

POSTA AJRORE



TESTIMET E SIGURISË DHE SIGURIA E PUBLIKUT NË UDHËTIMET AJRORE

Testimet e fshehta të sigurisë janë konsideruar si një prej metodave më efektive për të vlerësuar efikasitetin e masave ekzistuese të sigurisë së aviacionit civil të implementuara në aeroporte dhe jo vetëm.

Shpesh kjo metodë dhe rezultatet e saj vëjnë në pikëpyetje jo vetëm dobësitë e sistemit të sigurisë në zonën që testohet, por mund të shoqërohen dhe me perceptime të gabuara si nga media ashtu dhe nga publiku në tërësi.

Teksa flasim për përfitimet dhe sfidat në zhvillimin me sa më shumë efikasitet të programeve të testimit të sigurisë, në Autoritetin e Aviacionit Civil diskutimet shoqërohen dhe me shqetësimet për rreziqet e mundëshme në bërjen publike të rezultateve të këtyre ushtrimeve.

Ishte kjo arsye që duke ju përgjigjur njoftimeve mediatike për një alarm për "bombë" në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës, më datë 30 shtator 2020, si aeroporti ashtu dhe Autoriteti i Aviacionit Civil dolën me informacion dhe njoftime, të cilat qartësojnë se ishte fjala për një testim sigurie të organizuar nga AAC në bashkëpunim me Policinë e Komisiariatit Rinas.

AAC e informoi publikun se këto lloj aktiviteteve monitoruese janë pjesë e metodologjisë për të vlerësuar performancën e operatorit aeroportual në përpjekje për të rritur sigurinë në aviacionin civil.

Natyrisht që kryerja e testimeve të tilla nuk është një gjë e panjohur për komunitetin e aviacionit civil në mbarë botën. Media dhe publiku gjithashtu herë pas here dëgjojnë e komentojnë sipas perceptimeve të tyre lajme me subjekt testimet e sigurisë.

Në qershor të vitit 2015 rrjeti televiziv amerikan ABS News raportoi se skaneruesit e aeroportit në Administratën e Sigurisë në Transport (TSA) dështuan të gjejnë eksploziv të simuluar dhe armë në 67 nga 70 raste testimesh të

kryera nga një njësi special shtetërore. Këto aktivitete ishin pjesë e një programi testimesh për operatorët e skanerit në përpjekje për të evidentuar boshllëqet e sigurisë dhe për të lejuar administratën që ti adresonte këto mangësi. Gjithësesi, dështimi shokues prej 95% çoi në ndryshimin e menjëhershëm të drejtuesëve të administratës, tërhoqi vëmendjen e Kongresit për dobësitë e administratës (TSA), çoi në shqyrtimin e shpejtë të Procedurave Standarde Operacionale për skanimin, dhe gjithashtu në zgjerimin e programit të ritrajnimit të skaneruesve.

Ky lajm, zgjoi ndërkaj etjen e publikut për më shumë informacion në këtë çështje, duke përfshirë dhe disa Senatorë të Kongresit Amerikan, të cilët thanë se, "Grupet terroriste si ISIS mbajtën shënim kur TSA dështoi të kap 67 prej 70 përpjekjeve të testuesëve për të penetruar në pikat e kontrollit të aeroportit me lëndë eksplozive të simuluar dhe armë."

Në përgjigje, TSA e lidhi dështimin me mungesën e vëmendjes së skaneruesve dhe papërshtatshmërinë ose mosfunksionimin e pajisjeve të sigurisë dhe theksoi se nuk pati nxjerrje në publik të dobësive specifike të cilat përbëjnë informacion të klasifikuar. E vërteta është se jo vetëm inspektorët e njësive speciale të TSA (Red team) kryejnë teste të sigurisë, por të gjitha administratat e aviacionit civil kudo në botë kryejnë qindra e mijra teste sigurie në fshehta ose të hapura në pikat e kontrollit të aeroporteve, testohen kontrollet në hyrje, procesi i skanimit të bagazheve të pasagjerëve dhe të personave të tjerë jo-pasagjerë, skanimi i kargos, dhe zonat të tjera me qëllim gjetjen e mangësive në sistemin e sigurisë. Kjo punë merret shumë seriozisht nga profesionistët e sigurisë së aviacionit. Kudo vepohet në bazë të një metodologjie strikte dhe konfidenciale. Rezultatet ndihmojnë në identifikimin e mangësive dhe u japin mundësi personelit të sigurisë dhe administrative drejtuese të aeroporteve, shoqërive ajrore, entiteteve të tjera që të mësojnë nga gabimet.

Natyrisht që duke qënë kaq diskrete kjo veprimtari mund të bëhet lehtësisht objekt i pyetjeve të tilla të rëndësishme si përsëhëmbull, ç'ndodh nëse ndonjë prej pjesëtarëve të grupit të testimit apo persona të tjerë që për shkak të pozicioneve shtetërore që kanë pasur dalin e publikojnë dobësitë e sistemit të sigurisë, a mund të nxitin këto lajme oreksin e elementëve terrorist ose kriminal që të godasin sistemin që tanimë e perceptojnë si më të dobët në krahasim me çfarë e kishin kujtuar? Si mund të ndikojnë në moralin dhe motivimin e skaneruesve dhe personelit të sigurisë në tërësi dobësitë e vrejtura nga inspektorët e sigurisë? Sa do ndikohen pasagjerët dhe punonjësit e tjerë të



aeroportit dhe të shoqërive ajrore nga dobësitë e zbuluara? Sa efektivitet do kenë testimet e ardhshme ndërsa personeli i sigurisë e di se do testohet përsëri?

