



TIRANË: VIZITË DHE BASHKËPUNIM ME EKSPERTËT E "ICAO RUNWAY SAFETY GO-TEAM" Me qëllim përmirësimit e sigurisë në operim në pistë, u krye një vizitë disa ditore në Tiranë nga një ekip ekspertësh...

faqe 4



TIRANË: IMPLEMENTIMI I RREGULLAVE EUROPIANE TË STANDARDIZUARA TË AJRIT Në datën 7 Shkurt, u zhvillua pranë ambienteve të Autoritetit të Aviacionit Civil, takimi i punës në lidhje me...

faqe 5

MARS 2020 - Botimi XX

posta ajrore



Buletini mujor i Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar

www.aac.gov.al | info@acaa.gov.al

Tel: +355 4 22 51 220



OPINION NGA GERI BRAHO

**NJË QASJE E RE
MBI MENAXHIMIN E
ZHURMAVE**

faqe 6-7

NË FOKUS GRATË NË AVIACION: JO TË GJITHA FLUTUROJNË ME FSHESË

Vetëm këto dy vitet e fundit, gratë kanë patur një seri betejash të fituara, për të cilat duhet të jenë shumë krenare dhe ato kanë qenë edhe më...

faqe 13

STATISTIKA

JANAR 2020

Referuar të dhënave zyrtare të ardhura në Autoritetin e Aviacionit Civil nga Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza", shifrat tregojnë një numër prej 245,680 pasagjerësh të cilët kanë udhëtuar gjatë muajit Janar për nga TIA...

faqe 11-12



KORONAVIRUSI

**A DUHET TË ANULOJMË OSE TË SHTYJMË
PLANET E UDHËTIMIT?**

**LINJAT AJRORE PARALAJMËROJNË
PËR PËRKEQËSIMIN E NDIKIMIT TË VIRUSIT**

faqe 2-3

KORONAVIRUSI: A DUHET TË ANULOJMË OSE TË SHTYJMË PLANET E UDHËTIMIT?

Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSH), ka rekomanduar që udhëtarët e moshuar dhe ata që janë në kushte jo të mira shëndetësore të shtyjnë ose të shmangin udhëtimin në zonat që janë nën ndikimin e transmetimit të COVID-19. Kjo, sepse sëmundja edhe pse e butë në rreth 80 përqind të rasteve, mund të jetë fatale për njerëzit që janë mbi 65 vjeç ose që kanë sëmundje kronike. Lista e vendeve që kanë rënë nën këtë ndikim është përditësuar nga OBSH. Në Azi, aktualisht përfshihen vendet si Kina, Korea e Jugut, Japonia, Singapori, Malajzia, Vietnami, Tajlanda dhe Indonezia. Në listën e shteteve Evropiane janë Italia, Franca, Spanja, Britania e Madhe, Zvicra, Norvegjia, Holanda, Suedia, Kroacia, Danimarka, Finlanda, Greqia dhe Rumania. Tre shtete në Lindjen e Mesme të listuara janë Irani, Emiratet e Bashkuara Arabe dhe Libani. Në kontinentin Amerikan, SHBA, Kanada dhe Ekuadori kanë raportuar 10 të infektuar nga transmetimi i COVID-19. Vetëm një vend nga shtetet Afrikane është në listë, Algjeria, Australia në rajonin e Oqeanisë është gjithashtu në listë. Qeveritë kanë nxjerrë paralajmërimet e tyre për udhëtarët. Por këto varen sipas vendeve, Ministria e Jashtme Britanike ka këshilluar për të gjitha vendet, por dukshëm për udhëtimet në Kinë, dy qytete në Korenë e Jugut dhe 11 qytete në Italinë veriore, të cilat janë të mbyllura në këto kohë. Për udhëtimet në SHBA, këshillohet më gjerësisht shmangia e udhëtimeve në Kinë, Korenë e Veriut, Itali dhe Iran. Ndërkaq sipas CNN (datë 06.03.2020), përhapja e virusit mund t'i kushtojë industrisë së shoqërive ajrore rreth 113 miliardë dollarë humbje në të ardhura, sipas Shoqatës Ndërkombëtare të Transportit Ajror (IATA). "Janari" ishte vetëm maja e ajsgjergut për sa i përket ndikimeve të trafikut, që ne po shohim për shkak të shpërthimit të Covid-19, duke pasur parasysh



që kufizimet kryesore të udhëtimin në Kinë, nuk filluan deri më 23 Janar", tha Alexandre de Juniac, Drejtori i Përgjithshëm i IATA-s në një deklaratë, duke iu referuar emrit zyrtar të dhënë sëmundjes së shkaktuar nga novel koronavirus. Ndërsa nuk kishte ndonjë parashikim për sa kohë do të ndikohet bota e aviacionit, Drejtori Ekzekutiv (CEO) i "Alaska Airlines", Brad Tilden, tha se "butësia e prenotimit" është e lidhur me "ankthin" e konsiderueshëm të pasagjerëve - një fenomen që shoqata e tregtisë ajrore në SH.B.A. tha që mund të mos jetë e bazuar në rreziqet aktuale për pasagjerët.

"Ne po arrijmë në pikën kur reagimi ndaj virusit mund të jetë më i keq se vetë virusi", tha Nicholas Calio nga shoqëritë ajrore të Amerikës.

