë në fuqi në 2023. Kjo rregullore përfshinë menaxhimin e automatizuar të operimeve me drone, si dhe me ato lidhen m Lëvizshmërinë Ajrore Urbane, të cilat janë parashikuar për vitin 2023.

ENAIRe po luan një rol kryesor në menaxhimin e trafikut ajror pa pilot, dhe veçanërisht si ofrues i shërbimeve të CIS në të gjithë vendin. Në këtë drejtim, planifikimi për vendosjen e hapësirës U përfshin, midis 2021 dhe 2022, vlefshmërinë dhe zbatimin e shërbimeve themelore për përdoruesit, dhe më vonë, në 2023, fillimin e CISP (Ofruesi i Përbashkët i Shërbimit të Informacionit). Në të njëjtën kohë, ENAIRe do të luajë një rol dytësor si një USSP publik

(Ofruesi i Shërbimit të hapësirës U) për qeverinë dhe agjencitë e zbatimit të ligjit, ndër të tjera.

Të tjera projekte për lëvizshmërinë urbane ajrore.

García-Monteavaro gjithashtu përmendi disa prej projekteve më inovative në fushën e lëvizshmërisë urbane ajrore dhe të taksive ajrore. Këto janë iniciativa të pilotimit nën kuadrin e Single European Sky (SESAR JU), fluturimet për të cilat do të kryhen në vitin 2022.

Posaçërisht, fluturimet e taksive ajrore në Spanjë do fillojnë në disa rajone pilot në kuadër të disa projekteve si në Santiago de Compostela (AMU-LED project) dhe Villacarrillo, Jaén (USPACE4UAM project), si dhe në Playa de Castelfels në Barcelonë (CORUS-XUAM Project).



Burimi: <https://www.atc-network.com/atc-news/enaire-spain/drone-operations-in-spanish-airspace-increase-by-more-than-200-in-the-last-year>

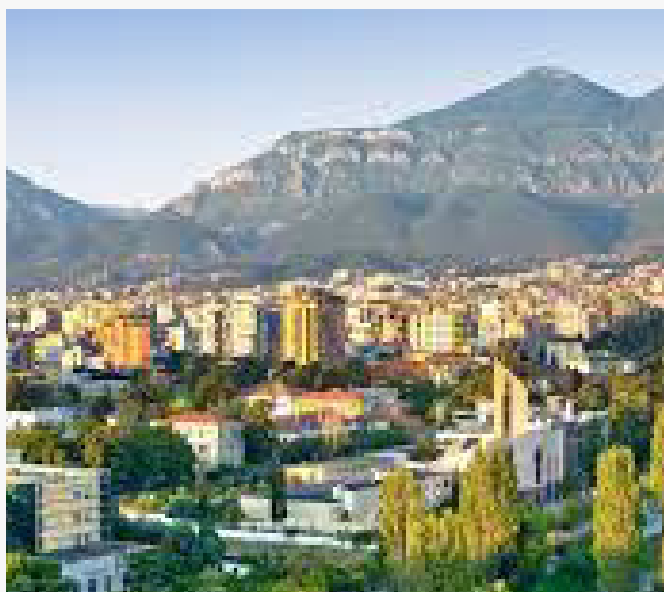
Përshtati në shqip: [Bujar Hazizaj](#)

Tiranë, 2 Prill 2021

Lufthansa, linja e parë ajrore europiane me 5 yje, filloi sot fluturimin e ri midis Tiranës dhe Mynihut.

Operimi i këtij destinacioni të ri do të jetë 2 herë në javë, të Martave dhe të Premteve. Aeroporti i Mynihut është një nga aeroportët më të rëndësishmë të Europës dhe Gjermanisë, gjithashtu rajoni i Mynihut është një nga rajonet më të mëdha dhe më të forta ekonomike në Europë.