Më poshtë do ju përgjigjemi këtyre pyetjeve dhe të tjera që mund të lindin duke ndihmuar në shpjegimin e rolit, metodologjisë, përfitimeve dhe sfidave lidhur me testimet e sigurisë dhe ata që i kryejnë ato.

Çfarë është testimi i sigurisë?

Në Shqipëri testimet përveç që janë aktivitete të ligjshme (neni 117 i Kodit Ajror të RSH), ato janë mjete të rëndësishme që përdoren si kudo në aviacionin civil ndërkombëtar për monitorimin e përputhshmërisë, dhe mund të përkufizohen si një provë e masave të sigurisë së aviacionit, ku Autoriteti i Aviacionit Civil simulon përpjekjen për nisjen e një akti të ndërhyrjes së paligjshme me qëllim verifikimin e efikasitetit të zbatimit të masave ekzistuese të sigurisë. Është një praktikë për të analizuar sistemin e sigurisë nga këndvështrimi i një sulmuesi të jashtëm ose i një agresori. Grupi që angazhohet për kryerjen e një testimi të fshehtë përbëhet nga inspektorë të kualifikuar që planifikojnë dhe ekzekutojnë skenarë ku imitohet një përpjekje nga një ose disa kundërshtarë. Qëllimi i fundit është që të forcohet sistemi i sigurisë nga sulmet reale. Të gjithë e pranojmë se jetojmë në një botë ku prania e kërcënimeve është e evidente. Për më tepër transporti ajror i cili konsiderohet si target i preferuar për terroristët dhe kriminelët e tjerë. Dy ngjarjet e ndodhura (qershor 2016 ; prill 2019) në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës "Nënë Tereza" janë dëshmi e asaj që nisi si një sulm kriminal me qëllim për të grabitur parat e destinuara për tu transportuar në rrugë ajrore në një tjetër aeroport ndërkombëtar, por që mund të përfundonte edhe më keq për punonjësit, ekuipazhin dhe pasagjerët. Është për këto arsye madhore dhe për shumë të tjera praktike që testimet duhen kryer sa më shpeshë dhe me sa më shumë profesionalizëm. Ato duhet të përfshijnë më shumë se një skenar dhe vështirësia e tyre duhet të përshkallëzohet në përputhje me zonat ku do ekzekutohen dhe

objektivat që kanë planifikuar organizatorët. Ajo që duhet të dijë publiku është se testimet udhëhiqen nga parime strikte të cilat përfshijnë aspekte të tilla si, të jenë të ligjshme, të mos rrezikojnë sigurinë në operim (*safety*) të njerëzve, të mos rrezikojnë sigurinë në operim (*safety*) të avionit ose objekteve të aeroportit, të mos dëmtojnë pronën, dhe të shmazin ndërhyrjen në operimet dhe të minimizohen keqkuptimet me publikun dhe personat që nuk kanë lidhje me testimin që po kryhet, si dhe kërkohet që objektet e përdorura për testimet të jenë jo reale, të jenë të identifikuar dhe që të tregojnë se çfarë duhet bërë nëse bien në duar të personave të paautorizuar. Ato kryhen gjithmonë me dijenin e Policisë së Shtetit dhe strukturave të tjera ligjzbatuese dhe në bashkëpunim.

Më shumë se gjithëçka Autoriteti i intereson që të mësoj të vërtetën mbi situatën e zbatimit të masave të sigurisë, duke përfshirë aftësitë e personelit të sigurisë, efikasitetin e procedurave që zbatohen dhe cilësitë e pajisjeve të sigurisë. Autoriteti vepron në bazë të metodologjisë së miratuar e cila duhet të përfshijë elemente shumë të rëndësishme siç janë, faza përgatitore, kryerja e aktivitetit në vend, një përmbledhje, që do varet nga frekuenca dhe rezultatet e aktiviteteve, raportimin dhe evidentimin, si dhe procesin e korrigjimit dhe motivimit të mjetshëm të masave për plotësimin e rekomandimeve të lëna nga Autoriteti për operatorin apo entin e testuar.

Ndërkaq rezultatet trajtohen me shumë kujdes duke respektuar konfidencialitetin dhe rregullat për sekretin shtetëror. Në fund të fundit testimet janë një mundësi që drejtuesit e sigurisë në entin e testuar të përmirësojnë planet, operimet, konceptet, organizimin dhe aftësitë duke e bërë që mjedisi operacional nga këndvështrimi i palëve të angazhuara në aktivitetet që kryhen në një aeroport të jetë sa më i sigurtë. Për publikun siguria në aviacion është dhe duhet të mbetet një e mirë e përbashkët.