Përgatiti: **Bujar Hazizaj**



KORONAVIRUSI: LINJAT AJRORE PARALAJMËROJNË PËR PËRKEQËSIMIN E NDIKIMIT TË VIRUSIT

Më e keqja nuk ka ardhur akoma për industrinë e kompanive ajrore, në kuptim të dëmit ekonomik nga përhapja e koronavirusit, kështu paralajmëruan dy ditë më parë drejtuesit e kompanive Evropiane. Por drejtuesit e kompanive ajrore, parashikuan gjithashtu se kërkesa për udhëtime mund të stabilizohet në javët e ardhshme. Coronavirus mbizotëroi bisedën pasi kërret e transportuesve më të mëdhenj të Evropës, të përfshirë Michael O'Leary i "Ryanair" dhe Willie Walsh, shefi i "Aer Lingus" dhe pronari i "British Airways IAG", u mbledhën në një konferencë vjetore të industrisë. Drejtuesit e kompanive ajrore u mbledhën për të lobuar kundër taksave të reja në transportin ajror dhe bën thirrje për përmirësimin e kontrollit të trafikut ajror. Transportuesit ajror në mbarë botën kanë pezulluar fluturimet ose kanë modifikuar shërbimet në përgjigje të përhapjes së epidemisë së koronavirusit, i cili pretendohet të ketë marrë më shumë se 3.000 jetë njerëzish dhe ka prekur më shumë se 90.000 të tjerë në mbarë botën, pasi doli dhe u përhap nga Kina në rreth 80 shtete dhe territore të tjera. Willie Walsh njoftoi një "rënie të dukshme të kërkesës" në tregjet italiane javën e kaluar, pasi Italia duket më e goditura në Evropë. Por ai parashikoi, se kërkesat do të normalizoheshin duke shmangur përkeqësimin në javët e ardhshme, nëse do vazhdojnë rezervimet duke ndjekur trendin e Azisë. "Unë mendoj të shohim rikuperimet e trafikut ajror në kohë", tha ai. CEO i "Ryanair", Michael O'Leary, ra dakort se javët e ardhshme do jenë të vështira. Ai tha se parashikonte një "rënie të dukshme të mjedisit të rezervimeve" për dy-tre javët e ardhshme, por që të stabilizohet kriza, duhet të rikuperohen rezervimet. "Unë mendoj se ju do ta shihni kthimin e shpejtë në normalitet", tha ai. Ryanair lajmëroi se kishte reduktuar fluturimet e shkurtra për dhe nga Italia, përqark Evropës, deri në 25% për një periudhë 3 javore nga 17 Mars deri në 8 Prill, në përgjigje të Covid-19. Si pjesë e grupit lobues A4E, të transportuesve ajror, linjat ajrore të cilat përfshijnë dhe shoqëritë si Lufthansa, Air France-KLM and EasyJet, bënë thirrje për një lehtësim të rregullave në aeroporte për të ndihmuar ato të përballojnë ndikimin e koronavirusit. Kjo pason një thirrje të bërë më herët nga Organizata Ndërkombëtare e Transportuesve Ajror (IATA) për një pezullim të rregullave nën të cilat shoqëritë ajrore mund të



humbasin përfitimet në tarifat në ulje-ngritje, nëse anulohet fluturimet për një kohë të gjatë.

Ne kërkojmë garantimin e një kompensimi të përkohshëm nga ana e të gjithë shteteve anëtare (BE), tha Ben Smith CEO i "Air France-KLM", në konferencën vjetore të Brukselit, në emër të grupit lobues. Shoqëritë ajrore gjithashtu dëshirojnë një "set kërkesash shëndetësore të përbashkëta për udhëtimin në dhe nga rajonet e infektuara", tha ai. Por Willie Walsh i IAG tha se, shoqërive ajrore në vështirësi nuk duhet t'u jepet ndihmë shtetërore për t'i mbijetuar rënies së kërkesës. "Unë nuk mendoj se nuk është e përshtatshme për qeveritë që ato të ndihmojnë linjat që nuk kanë qenë të qëndrueshme para koronavirusit," tha ai.

Kriza e cila solli mbajtjen në tokë, të një çerek flote të fluturimeve të shkurtra të shoqërisë Lufthansa, e cila qëndron në krye të një liste presioni të industrisë ajrore evropiane. Drejtuesit, në mbledhjen e Brukselit renditën ankesa të tjera përfshirë dështimin për të reformuar rrjetet e kontrollit të trafikut ajror nën nismën e vonuar të BE-së "Single European Sky". "Është një skandal, që ne akoma fluturojmë në të njëjtën mënyrë si 40 vjet përpara", tha Willie Walsh.

Marrë nga: Reuters

Përshtati: **Bujar Hazizaj**

TIRANË: VIZITË DHE BASHKËPUNIM ME EKSPERTËT E "ICAO RUNWAY SAFETY GO-TEAM"

Në vijim të komunikimeve me Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil - ICAO, AAC shprehu interesin për kryerjen e një vizite në vend, nga ekspertët e ICAO-s, me qëllim përmirësimin e sigurisë në operim në pistë. Kjo kërkesë erdhi në kuadër të diskutimeve dhe zhvillimeve të projektit më të rëndësishëm vitet e fundit në TIA (Tirana International Airport), Airfield 2020. Ky është një moment i rëndësishëm i zhvillimeve të punimeve në aeroport, rishtimi i rrugëve lidhëse, i cili pritet të përfundojë në muajin prill, riasfaltimi i pistës, zgjerimi i vendqëndrimit si dhe diskutimet rreth masterplanit të ri të aeroportit. Në këtë workshop morën pjesë përfaqësues të AAC, TIA-s, Albcontrol sh.a., dy kompanitë ajrore shqiptare "Air Albania" dhe "Albawings". Takimi u hap me fjalën e Drejtorit Ekzekutiv të AAC, i cili pasi shprehu falënderimin



Foto nga takimi i zhvilluar pranë AAC, drejtori ekzekutiv Z. Krislen Keri me përfaqësuesit dhe ekspertët e ICAO-s.

mbi zhvillimi e këtij misioni dhe pjesëmarrjen e të pranishmëve, i cili vuri theksin në marrjen e masave efektive të nevojshme për të parandaluar apo reduktuar aksidentet apo incidentet e lidhura me pistat e avionëve. Z. Keri theksoi që këto workshop, duhet të jenë një urë komunikimi dhe diskutimesh për qartësim të pyetjeve që kanë të bëjnë me secilin përfaqësues, si edhe të shërbejnë për shkëmbimin e praktikave më të mira midis ekspertëve. AAC ka qenë e përfshirë në çdo fazë të këtij projekti, duke diskutuar edhe me ekspertë të ndryshëm për gjetjen e mundësisë për kryerjen e punimeve me siguri më të lartë dhe kohë të mbylljes më të vogël. Kjo ka qenë edhe një nga sfidat, duke qenë se kemi vetëm një aeroport ndërkombëtar të hapur, ku mbyllja e tij në rast të punimeve do të afektonte në masë pasagjerët apo operimin e aeroportit në raste emergjencash. Kërkesës së AAC mbi pjesëmarrjen dhe konsultimin me ekspertët e ICAO-s rreth këtij

projekti, iu përgjigjën pozitivisht përfaqësuesit e tyre, për të cilën u koordinua në një agjendë tre ditore. "Runway Safety Go Team" kishte në përbërje 6 ekspertë të ndryshëm nga organizatat ndërkombëtare në fushën e aviacionit si ICAO, Eurocontrol, ACI (Airport International Council).