Për më shumë informacion mbi çmimet e biletave vizitoni: <https://www.lufthansa.com>



Kukës, 18 Prill 2021

Një avion i shoqërisë ajrore shqiptare "Air Albania" krye uljen e parë me pasagjerë ditën e diel pasdite, më datë 18 prill 2021, duke shënuar zyrtarisht hapjen e Aeroportit të dytë ndërkombëtar civil në Shqipëri. Aeroporti Ndërkombëtar i Kukësit quhet "ZAYED-Flatrat e Veriut" ICAO Code:LAKU.

Aeroporti i ri u bë i mundur nga një investim prej rreth 22 milion euro dhe negociata të gjata me linjat ajrore që do të përdorin aeroportin e ri në të ardhmen.

Fluturimet e rregullta komerciale në Aeroportin Ndërkombëtar të Kukësit pritet të fillojnë në qershor 2021. Nga Kukësi mund të fluturoni për në Zyrih, Bazel, Milano, Londër, etj. Deri më tani, aeroporti i ri ka 107 të punësuar. Aeroporti i Kukësit ka një sipërfaqe rreth 100 hektarë dhe një pistë prej 2.2 kilometrash, nga e cila 4 aeroplanë mund të ngrihen brenda një ore.



Pritet që rreth 500,000 pasagjerë të udhëtojnë gjatë një viti. Aeroporti i Kukësit është projektuar si një aeroport për fluturime Low-Cost. Aktualisht janë disa kompani ajrore si Air Albania, Wizz Air, Helvetic Airways, Chair Airlines, Malta Medair që kanë shprehur interes për këtë aeroport.

<https://www.facebook.com/kukesi.com1/>



Tiranë, 20 Prill 2021

Në Tiranë është nënshkruar kontrata koncesionare midis Qeverisë së Shqipërisë dhe konsorciumit fitues për Aeroportin Ndërkombëtar të Vlorës.

Ministrja e Infrastrukturës dhe Energjisë, Znj. Belinda Balluku theksoi se aeroporti i Vlorës me specifikat e tij, me pistën mbi 3 kilometra që do të akomodojë të gjitha fluturimet transoqeanike, me sektorin e ri të mirëmbajtjes së avionëve dhe me kargon, me transportin e mallrave përmes ajrit, do të shënojë sipas saj një hap të ri në aviacionin civil shqiptar.

"Aeroporti ndërkombëtar i Vlorës është në strategjinë tonë për zhvillimin e aviacionit civil një nga veprat më të mëdha, është aeroporti i të gjithë shqiptarëve, i cili është dizenuar për të akomoduar të gjitha fluturimet kudo në botë dhe sidomos në veçorinë e fluturimeve transoqeanike që deri më sot nuk janë ofruar nga vendi jonë për shkak të pistës jo të përshtatshme në aeroportin e Rinasit", theksoi Balluku.

Balluku tha më tej se punimet për aeroportin e Vlorës do të nisin brenda 14 muajve, pasi do ketë një fazë përgatitore përse i përket studimit mjedisor. "Duhet të theksojmë që aeroporti i Vlorës jo vetëm injektimin direkt mbi 100 milionë euro investim në ekonomi, por ndikimet indirekte të këtij aeroporti janë të jashtëzakonshme", u shpreh më tej ministrja Balluku.

Sipas Qeverisë së Shqipërisë, me nënshkrimin e kontratës hapet rruga për ndërtimin e një prej veprave më madhore të aviacionit civil shqiptar.

Konsorciumi fitues për ndërtimin e këtij aeroporti përbëhet nga Mabetex Group, YDA Group dhe 2A Group dhe punimet për ndërtimin e plotë të aeroportit do të jenë në disa faza.

Tiranë, 25 Prill 2021

SkyUp Airlines ishte linja e parë ajrore që rifilloi fluturimet turistike midis Ukrainës dhe Shqipërisë. SkyUp Airlines rifilloi fluturimin nga Kyiv Borispol (KBP) për në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës “Nënë Tereza” (TIA) më 25 Prill 2021.