Përgatiti: Bujar Hazizaj

LIGJI U MIRATUA, TANI ËSHTË RADHA E IMPLEMENTIMIT TË TIJ

Diçka më shumë se një dekadë jetë e Kodit Ajror të miratuar me ligjin nr. 10040, datë 22.12.2008, të ndryshuar, përfundoi më datë 23 gusht 2020, me miratimin dhe hyrjen në fuqi të Kodit të ri Ajror të Republikës së Shqipërisë.

Me votat PRO të 89 deputetëve të Kuvendit të Shqipërisë, projektligji "Kodi Ajror" u miratua në tërësi, në seancën plenare publike të datës 23 korrik 2020 duke zyrtarizuar vullnetin e shumicës për këtë ndryshim të shumëpritur. Sipas nenit 81, pika 2 i Kushtetutës, dokumenti kërkonte shumicë të cilësuar votash për miratim, 3/5 e të gjithë anëtarëve të Kuvendit dhe kjo, në krahasim me përpjekjen legjislative të nisur në vitin 2018, ishte arritur tashmë. Në relacionin e Këshillit të Ministrave për miratimin e projektligjit "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë" është përmendur dhe fakti se Këshilli i Ministrave e kishte tërhequr projektligjin e dërguar atë kohë me VKM Nr.311, datë 31.5.2018, për arsye se gjatë shqyrtimit të projektaktit në periudhën shtator-tetor 2018 kishte dalë rregullorja e re evropiane

nr.2018/1139, e cila është një prej rregulloreve bazë në fushën e aviacionit civil dhe se ishte krejtësisht legjitime nevoja për reflektim në projektligjin në shqyrtim.

Në fakt, kjo periudhë reflektimi shërbeu edhe si nxitje për Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Autoritetin e Aviacionit Civil që së bashku të punojnë më ngushtë jo thjesht për të amenduar ligjin ekzistues, por me guxim, të shkojnë drejtë opsionit për miratimin e një ligji të ri. Kështu Kodi i ri Ajror do bëhej një dokument i plotë dhe në përputhje me objektivat e Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe planin e veprimit 2016-2020, miratuar me VKM Nr.811, datë 16.11.2016

Kodi i ri Ajror është përfunduar pjesërisht me:

- Rregulloren (BE) 2018/1139 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 4 korrik 2018 "Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një Agjencie të Sigurisë së Aviacionit të Bashkimit Evropian, dhe që

ndryshon Rregulloret (KE) nr. 2111/2005, (KE) nr. 1008/2008, (BE) nr. 996/2010, (BE) nr. 376/2014 dhe direktivat 2014/30/BE dhe 2014/53/BE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, dhe që shfuqizon Rregulloret (KE) nr. 552/2004 dhe (KE) nr. 216/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit dhe Rregulloren e Këshillit (KEE) nr. 3922/91.

- Rregulloren (KE) nr. 1008/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 24 shtator 2008 "Mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitetin Evropian", e ndryshuar".
- Rregulloren (KE) nr. 1070/2009 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 21 tetor 2009, që ndryshon Rregulloret (KE) nr. 549/2004, (KE) nr. 550/2004, (KE) nr. 551/2004 dhe (KE) nr. 552/2004, me qëllim përmirësimin e performancës dhe qëndrueshmërisë së sistemit të aviacionit evropian".
- Rregulloren (BE) nr. 996/2010 të Parlamentit

Evropian dhe të Këshillit, datë 20 tetor 2010 "Mbi hetimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, e cila shfuqizon direktivën 94/56/KE", e ndryshuar".

- Regulloren (KE) Nr. 300/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 11 mars 2008 "Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil, e cila shfuqizon rregulloren (KE) nr. 2320/2002", e ndryshuar".

Kjo qasje e guximshme në fakt i bëri shërbimin e duhur nevojës dhe detyrimit për përmirësimin e legjislacionit, sipas rekomandimeve të ekspertëve të Komisionit Evropian, për përafrimin e akteve të BE të përcaktuara në Aneksin I të Marrëveshjes për krijimin e Zonës së Përbashkët të Aviacionit Evropian (ZPAE) dhe për mbylljen e gjetjeve në bazë të rekomandimeve të evidentuara nga auditet e ekipeve të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) dhe vizitat standardizuese të Agjencisë së Bashkimit Evropian për Sigurinë e Aviacionit (EASA).

Një çështje tjetër që meriton vëmendje është gjithashtu dhe përgjigjja për pyetjen se sa Autoriteti i Aviacionit Civil e ka ndërjer nevojën e përditësimit të këtij dokumenti madhor gjatë veprimtarisë në këto vite që ka punuar me Kodin e vitit 2008. E vërteta është se në periudhën kur Kodi i mëparshëm ishte në fuqi sigurisht që ka patur shumë vështirësi, të cilat diku lidheshin me mungesën e referencave të përshtatshme ligjore për të argumentuar gjetjet dhe diku tjetër lidheshin me mungesën e gatishmërisë së drejtuesve të industrisë për të bashkëpunuar në korrigjimin e gjetjeve dhe/ose implementimin e rekomandimeve të evidentuara gjatë aktiviteteve të monitorimit. Për më tepër Autoriteti i Aviacionit Civil është vënë shpesh para përgjegjësisë edhe kur s'ka pasur përgjegjësi, qoftë dhe indirekte. Dy ngjarjet e rënda të ndodhura në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës që rezultuan me grabitjen e parave në pistë janë shembull që ilustron sa konstatohet këtu më sipër. Në atë kohë, për shkak dhe të mendësive të gabuara të drejtuesve të TIAs për