- **Dita e parë 11 Shkurt:** u mbajt workshop në AAC mbi përmirësimin e sigurisë në operim në pistë dhe vendosjen e runway safety team.
- **Dita e dytë 12 Shkurt:** Në bashkëpunim me TIA-n dhe Albcontrol u realizua vizitë në vend e ekspertëve në zonën e manovrimit në TIA dhe në kullë.
- **Dita e tretë 13 Shkurt:** u zhvillua mbledhja e Runway Safety Meeting, në të cilën u diskutuan çështjet më të rëndësishme lidhur me sigurinë në operim dhe ecurinë e punimeve lidhur me projektin Airfield 2020.

Në përfundim të misionit të ekspertëve në Runway Safety Go Team, ekspertët pasi vlerësuan mikpritjen, organizimin dhe arritjet e gjithë palëve të përfshira në sigurimin në operim, prezantuan raportin paraprak i cili përcaktonte fushat dhe nevojat për përmirësim të mëtejshëm. Këto rekomandime do të ndiqen në vazhdimësi nga AAC me qëllim implementimin e tyre dhe zbatimin e standarteve më të larta në garantimin e sigurisë në operim. Vizita e ekspertëve të Runway Safety Go Team, shërbeu për ndërgjegjësimin e gjithë aktorëve kryesorë mbi përfshirjen në sigurinë në operim, nëpërmjet identifikimit të risqeve, mitigimit të tyre, diskutimeve në mbledhjet e RST, përmirësimin e procedurave dhe shenjave, karakteristikave fizike si dhe përcaktimin e një plani masash mbi implementimin në kohë të standardeve.



Nga takimi i zhvilluar pranë AAC, drejtori ekzekutiv Z. Krislen Keri, me përfaqësuesit e ICAO-s dhe pjesëmarrësit e tjerë.

TIRANË - AAC: IMPLEMENTIMI I RREGULLAVE EUROPIANE TË STANDARDIZUARA TË AJRIT

Shteti Shqiptar si firmëtar i Konventës së Chicago-s, (ICAO) dhe si kandidat për në Bashkimin Evropian, obligohet të përmbushi standardet dhe detyrimet rregullatore në fushën e aviacionit civil.

Përafrimi i legjislacionit të Bashkimit Evropian në legjislacionin kombëtar është një hap, i cili duhet ndërmarrë në shumë fusha e gjithashtu dhe në fushën e aviacionit civil me qëllim aderimin e Republikës së Shqipërisë në Bashkimin Evropian si shtet anëtar.

Urdhri i Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë Nr. 327, datë 29.08.2019, "Për përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operative në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror", përafron/transponon në legjislacionin kombëtar rregulloren e Komisionit Evropian Nr. 923 të vitit 2012, amenduar në 2016, (SERA – Standardized European Rules of the Air). Ky Urdhër (rregullore) adopton kërkesat dhe rregullat e duhura të ajrit, duke u bazuar në standardet dhe praktikën e rekomanduara të ICAO-s, duke harmonizuar aplikueshmërinë e klasifikimit të hapësirës ajrore, me qëllim për të siguruar ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror të sigurtë dhe eficient në të gjithë hapësirën ajrore të Evropës e si rrjedhojë dhe të Republikës së Shqipërisë. Në kuadrin e implementimit të Urdhrit Nr. 327, datë 29.08.2019, në datën 7 Shkurt u zhvillua pranë ambienteve të Autoritetit të Aviacionit Civil, takimi punës në lidhje me implementimin e rregullores mbi rregullat e përbashkëta të ajrit dhe dispozitave operative të shërbimeve dhe procedurave të lundrimit ajror. Në këtë takim punë morën pjesë përfaqësues nga grupet e interesit të institucioneve si Albcontrol sh.a., Forcat Ajrore të RSH, Federata e Aeronautikës Shqiptare, përfaqësues nga baza ushtarake ajrore e Farkës dhe nga AAC. Akoma rregullorja bën një standardizim në lidhje me deklarimin e diferencave të shteteve të ndryshme me standardet e ICAO-s, në lidhje me rregullat e ajrit dhe me ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror si dhe mbështet nevojën e standardizimit të rregullave të përbashkëta të Qiellit të Vetëm Evropian, (Single European Sky, SES).



Nga takimi i zhvilluar pranë AAC, me përfaqësues nga grupet e interesit të institucioneve.

Me hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje në Shtator të vitit 2019, grupet e punës diskutuan gjerësisht mbi implementimin e kësaj rregulloreje mbi:

1. Përcaktimin e implementimit të rregullave të përbashkëta të ajrit;
2. Harmonizimin dhe aplikimin e hapësirës ajrore nga të gjithë përdoruesit e saj;
3. Qasja e duhur e kësaj rregulloreje nga të gjithë palët e përfshira në aviacionin civil;
4. Qasja e duhur e kësaj rregulloreje dhe nga palët që përdorin avion shtetëror, etj.

Përfaqësues të ndryshëm diskutuan rreth implementimit të kësaj rregulloreje brenda shtatorit të vitit 2020, në mënyrë të tillë që kërkesat e saj të jenë të zbatueshme.

Gjatë takimit u vendos ndër të tjerash, nevoja e zhvillimit të një workshop-i në një të ardhme të afërt në bashkëpunim të ngushtë me Organizatën e Eurocontrol.

Standardizimi dhe harmonizimi i rregullave të përbashkëta të ajrit, është një proces i domosdoshëm pasi përdoruesit e ndryshëm të hapësirës ajrore shqiptare, të cilët fluturojnë me mjete fluturuese të ndryshme në të, të garantojnë operime sa më të sigurta dhe efikase përgjatë aktiviteteve të tyre.