Operimi ajror fillimisht do të bëhet dy herë në javë, të Enjteve dhe të Dielave duke përdorur avionët Boeing 737-800, duke u rritur në 5 fluturime në javë nga fundi i muajit maj.

Burimi: <https://www.tirana-airport.com/shqip/d/257/hapet-sezoni-turistik-ne-shqiperi>

Aviation Security Oversight Manual

(Doc 10047) 2nd Edition, 2021

Ky manual përshkruan detyrat dhe përgjegjësitë e Shteteve Anëtare të ICAO në lidhje me krijimin dhe menaxhimin e një sistemi kombëtar të mbikëqyrjes së sigurisë së aviacionit civil. U drejtohet vendimmarrësve të niveleve të larta të qeverisë, pasi thekson detyrimet e Shteteve si nënshkruese të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar (Konventa e Çikagos) e nënshkruar në Çikago më 7 dhjetor 1944 dhe ofron informacion dhe udhëzime për krijimin dhe menaxhimin e një Sistemi kombëtar të mbikëqyrjes së sigurisë së aviacionit civil të shtetit, të cilit mund t'i kërkohej të përmbushë ato detyrime.



Ky manual kufizohet në parametrat e përgjegjësiave të përgjithshme të mbikëqyrjes së sigurisë së aviacionit të një Shteti Anëtar, duke theksuar angazhimin e Shtetit për sigurinë e aviacionit në lidhje me aktivitetin e aviacionit të Shtetit. Disa elementë kritikë (KE) janë identifikuar si komponentë thelbësorë të një sistemi të mbikëqyrjes së sigurisë së aviacionit civil dhe duhet të merren parasysh për zbatimin efektiv të një politike të lidhur me sigurinë dhe procedurave shoqëruese. KE-të e një sistemi të mbikëqyrjes së sigurisë së aviacionit civil të paraqitur në këtë manual përfshijnë:

- Legjislacionin primar të sigurisë së aviacionit
- Programet dhe rregulloret e sigurisë së aviacionit
- Autoritetin e duhur shtetëror për sigurinë e aviacionit dhe përgjegjësitë e tij
- Kualifikimet dhe trajnimet e personelit
- Sigurimin e udhëzimeve teknike, mjeteve dhe informacionit kritik për sigurinë
- Detyrimet e çertifikimit dhe aprovimit
- Detyrimet e kontrollit të cilësisë
- Zgjidhjen e shqetësimeve të sigurisë

NË KËTË NUMËR

BULETINI MUJOR PRILL 2021

Aktivitete Monitorimi

Artikulli Miratohet PKSAC 2021 EK

Botime ICAO Doc 10047 Aviation

Security Oversight Manual

Impakti i COVID 19 mbi aviacionin civil ne Shqiperi.

Këshilli i ICAOs miraton tjetër përgjigje për pandeminë dhe masat për rimëkëmbjen
LAJME - DRONET Rriten me më shumë se

200 perqind ne Spanje
LAJME SHKURT qershor 2021

Mbi certifikimin e KUI

Nis vaksinimi per punonjësit e aviacionit civil



AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

KONTAKT

ZYRA QËNDRORE
Rr. "Sulejman Delvina" P.O Box 205
Tiranë, Shqipëri
TEL: +355 4 225 12 20
WEB: www.aac.gov.al
EMAIL: info@acaa.gov.al

SEKTORI PËR TË DREJTAT E PASAGJERIT

TEL: +355 42 381 959
+355 44 539 959
EMAIL: pax@acaa.gov.al

REDAKTOI

Av.Bujar HAZIZAJ
Legal Advisor to the ED/ACAA
National AVSEC Inspector & Instructor
The ACAA Information Right Coordinator
The Albanian Civil Aviation Authority (ACAA)
Str. "Sulejman Delvina" No 1
Tirana, ALBANIA

E.mail: bujar.hazizaj@acaa.gov.al
Mobile: ++355 692024127
Website: www.aac.gov.al

MEDIA SOCIALE

 facebook.com/AlbanianCAA
 autoriteti.aviacionit.civil