rolin dhe përgjegjësitë e AACs, është fakt se përgjigjet për rekomandimet e lëna në inspektimet apo testimet e kryera para ngjarjes së datës 30 qershor 2016, ishin në shumicën e tyre aspak impenjuese. Ndërsa hapësirat ligjore për inspektorët e AACs për të pasur një veprim proporcional ndaj "sjelljes" së TIAs ishin thuajse zero. Ndryshe do jetë veprimi i AACs pas hyrjes në fuqi të këtij Kodi, i cili tashmë, ka parashikuar si kundërvajtje administrative dhe mundëson sanksione për shkeljet e kryera jo vetëm ndaj subjekteve, por edhe ndaj individëve (personelit) kur prej tyre kryhet raportimi i pasaktë, fshehja apo njoftimi me vonë, sipas afateve të caktuara me ligj ose akt nënligjor, i ndonjë incidenti të sigurisë, shkelje, ngjarje apo akti të ndërhyrjes së paligjshme ndaj sigurisë së aviacionit; ose kur subjekti dështon në përmbytjen e ndonjë prej detyrimeve të përcaktuara në Kapitullin X të këtij Kodi dhe/ose akteve nënligjore në zbatim të tij, lejohet vazhdimi i shkeljes dhe/ose nuk merren masa për korrigjimin e mangësive të gjetura gjatë kontrolleve të cilësisë së sigurisë në afatet e caktuara, ose kur masat e zbatuara nuk janë efektive (Neni 160, pika I, nënpikat 33, 34) në fushën e sigurisë së aviacionit civil.

Duke mos paragjykuar sjelljen e drejtuesve të subjekteve operuese besojmë se biem dakord që do të duhet kohë për të parë në praktikë rezultatet e para pas hyrjes në fuqi të Kodit të ri Ajror. Për Autoritetin e Aviacionit Civil ndërkaj puna ka filluar me ngritjen e Grupit të Punës për hartimin dhe rishikimin e akteve nënligjore në përputhje me nenin 163 të ligjit nr.96/2020

Me industrinë e aviacionit civil po ashtu duhen gjetur e zbatuar forma për tërheqjen e mendimit që në këtë fazë pasi ato janë në vijën e parë të implementimit të kërkesave të këtij Kodi. Prej tyre do varet se sa efektive janë dispozitat që përmban Kodi dhe më pas, nëse ai do ketë nevojë për amendime.

Përgatiti: Bujar Hazizaj – Këshilltar Ligjor në AAC

VEPRIMTARIA RREGULLATORE

Në fokus përgatitja e akteve nënligjore për zbatimin e Kodit Ajror të RSH



Ndërsa mbledhja e parë, ajo e datës 28 shtator 2020 e Grupit të Punës për hartimin dhe rishikimin e akteve nënligjore trajtoi çështje të organizimit dhe funksionimit të veprimtarisë së këtij grupi, mbledhja e dytë, ajo e datës 5 tetor 2020, u fokusua në punën që çdo anëtar ka bërë në përcaktimin e akteve nënligjore që duhen përgatitur, të tjera akte ekzistuese që duhen shfuqizuar apo që duhen ndryshuar duke ju përshtatur kërkesave të Kodit të ri Ajror.

Ndonëse Kodi Ajror ka parashikuar që këto akte nënligjore të përgatiten brenda 18 muajve nga hyrja e tij në fuqi, anëtarët e grupit të punës u dakordësuan për përsheptimin e ritmeve dhe arritjen e objektivit në një kohë sa më të shpejtë dhe në mënyrë sa më profesionale.

Në vijim, grupi i punës do hartojë një plan veprimi të përgjithshëm analitik të projekteve nënligjore që Autoriteti i Aviacionit Civil do ti përgatis dhe përcjellë për shqyrtim Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Këshillit të Ministrave gjatë viteve 2020-2021.

REDAKSIA

INTERVISTË ME PILOTEN E PARË SHQIPTARE.

Xhesina Xhika është 25 vjeçarja e cila me historinë e saj na ka tërhequr vëmendjen. Pilotja e re na ka treguar për realizimin e ëndrrës së saj dhe punën drejt drejtimit të një avioni.

Xhesina kemi ndjekur me shumë kuriozitet historinë tënde, mund të na thuash shkurtimisht si të lindi pasioni yt për fluturimin?

Dëshira ime për të qenë pjesë e kabinës së pilotit lindi para dy vitesh kur nisa të punoj në profesionin tim aktual si stjuardesë pranë një kompanie ajrore në Dubai. Në fluturimin tim të parë si stjuardesë, kam qëndruar te kabina e pilotit për uljen dhe ngritjen e avionit, një moment vendimtar për mua. Duke pasur rastin të shoh nga afër profesionin e pilotit, pasioni për të pilotuar edhe unë një avion një ditë më

Cilat janë hapat që do të ndjekësh në vazhdim për të plotësuar formimin tënd dhe për të pilotuar avionët e mëdhenj komercialë si boeing ose airbus?