Aplikimi i këtyre standardeve në Hapësirën Ajrore të Shqipërisë, e sjell vendin tonë më pranë Europës.

NJË QASJE E RE MBI MENAXHIMIN E ZHURMAVE

Ditët e sotme, irritimi konsiderohet si reagimi parësor kundrejt zhurmave të krijuara nga avionët. Duke marrë parasysh se trafiku ajror po vijon të rritet, fluksi i pasagjerëve në nivel global pritet të dyfishohet deri në vitin 2037 dhe komunitetet pritet të bëhen më të zëshëm për sa i përket ndikimit të zhurmave, aeroportet duhet të vijnë të kenë mitigimin e zhurmave si pikë kryesore të strategjisë së tyre. ANIMA (Aviation Noise Impact Management through novel Approaches/Menaxhimi i Ndikimit të Zhurmave të Aviacionit përmes Qasjeve të reja), është një projekt hulumtimi dhe inovacioni i financuar nga Programi i Bashkimit European Horizon 2020, që përpaket të përmirësojë procesin e mitigimit të zhurmave në Bashkimin European sipas praktikave më të mira. Qëllimi i këtij projekti është zhvillimi i metodologjive, qasjeve dhe mjeteve të reja për të menaxhuar dhe mitiguar ndikimin e zhurmave të avionëve. ANIMA është e ndryshme nga projektet e tjera pasi nuk përpaket të mitigojë gjenerimin e zhurmës në burim, por shqyrton sesi ky ndikim i zhurmave perceptohet nga njerëzit në terren.

Si ndikon zhurma në jetën e njerëzve?

Aeroportet kanë një ndikim socio-ekonomik pranë komuniteteve përreth. Për pasagjerët, aeroportet janë dhe dotëmbetensimboli i lidhjes ndër-rajonale dhe globale. Megjithatë, për banorët përreth mund të thuhet se aeroportet kërcënojnë disi cilësinë e tyre të jetës. Zhurmat mbeten një nga shqetësimet më të rëndësishme të banorëve. Sidoqoftë, nuk janë vetëm faktorët akustik që kontribuojnë në irritimin që vjen nga zhurma e avionëve. Pjesa më e madhe i atribuohet faktorëve jo-akustik, si për shembull këndvështrimi ndaj aviacionit në tërësi, drejtësisë procedurale të perceptuar, apo ndaj variableve social. Një komponent kryesor i projektit ANIMA është investigimi, se si këta faktorë jo-akustik duhet të merren në konsideratë gjatë hartimit të planit të metodave për mitigimin e zhurmave. Angazhimi dhe fuqizimi i komunitetit është thelbësor. Me të kuptuarit se ka metoda përtej skopit të uljes së drejtpërdrejtë të nivelit të zhurmave që mund të mitigojnë efektet e pafavorshme të zhurmave, projekti ANIMA po analizon se cilët prej këtyre faktorëve janë më të rëndësishëm. Një nga faktorët më të rëndësishëm është shtimi i komunikimit dhe angazhimi me komunitetet e prekura. Projekti ANIMA vrojtoi sesi komunikimi duhet të mbështetet nga një 'gjuhë e zakonshme', e thjeshtë dhe e kuptueshme për të gjithë; qasja në ekspertizë dhe të dhënat



foto ilustruese

themelore duhet të jenë të disponueshme për të gjithë; dhe proceset e vendimmarrjes duhet të jenë gjithëpërfshirëse, transparente si dhe të lejojnë kontestimin e vlefshmërisë së pretendimeve të ngritura. Aeroportet po ndërmarrin një sërë aktivitete angazhimi me komunitetet lokale dhe ky lloj i angazhimit është në rritje, veçanërisht në aeroportet e mëdha apo në aeroportet që ndodhen në afërsi të zonave të banimit. Programet e angazhimit mund të variojnë nga thjesht analizimi i të dhënave mbi zhurmat dhe menaxhimi i informacionit në website-in e aeroportit deri në ngritjen e forumeve të ndryshme të dialogimit që punojnë në mënyrë pro aktive me aeroportin dhe që mund të ndikojnë në vendimmarrje. Nëse sigurohet një pjesëmarrje e kënaqshme dhe domethënëse, atëherë komunikimi dhe angazhimi duhet të lidhen me çështje që ndikojnë direkt në cilësinë e jetës së komuniteteve përreth. Kjo nuk është një detyrë e lehtë, pasi nënkupton që aeroportet duhet të pranojnë të japin informacione gjithëpërfshirëse dhe të kuptueshme për të arritur një konsensus aktual për zgjidhjen më të mirë (ose atë më pak të keqe). Kjo gjithashtu nënkupton që ata përfundimisht duhet të jenë të gatshëm për të bërë ndryshime në përputhje me konsensusin e arritur. Aeroportet me rritje të shpejtë të fluksit të pasagjerëve mund të jenë në frontin e parë të kësaj sfide. Aeroportet e vogla po ndjekin qasje të reja për mitigimin e zhurmave duke treguar një angazhim gjithnjë e më të fortë, me fokus specifik në planifikimin e përdorimit të tokës.

NJË QASJE E RE MBI MENAXHIMIN E ZHURMAVE

Ndërkohë, në aeroportet me rritje të shpejtë të fluksit të pasagjerëve, qytetarët po ndërgjegjësohen për ndikimet e zhurmave që burojnë nga aeroporti. Angazhimi sa më i shpejtë me komunitetet përreth, në një mënyrë tejet transparente, është mënyra më e mirë për të vendosur besimin. Duke qenë pro-aktiv dhe duke zhvilluar strategji afatgjata të menaxhimit të zhurmave, aeroportet me rritje të shpejtë të fluksit të pasagjerëve do të jenë në gjendje të kontrollojnë më mirë zhvillimin e tyre të vazhdueshëm sipas kushteve të tyre, me një mbështetje konsensuale të komuniteteve fqinje, duke ndihmuar në formimin e politikave të së ardhmes, diçka kjo më fitimprurëse se sa thjesht bindja ndaj vendimeve të politikave të marra nga palë të tjera. Planifikimi i përdorimit të tokës është ndoshta mënyra më efikase përmes së cilës mund të realizohet ky qëllim. Për shembull, nëse aeroportet me rritje të shpejtë të fluksit të pasagjerëve janë në gjendje të zhvillojnë hartat afatgjata të zhurmave bazuar në zgjerimin e tyre në të ardhmen, ata do të jenë në gjendje t'i rezistojnë avancimit përreth ndërtesave të ndjeshme ndaj zhurmave, siç janë rezidencat publike, duke çuar kështu në më pak problematika në lidhje me zhurmat në një plan afatgjatë.

Çfarë mjetesh janë në dispozicion dhe çfarë po bën ANIMA. Tashmë, ANIMA është duke zhvilluar disa mjete që beson se do të jenë të dobishme për aeroportet dhe autoritetet lokale në drejtim të mitigimit të zhurmave. Këto përfshijnë një portal që përmban praktikatat më të mira (BPP – Best Practice Portal) për aeroportet dhe autoritetet lokale në mënyrë që të udhëzohen për atë që mund të bëjnë lidhur me mitigimin e çështjeve specifike mbi zhurmat. Ky portal do të jetë në dispozicion online brenda vitit 2020. Si përfundim, BPP-ja e ndërtuar sipas eksperiencave të një sërë

palëve të interesuara do të ofrojë udhëzime për kategori të ndryshme përdoruesish me më pak eksperiencë në lidhje me çfarë mund dhe duhet të shmangin.

Gjithashtu, ANIMA po zhvillon një mjet virtual për komunitetin (VCT – Virtual Community Tool) për përdoruesit profesionistë, i cili do u lejojë këtyre të fundit të kontrollojnë ndikimin e zhurmës së trafikut ajror lokal përmes përshkruesve jo-akustik, përpos hartave themelore të intensitetit të zhurmave, duke ofruar mundësinë e shtimit të përshkruesve të tyre lokal.

Për të zhvilluar më tej këto mjete, ANIMA po zhvillon aktivitete të ndryshme. Për shembull, grupet e fokusit dhe sondazhet në internet po realizohen për zonat përreth katër aeroporteve të zgjedhur në mënyrë që të merren njohuri më të detajuara në fushatat e tyre të komunikimit; Do të zhvillohen simulime zhurmash me anë të përdorimit të kufjeve të realitetit virtual (virtual-reality headset), për të kuptuar më qartë sesi faktorët vizual mund të ndryshojnë perceptimin mbi zhurmat. Gjithashtu, po testohet një aplikacion për të mbledhur më shumë informacion mbi shqetësimet e komuniteteve përreth aeroporteve.

Zhvillimet e mëtejshme

Aktualisht, ANIMA është në kërkim të aeroporteve partnere dhe autoriteteve lokale për të testuar mjetet e zhvilluara. Partnerët e mundshëm do të inkurajohen që të rishikojnë BPP-në dhe vlefshmërinë e rekomandimeve dhe udhëzimeve. Në mënyrë të ngjashme, ata mund të testojnë frytshëm VCT-në duke importuar indikatorët e tyre të lidhur me irritimin.

Përgatiti: Geri Braho

Drejtoria e Mbikëqyrjes së Aeroporteve



BARAZIA GJINORE E LIDHUR ME ZGJERIMIN E AVIACIONIT

Ky artikull është ekstraktuar si pjesë e Raportit të Aviacionit Civil Botëror.

Për të siguruar akses të plotë për gratë dhe vajzat në pjesëmarrjen e tyre në shkencë, por edhe për të arritur objektivin e barazisë gjinore, Organizata Botërore e Aviacionit Civil (ICAO), është angazhuar përmes Agjendës së 2030 të Kombeve të Bashkuara si dhe Objektivave të Zhvillimit të Qëndrueshëm.

Në fakt, renditur si objektivi numër pesë "Arritja e një barazie gjinore do të mund të fuqizojë të gjithë gratë", konsiderohet si një nga prioritetet madhore të kësaj organizate, e cila ka vite që e ka pasur në fokusin e saj. Në vitin 2016, në Asamblenë e tridhjetë e nëntë të ICAO-s, u miratua rezoluta e propozuar A39-30, mbi Programin e Barazisë Gjinore, e cila promovon pjesëmarrjen e grave në fushën e aviacionit ndërkombëtar. Në këtë Rezolutë, Asambleja e përbërë prej shteteve anëtare, kërkoji nga Sekretari i Përgjithshëm raportim vjetor në Këshill, mbi masat e implementuara dhe progresi që është arritur në promovimin e barazisë gjinore në të gjitha nivelet e kategorisë së punësimit në Sekretariatin e kësaj organizate dhe jo vetëm, por edhe në statistikat e barazisë gjinore në aviacion.

Më tej në 2017, ICAO krijoi Programin e Barazisë Gjinore me objektiv primar lehtësimin dhe koordinimin e programeve dhe projekteve të përcaktuara për të mundësuar progres ndaj qëllimit të barazisë gjinore brenda 2030, sidomos në punësimin profesional por dhe të niveleve të larta vendim-marrëse brenda ICAO-s, Shteteve dhe Sektorit të aviacionit global.

Programi i Barazisë Gjinore ka katër objektiva të qarta për të pasur një implementim sa më efektiv:

1. Të ndërtojë të gjitha kapacitetet dhe të ndërgjegjësoj rreth çështjes së barazisë gjinore;
2. Të rrisë përfaqësimin gjinor;
3. Të rrisë ndërgjegjësimin dhe përgjegjësinë;
4. Të vijojë angazhimin me partnerët e jashtëm;

Për të lehtësuar planifikimin, monitorimin, raportimin dhe si rrjedhojë plani i veprimit është i ndarë në tematika specifike që mbulojnë një fushë të gjerë të aktiviteteve të cilat përfshijnë: arkitekturën; burimet njerëzore; ndërtim kapacitetesh; trajnime të posaçme; komunikim e më tej. Veprimet janë të gjera. Disa specifika vetëm për ICAO-n, dhe disa të tjera e vendosin fokusin te vendet anëtare, qeveritë dhe vendim-marrësit, dhe industrisë së aviacionit.