Në Gusht të këtij viti kam marrë licencën time të parë e cila quhet PPL- (Private Pilot License). Duke qenë e pajisur me këtë licencë, mund të fluturoj avionë me një motor dhe nuk mund të punësohem përkundrejt një pagese.

Në fillim të Shtatorit kam nisur të bëj hour building (bëj fluturime në mënyrë që të rris numrin total të fluturimeve që kam si pilote) dhe në të njëjtën kohë po bëj përgatitjen për pjesën teorike të licencës komerciale e cila përfshin 14 lëndë dhe normalisht 14 provime.

Çfarë këshille do ti jepje vajzave/djemve të tjerë që kanë ndjekur historinë tënde dhe duan të kenë një karrierë në aviacion?

Këshilla ime për të gjithë rininë shqiptare është që të krijojnë një ëndërr dhe një vizion për veten dhe jetën e tyre. Koha për mendimin tim është gjëja më e vyer për një person dhe detyrimisht duhet ta përdorësh atë në mënyrën më frytdhënëse për ty. Kur arrin të gesh në jetën tënde kënaqësi nga ajo çka bën, atëherë profesioni

A e mendon kthimin në Shqipëri dhe vazhdimin e karrierës si pilote komerciale tek ndonjë nga shoqëritë ajrore si AIR ALBANIA apo ALBAWINGS, në të ardhmen?

Edhe pse kohën time më të gjatë e kaloj jashtë Shqipërisë, ndjenja patriotike dhe atdhedashuria nuk rreshtin kurrë. Padiskutim që e mendoj dhe e dëshiroj kthimin

ka ndjekur gjatë gjithë kohës. Me kalimin e kohës kam filluar të mësoj më shumë rreth trajnimit që duhet të kryesh në mënyrë që të bëhesh pilot dhe kam nisur menjëherë leximin e materialeve të duhura.

Për shkak se kam qenë në marrëdhënie pune, e kam nisur trajnimin tim pranë qytetit ku jetoj duke ndjekur kursin e tipit modular (studenti pajiset me të gjitha materialet e nevojshme për tu përgatitur për provimet e duhura dhe mëson në mënyrë private). Pas përfundimit të provimeve, kam nisur pjesën praktike duke bërë fluturime. Për momentin kam 80 orë fluturimi gjithsej.

Pas përfundimit të pjesës teorike të licencës komerciale, nis pjesa praktike e cila përfshin trajnime të ndryshme siç janë :

- **IR - instrument rating (praktikisht mëson të fluturosh duke u bazuar vetëm te instrumentat e ndryshme që ke, siç është fluturimi gjatë natës)**
- **ME- multi engine (të fluturosh avionë me më shumë se një motor)**
- **MCC - multi crë cooperation etj**

Duke qenë e/i pajisur me licencën komerciale mund të bësh type rating për avionë të ndryshëm ose të bësh kursin për instruktor fluturimesh në mënyrë që të rrisësh numrin total të orëve që zotëron. Ekziston edhe mundësia e aplikimit direkt për punësim nëpër kompani ajrore të ndryshme, por orët që zotëron kur përfundon trajnimin nuk janë të shumta (rreth 250 orë) dhe normalisht një plus kur aplikon për punë si pilot janë orët që ke grumbulluar.

yt nuk quhet më punë, bëhet pasion dhe dëshirë për të përmirësuar cilësitë dhe aftësitë e tua dita ditës.

Aviacioni është nga ato fushat që duhet ta kesh pasion që të jesh pjesë e tij për shkak të vështirësisë relativisht të lartë që ka dhe normalisht të rrezikut që mbart me vete. Por mos të harrojmë se e vështirë nuk do të thotë e pamundur!

Kohëve të fundit kam takuar disa vajza të tjera shqiptare që janë gjithashtu duke bërë trajnimet e tyre përkatëse si pilote, gjë që më gëzon shumë. Rinia jonë është shumë e aftë dhe jam e bindur se numri i pilotëve shqiptarë nëpër botë do vijë duke u rritur vazhdimisht.

tim në Shqipëri në të ardhmen dhe do të më lumturonte shumë ti shërbeja atdheut tim duke ofruar shërbimin tim si pilote komerciale. E kam ndjekur me entuziazëm krijimin e kompanive ajrore AIR ALBANIA dhe ALBAWINGS dhe kam shumë shpresa pozitive për zhvillimin e tyre në vitet në vijim. Ideja e përfaqësimit të Shqipërisë në të ardhmen në fushën e aviacionit më bën të ndihem krenare dhe në të njëjtën kohë, e privilegjuar që më është krijuar mundësia në jetë të jem pjesë e aviacionit shqiptar.