Perspektiva e përgjithshme është, se përpjekjet e

koordinuara në nivel global janë të nevojshme për fushën e aviacionit për të implementuar në mënyrë të sukseshme Programin e Barazisë Gjinore dhe përgjegjësinë që vjen si rrjedhojë e saj.

Nga ky program, ICAO ka bërë hapa të rëndësishëm në rritjen e ndërgjegjësimin dhe krijimit të një kuptimi më të mirë të çështjeve dhe sfidave në interesimin, zhvillimin dhe promovimin e grave në aviacion në botë. Transporti ajror pritet të ketë një rritje eksponenciale në dekadën e ardhshme. Në vitin 2017 ky sektor direkt apo indirekt, mbështeti punësimin e afro 65.5 milion njerëzve në botë dhe kontribuoi në 2.7 trilion USD në GDP-në. Vetëm në 2018 rreth 120.000 fluturime transportuan mbi 12 milionë pasagjerë dhe produkte me vlerë afro 18.8 bilion dollar amerikan. Historikisht, transporti ajror është dyfishuar çdo pesëmbëdhjetë vjet dhe ka pësuar rritje më shumë se çdo industri tjetër.

Globalisht, industria e aviacionit konsiderohet si një fushë e dominuar nga meshkujt dhe databaza e kandidatëve potencial femra janë të limituara, kjo për sa i përket niveleve të konsideruara tepër teknike dhe të vendim-marrjes së nivelit të lartë. Diversiteti dhe gjithë përfshirja janë parimet kryesore për barazinë gjinore dhe kanë treguar se mund të rezultojnë në inovacion më të lartë dhe krijimit të avantazhit në konkurrencë.

• Një domosdoshmëri në ekonomi

Rritja e numrit të grave në fushën e aviacionit është një opsion jetësor si përgjigje ndaj parashikimit të mungesës së punonjësve në këtë sektor në vitet e ardhshme. Interesimi i vajzave në fushën e shkencës, teknologjisë, inxhinierisë dhe matematikës njohur si STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics), është thelbësore në zhvillimin e gjeneratës së re të grave në aviacion dhe në përfaqësimin e qëndrueshëm në këtë industri në aspektin afatgjatë.

28 = 26
trillion per cent

could be added to

GDP (Gross Domestic Product)

by 2025

if women and men participated in the economy at identical levels.

BARAZIA GJINORE E LIDHUR ME ZGJERIMIN E AVIACIONIT

Sipas raportimeve të UNESCO-s, vajzat shfaqin humbje të interesit në subjektet STEM, veçanërisht mes adoleshencës së hershme dhe të vonë. Kjo afekton pjesëmarrjen në studimet e avancuara përfshirë fushat që mund të kenë si rrjedhojë hyrjen në punësim lidhur me fushën e aviacionit civil. Në 2017, Banka Botërore raportoi se një pjesë e grave të diplomuara në fushën e inxhinierisë apo shkencave kompjuterike ra nga krahasimi i viteve 2004 apo 2014.

Arsyet e lidhura me konstatimin më sipër janë të shumta dhe komplekse, nga të cilat mund të veçojmë tre elementë:

- Aspiratat që formohen nga normat sociale dhe pritshmërinë e prindërve;
- Mungesë e informacionit të plotë për fushat STEM;
- Faktorët institucional që kushtëzojnë mundësitë e grave për të hyrë në fushat STEM.

Sipas Organizatës për Edukim, Shkencë dhe Kulturë të Kombeve të Bashkuara (UNESCO), mbrohet fakti se këto çështje kanë nevojë për një trajtim më "sistematik, të kuptueshëm, të integruar, të qëndrueshëm, multidisiplinar dhe multi sektorial", të cilat duhet të ofrojnë përgjigje që mund të përkthehen në nisma konkrete në legjislacionet kombëtare, politika dhe programe pune. Në një raport të 2015 i realizuar nga "Instituti i McKinsey Global", gjeti se 28 trilion dollar amerikan, apo 26%, mund ti shtohet GDP-ës deri në 2025 nëse femrat dhe meshkujt marrin pjesë në ekonomi në nivele të barabarta. Por, gratë vazhdojnë të mos jenë të përfaqësuara në pozicione menaxheriale, sidomos në nivele të larta dhe të mesme të vendimmarrjes. Në shumicën e 67 shteteve ku informacioni ekziston, më pak se 1/3 e pozicioneve të mesme dhe të larta në punësim mbuloheshin nga femrat në vitin 2009 dhe 2015.

Një e drejtë bazike

Barazia gjinore është një e drejtë bazike njerëzore. Shumë individë, shoqëri apo organizma janë duke vijuar përpjekjet për të arritur gjithë përfshirjen. Por në shumë kultura, e norma sociale ende ndalohet hyrja e vajzave dhe grave në arsim apo në tregun e punës, si rrjedhojë duke i kushtëzuar aftësinë e tyre për të kontribuar. Kjo pjesëmarrje e ulët e grave në fushën e punësimit rezulton në më pak mundësi për tu arsimuar dhe avancuar në karrierë. Kur i pajisim gratë me aftësitë e duhura përmes trajnimeve përkatëse sidomos në fushën

e matematikës dhe teknologjisë, ato mund të influencojnë në njohjen e kapaciteteve të tyre dhe si rrjedhojë në vlerën e tyre. Sipas raportit të Bankës Botërore në 2016, afro 155 shtete kanë të paktën një ligj që i limiton mundësitë ekonomike të grave.

100 shtete ende kufizojnë kategorinë e punës në të cilën një grua mund të angazhohet dhe 18 shtete kërkojnë aprovimin e bashkëshortit që të mund të punojë.