ICAO WORKSHOP PËR RIMËKËMBJEN E AVIACIONIT



Videokonferencë, 28 shtator 2020

Nën organizimin e Zyrës Rajonale të ICAO EUR/NAT Paris, rreth 47 pjesëmarrës përfshirë dhe përfaqësuesin e AAC (Pikë Kontakti) për Shqipërinë, Shtet Kontraktues i Konventës së Çikagos, morën pjesë dhe diskutuan on-line funksionimin e Qendrës për Implementimin e Përgjigjjes dhe Rimëkëmbjes ndaj pandemisë COVID-19 (Response and Recovery Implementation Centre - CRRIC).

Nën drejtimin e Z. Arnaud Desjardin, Regional Officer, Safety – ICAO EUR/NAT Office, ndjekësit u njohën me trajtimin e 11 Rekomandimeve që përmbahen në Raportin e Task Forcës së Këshillit për Rimëkëmbjen e Aviacionit (Council's Aviation Recovery Task Force CART Report) (<https://www.icao.int/covid/Pages/default.aspx>) të shoqëruar nga dokumenti udhëzues Take-off: Guidance for Air Travel through the COVID-19 Public Health Crisis, që synon rifillimin e sistemit të transportit ajror ndërkombëtar dhe drejtimin e rimëkëmbjes së tij globale. Dokumenti "Take Off" përmban udhëzimet për masat për zvogëlimin e riskut për shëndetin e publikut dhe katër module të veçanta lidhur me aeroportet, avionin, ekuipazhin, dhe kargon ajrore.

U theksua se CRRIC nuk është një monitorim përputhshmërie. Në thelb është se çfarë duhet bërë nga Shtetet Anëtare dhe Administratat e tyre të Aviacionit Civil në bashkëpunim me operatorët dhe entitetet për të implementuar në mënyrë të përshtatshme 11 (njëmbëdhjetë) rekomandimet.

<https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Report--Recommendations.aspx>

ICAO DHE UNOCT NËNSHKRUAJNË MARRËVESHJE TË RËNDËSISHME PËR TË FRENUAR LËVIZJET TERRORISTE.

Më datë 4 shtator 2020, Sekretarja e Përgjithshme e ICAOs Dr. Fang Liu, së bashku me Zëvendës Sekretarin e Përgjithshëm të Zyrës së Kombeve të Bashkuara për Kundër- Terrorizmin (UNOCT) Z.Vladimir Voronkov formalizuan një Memorandum të rëndësishëm (MoU), që merr përsipër rindërtimin e kapaciteteve të shteteve anëtare për parandalimin, diktimin dhe ndjekjen penale të krimeve terroriste dhe krimeve të tjera serioze nëpërmjet grumbullimit dhe analizimit të të dhënave me anë të sistemit Informacion i Avancuar për Pasagjerin ([Advance Passenger Information \(API\)](#)) dhe Shënim i Emrit të Pasagjerit ([Passenger Name Record \(PNR\)](#)). Programi i ri në mënyrë të rëndësishme ndjek qasjen

'All-of-the-UN', e udhëhequr bashkërisht nga Zyra e Kombeve të Bashkuara për Kundër - Terrorizmin (UNOCT) dhe e zbatuar në partneritet me ICAO, dhe agjencitë e tjera të specializuara të Kombeve të Bashkuara si [\[Counter Terrorism Committee Executive Directorate \(CTED\)\]](#), the [United Nations Office on Drugs and Crime \(UNODC\)](#), the [United Nations Office of Information and Communication Technology \(OICT\)](#), and [INTERPOL](#).



"Kjo marrëveshje e re dhe buxhetimi do jetë thelbësore për përpjekjet e ICAOs në bashkëpunimin me partnerët e tjerë të programit dhe rritjen e ndërgjegjësisë së vendeve, në atë se si të dhënat e pasagjerit mund të ndihmojnë në diktimin e rrjedhës së lëvizjes së Luftëtarëve të Huaj Terrorist dhe kriminelëve të tjerë të rrezikshëm, siç kërkohet nga rezolutat 2178 (2014), 2396 (2017) dhe 2482 (2019) të Këshillit të Sigurisë së Kombeve të Bashkuara", nënvizoi Znj. Liu, Sekretare e Përgjithshme e ICAOs. "Duke ecur përpara, vazhdoi Dr. Liu "ne do të ndihmojmë shtetet anëtare për të pasur një kuptim më të plotë për detyrimet e tyre ndërkombëtare nën amendimet më të fundit të Aneksit 9 (Lehtësimi)

të Konventës së Çikagos, dhe për zgjidhjen e çdo konflikti ligjor që pengon transferimin ndërkombëtar dhe procesimin e të dhënave për pasagjerët duke respektuar të drejtat njerëzore dhe liritë themelore.”

“Ne gjithashtu do ndihmojmë në ngritjen e një kuadri ligjor të përshtatshëm për të rregulluar grumbullimin, transmetimin, përdorimin, ruajtjen dhe ndarjen e të dhënave të pasagjerit, në përputhje me standardet e

njohura ndërkombëtare për sistemin e Avancuar të Informacionit për Pasagjerin (API), dhe në bazë të një standardi ligjor universal që mbështet përgjegjësinë e grumbullimit, përdorimit, procesimit dhe mbrojtjes së të dhënave të sistemit Shënim për Emrin e Pasagjerit (PNR).”

Marrëveshja e re midis UNOCT-ICAO hyn në fuqi mbas nënshkrimit dhe do drejtojë përpjekjet për programin

duke nisur nga muaji gusht 2022.

Këshilli i ICAOs adoptoi Amendimet në Aneksin 9 të Konventës së Çikagos, në Sesionin e 220 më herët gjatë këtij viti. Amendimi 28 do bëhet efektiv në tetor 2020 dhe do të jetë i zbatueshëm në muajin shkurt 2021.

Përktheu e përshtati në shqip: Bujar Hazizaj

<https://unitingaviation.com/news/security-facilitation>

IMPAKTI I PANDEMISË NË MENAXHIMIN E TRAFIKUT AJROR



Rritje e integritetit të sistemeve në operimet e përditshme po kërkon ndryshim në mënyrën e menaxhimit të trafikut ajror. Ndërkohë, pandemia aktuale COVID-19 po fut gjithashtu ndryshime të papara në industri.

Para pandemisë COVID-19, ne ishim në një situatë kur kërkesa për udhëtime ajrore kishte rritje në mënyrë të vazhdueshme në të gjithë botën që nga koha e krizës financiare të vitit 2008. Si rezultat sistemi i menaxhimit të trafikut ajror me kapacitetin e tij nuk mund të përmbushte kërkesat (kryesisht për shkak të mungesës së kontrollorëve të trafikut ajror) referuar nivelin të lartë të vonesave që u vunë re në vitin 2019. Situata ishte dukshëm më e keqe në Evropë krahasuar me pjesët e tjera të botës. Përgjigja ndaj krizës financiare dhe objektivit për të ulur koston e menaxhimit të trafikut ajror rezultoi në një reduktim të rekrutimit të personelit kontrollor të trafikut ajror.

Në thelb ishim në një situatë ku kontrollorët e

trafikut ajror kërkoreshin shumë dhe nuk mund të trajnoheshin dhe kualifikoheshin kontrollorë të rinj shumë shpejt.

Pas pandemisë COVID-19, ka ndryshuar plotësisht situata. Trafiku ajror është ulur shumë në të gjithë botën krahasuar me të njëjtën kohë të vitit të kaluar. Tani ka një tepëri të kontrollorëve të trafikut ajror për të përballuar kërkesën shumë të kufizuar dhe nuk është e qartë se si do të rikuperohet kërkesa për udhëtime ajrore. Studime të ndryshme flasin për 12-18 muaj për t'u kthyer në një 'normale' të re, dhe se normalja mund të jetë një 80% e maksimumit që pamë në 2019. Kjo tashmë tregon se mund të ketë më pak kërkesë për kontrollorë të trafikut ajror (COVID-19 tashmë ka ndaluar trajnimin e kontrollorëve të trafikut ajror në të gjithë botën).

Megjithatë, ka dallime në të gjithë botën, veçanërisht në zonat ku niveli i trafikut ka qenë historikisht i ulët krahasuar me pjesët e tjera të botës. Afrika,

për shembull, ka më shumë çështje në lidhje me licencimin e kontrollorëve, disponueshmërinë e pajisjeve, teknologjisë dhe procedurave operacionale. E gjithë kjo do të kishte evoluar me rritjen e trafikut ajror në atë kontinent por ndryshoi pas pandemisë COVID-19.

Si kanë ndikuar teknologjitë e reja në menaxhimin e trafikut ajror? Si mund të sigurohet që këto zhvillime të reja të përshtaten me mjedisin e tyre operacional?

Teknologjitë e reja dhe automatizimi janë propozuar nga shumë palët e interesit si zgjidhje për problemet e kapacitetit dhe vonesës që po shihnim në menaxhimin e trafikut ajror deri në mbërritjen e pandemisë. Ne kemi përjetuar një rritje të përdorimit të teknologjive dhe automatizimit në vendet tona të punës në vitet

e fundit dhe tendenca ishte për të vazhduar përpara. Sidoqoftë, problemi me disa nga ato zgjidhje ishte se ato nuk morën parasysh realitetin operacional të industrisë sonë, duke rezultuar në zgjidhje të cilat nuk dhanë përfitimet e parashikuara për operimin ose nuk ndihmuan kontrollorët e trafikut ajror të punojnë në mënyrë më efikase.

Në disa aspekte, industria e menaxhimit të trafikut ajror qëndron prapa industrive të tjera si financa ose telekomunikacioni kur bëhet fjalë për futjen e teknologjisë së re. Janë kërkesat e parrezikshmërisë që industria jonë imponon për çdo teknologji të re dhe që e bën prezantim të tyre të ngadaltë në krahasim me industrinë e tjera.

Si mund të arrihet parrezikshmëria në Lundrimin Ajror edhe në Kontrollin e Trafikut Ajror?

Aviacioni dhe kontrolli i trafikut ajror janë shumë krenarë për nivelin e sigurisë në operim (safety) dhe rregullativ që kanë arritur. Aktualisht është mënyra më e sigurt e transportit. Pilotët dhe kontrollorët e trafikut ajror kalojnë nëpër trajnime fillestare dhe të periodike për t'u siguruar që ata veprojnë në përputhje me kërkesat e rrepta të sigurisë në operim (safety).

Për sa i përket anës rregullatore, ka dallime në mënyrën se si funksionojnë kontrollorët në të gjithë botën për shkak të procedurave të ndryshme operationale, sistemeve dhe pajisjeve të ndryshme, etj. Standardet nuk janë përcaktuar aq shumë sa në industrinë e tjera, dhe kjo është një fushë ku ne duhet të fokusohemi.

Aviacioni është paksa i ndryshëm nga kontrolli i trafikut ajror, pasi pilotët mund të lëvizin nga një kompani ajrore në tjetrën dhe të fillojnë të operojnë të njëjtin avion nga dita e parë. Mënyra se si përdoren teknologjitë e ndryshme nga Ofruesit e Shërbimeve të Lundrimit Ajror (OSHLA/ANSP), ndryshimet në

hapësirën ajrore dhe procedurat midis Shteteve dhe OSHLA/ANSP-ve do të thotë që kontrollorët e trafikut ajror kërkojnë një sasi të konsiderueshme trajnime kur lëvizin nga një punëdhënës tek një punëdhënës tjetër. Cilat janë disa nga sfidat me të cilat përballen aktualisht industria e menaxhimit të trafikut ajror? Si parashikohen 20 vitet e ardhshme?

Sfidat do të jenë shumë më ndryshe krahasuar me vetëm gjashtë muaj më parë, kur fokusi ishte tek kapaciteti, nivelet e personelit dhe, zbatimi i Qiellit të Vetëm Evropian (edhe pse ai problem është më politik se çdo gjë tjetër). Fokusi tani do të jetë në qëndrueshmërinë, financimin dhe modelet e reja të biznesit dhe pa harruar ndikimin mjedisor të industrisë sonë.

Përgatiti: Drejtoria e Lundrimit Ajror

SIGURIA NË AVIACIONIN CIVIL



Trajnimet e ndërgjegjësimit mbi sigurinë e aviacionit civil në AAC

Trajnimet e ndërgjegjësimit mbi sigurinë e aviacionit civil me punonjësit e Autoritetit të Aviacionit Civil që legjitimohen për të marrë hyrje të pashoqëruar në zonat e kufizuara të sigurisë në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës "Nënë Tereza" janë tashmë një veprimtari e konsoliduar në AAC.

Për vitin 2020, duke filluar nga muaji mars e deri në fund të muajit shtator, 10 punonjës të AAC kanë kryer me sukses këtë trajnim. Trajnimi ka në fokus ofrimin e njohurive për aktet e mëparshme të ndërhyrjes së paligjshme ndaj aviacionit civil, aktet terroriste dhe kërcënimet aktuale, ndërgjegjësim për kërkesat aktuale ligjore, njohuri për objektivat dhe organizimin e sigurisë së aviacionit, duke përfshirë detyrimet dhe përgjegjësitë e personave që implementojnë kontrollin e sigurisë, kuptimin për konfigurimin e pikave të kontrollit dhe procesin e skanimit, ndërgjegjësim për kontrollin në hyrje dhe procedurat aktuale të skanimit, njohuri për fletëhyrjet në aeroport, njohuri për procedurat e raportimit të shkeljeve, incidenteve apo akteve të ndërhyrjes së paligjshme ndaj sigurisë së aviacionit civil dhe aftësimin për t'ju përgjigjur siç duhet incidenteve aktuale të sigurisë.

Në përputhje me Programin Kombëtar të Trajnimeve të Sigurisë së Aviacionit ky trajnim ofrohet vetëm nga Instruktorët të certifikuar nga AAC, e cila ka detyrimin për publikimin dhe mirëmbajtjen e listës së instruktorëve. AAC ka gjithashtu një instruktor të certifikuar për trajnimet e punonjësve të saj në fushën e sigurisë së aviacionit civil.

Përgatiti: Bujar Hazizaj

Në këtë numër

BULETINI MUJOR SHTATOR 2020

TESTIMET E SIGURISË DHE SIGURIA E PUBLIKUT NË UDHËTIMET AJRORE

LIGJI U MIRATUA, TANI ËSHTË RADHA E IMPLEMENTIMIT TË TIJ

VEPRIMTARIA RREGULLATORE

INTERVISTË ME PILOTEN E PARË SHQIPTARE.

ICAO WORKSHOP PËR RIMËKËMBJEN E AVIACIONIT

ICAO DHE UNOCT NËNSHKRUAJNË MARRËVESHJE TË RENDËSISHME PËR TË FRENUAR LËVIZJET TERRORISTE.

IMPAKTI I PANDEMISË NË MENAXHIMIN E TRAFIKUT AJROR

SIGURIA NË AVIACIONIN CIVIL

KONTAKT

AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

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

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

REDAKTOI:

Z. BUJAR HAZIZAJ - KOORDINATOR PËR TË DREJTËN PËR INFORMIM
EMAIL: BUJARHAZIZAJ@AAC.GOV.AL

ZINJ. EDLIRA SALIAJ - KËSHILLTARE PËR MEDIAN
EMAIL: EDLIRA.SALIAJ@AAC.GOV.AL

MEDIA SOCIALE



facebook.com/AlbanianCAA



autoriteti.aviacionit.civil