Ne jemi të gjithë përgjegjës për krijimin e një mjedisi për gratë, për të nisur dhe zhvilluar karrierën në fushën e aviacionit por edhe për të eliminuar barrierat ekzistuese. Aktualisht, numri i grave në aviacion është i panjohur, falë mungesës së informacionit të plotë në këtë fushë. Për këtë qëllim, ICAO ka amenduar formatet e raportimit të shteteve anëtare për të përfshirë informacionin lidhur me barazinë gjinore. Sipas statistikave të Aviacionit për Personelin e Licencuar, bazuar në gjini përmes formave të reja do të mund të mbledhet informacion specifikisht për personel të licencuar në aviacion si (pilotë, personel mirëmbajtje dhe kontrollor të trafikut ajror) të ndara me gjini dhe moshë. Për të arritur ndryshim të dukshëm në fushën e aviacionit civil referuar diversitetit, përfshirjes dhe barazisë gjinore, është esenciale për të pasur angazhime të mbështetura në evidencë, të cilat janë të qëndrueshme dhe që përkthehen në politika me plane konkrete. Mungesa e barazisë gjinore është komplekse në natyrë. Ajo përfshin të gjithë sektorët, ndërthuret me fusha të tjera të zhvillimit dhe kërkon zgjidhje nga shumë aktorë përfshirë qeverisjen, Kombet e Bashkuara, arsimin, korporatat dhe organizatat jo-qeveritare.

Më tej...

Rritja e përfaqësimit gjinor në sektorin e aviacionit nuk është një qasje e thjeshtë. Kërkohen ndryshime për të motivuar rezultate në tërheqjen, mbajtjen të angazhuar, zhvillimin dhe krijimin e mundësive për gratë. Fuqizimi i ndërgjegjësimit të industrisë në nivel global dhe krijimi i partneriteteve dhe komuniteteve në sektorin publik dhe privat me synim krijimin e një mjedisi për mundësimin e ndjekjeve të studimeve dhe karrierës në aviacion. Për të arritur barazinë gjinore dhe fuqizimin e grave, ICAO dhe vendet anëtare si dhe industria duhet të punojnë bashkë në të gjitha nivelet për të arritur ndryshime pozitive.

RAPORTI I PERFORMANCËS:

PERFORMANCA E KOMPANIVE AJRORE PËR PERIUDHËN SHKURT 2020

Në bazë të të dhënave të regjistruara nga Sektori i të Drejtave të Pasagjerëve në Autoritetin e Aviacionit Civil, për periudhën Shkurt 2020 performanca e disa prej kompanive ajrore për sa i përket vonesave, anulimeve paraqitet si më poshtë:

Për muajin Shkurt, në Aeroportin Ndërkombëtar "Nënë Tereza" kemi rënie të konsiderueshme të numrit të vonesave me mbi 2 orë të fluturimeve me nisje nga TIA dhe fluturimeve të anuluar gjithashtu. Edhe rastet e ndodhura janë për shkak të stuhisë së fuqishme *Katrina* në territorin e Europës sidomos atë të Anglisë shoqëruar me anulim ose vonesa fluturimi të kompanisë ajrore britanike "British Airways", si edhe kompanisë gjermane të fluturimit "Lufthansa". Gjithashtu ka edhe një anulim fluturimi të kompanisë ajrore turke "Pegasus" për shkak të një aksidenti të ndodhur në aeroportin *Sabiha Gokcen* (SAW).

✈ **LUFTHANSA** gjatë muajit Shkurt 2020 rezultojnë me 1 vonesë në mbi 2 orë dhe 1 anulim të fluturimeve si pasojë e stuhisë *Katrina* që preku territorin e Europës.

✈ **BRITISH AIRWAYS** Gjatë muajit Shkurt 2020 rezultojnë me 2 vonesa në mbi 2 orë dhe 1 anulim të fluturimeve, po ashtu si rrjedhojë e stuhisë *Katrina* që preku territorin e Europës.

✈ **PEGASUS** Gjatë muajit Shkurt 2020 rezultojnë me 1 anulim të fluturimeve, për shkak të aksidenti të ndodhur në aeroportin *Sabiha Gokcen* të Stambollit.

✈ **JET AIRFLY** Gjatë muajit Shkurt 2020 rezultojnë me 1 vonesë me mbi 2 orë.



➔ **Numri i kompensimeve** deri në muajin Shkurt 2020 rezultojnë në total si më poshtë:

Open Case	1334
Closed Case	2253

**Open Case* – rastet kur Operatori Ajror ka filluar trajtimin e ankesës së pasagjerëve në rast vonese mbi 3 orë ose anulim fluturimi.

**Closed Case* – rastet kur pasagjerët janë kompensuar nga Operatori Ajror në formë cash ose voucher-i.



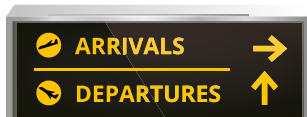
AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

AAC i bën thirrje të gjithë pasagjerëve që kanë plotësuar formularët e ankimit dhe ka kaluar afati prej 6 javësh, që të rikontaktojnë përsëri kompanitë ajrore që kanë patur fluturimin për tu njohur me statusin e fluturimit të tyre. Në rast se kompania nuk i kthen asnjë përgjigje, atëherë të kontaktojnë me sektorin e të Drejtave të Pasagjerit të AAC-së në numrat e telefonit: **+355 42 381 959 / +355 44 539 959** ose me email tek: **pax@aca.gov.al** dhe do të marrin asistencën e nevojshme. Për më shumë informacion vizitoni gjithashtu dhe linkun e mëposhtëm:



www.aac.gov.al/te-drejtat-e-pasagjerit

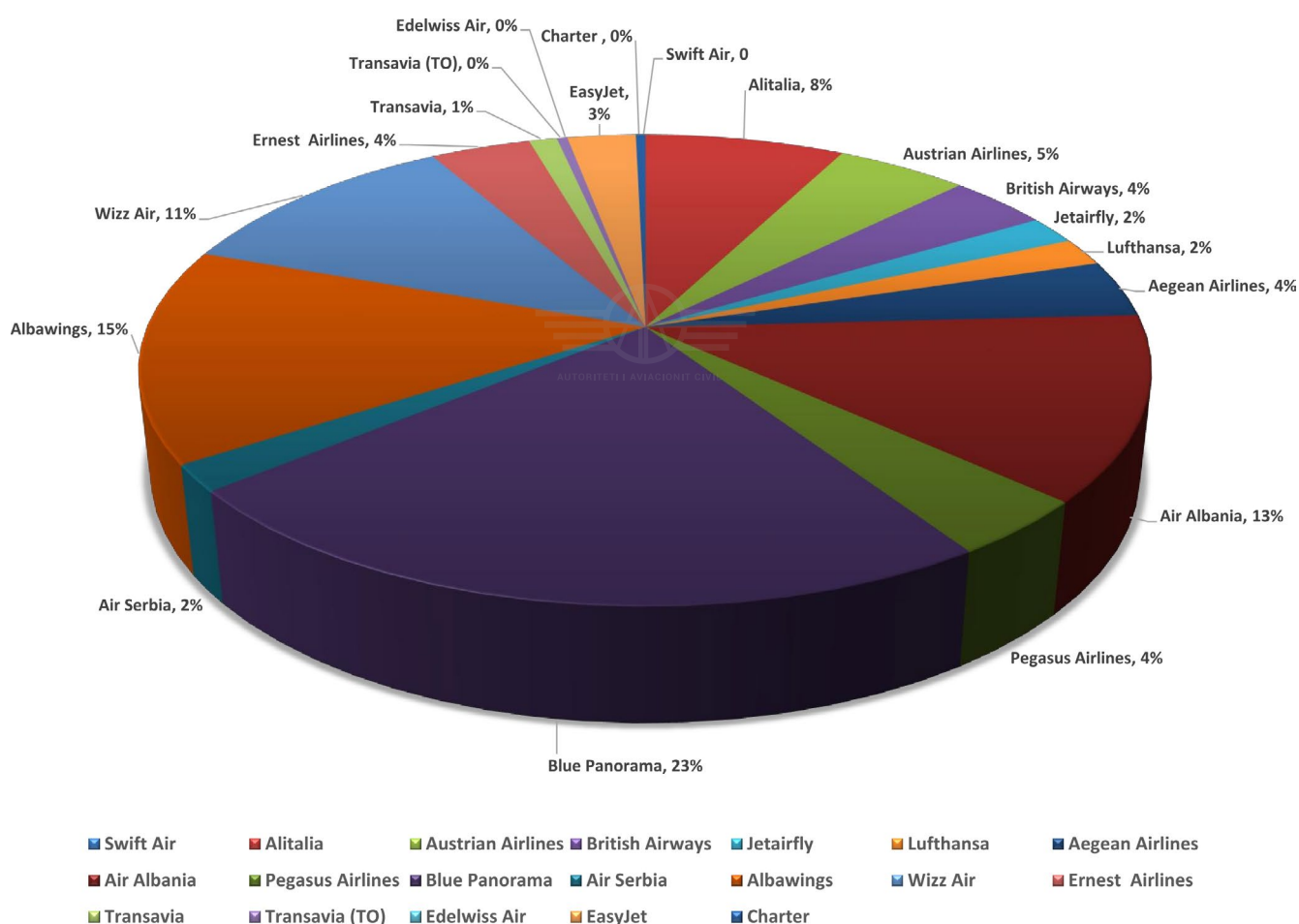




ANALIZA STATISTIKORE

TË DHËNAT PËR NUMRIN E PASAGJERËVE GJATË MUAJIT JANAR

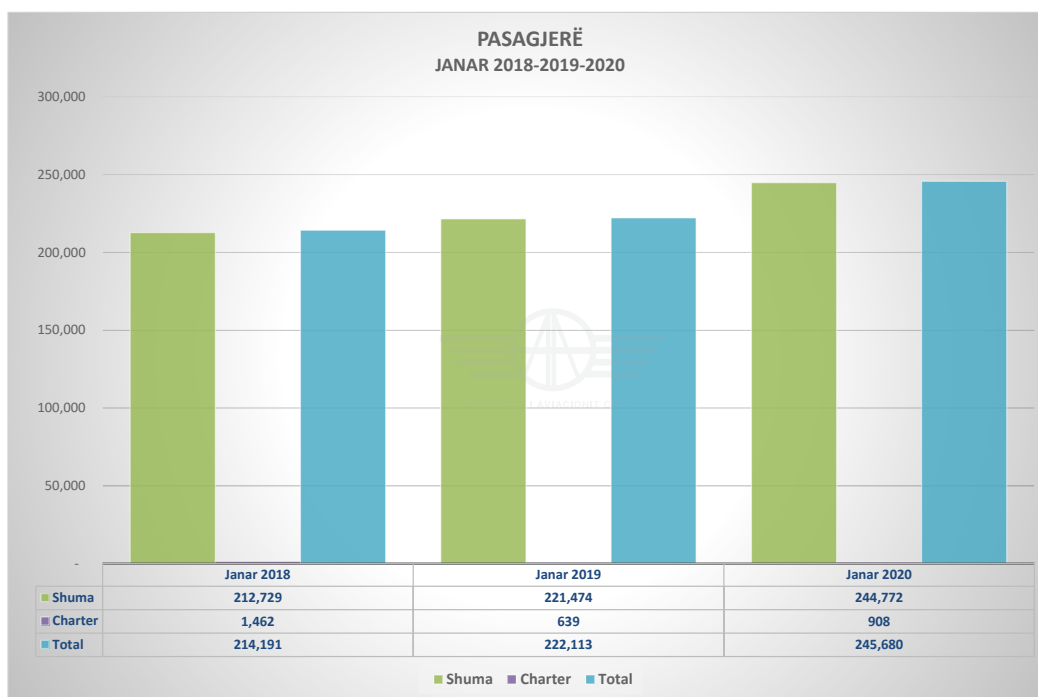
■ **JANAR 2020:** Referuar të dhënave zyrtare të ardhura në Autoritetin e Aviacionit Civil nga Aeroporti Ndërkombëtar “Nënë Tereza”, shifrat tregojnë një numër prej **245,680** pasagjerë të cilët kanë udhëtuar gjatë muajit janar për/ nga TIA, nga të cilët 908 janë pasagjerë të fluturimeve Charter. Grafiku i mëposhtëm pasqyron më qartë fluksin e pasagjerëve që kanë udhëtuar përgjatë vitit 2019 të ndarë sipas kompanive ajrore në përqindje.



Grafiku 1: zotërimi i tregut të numrit të pasagjerëve në %, sipas kompanive ajrore që kanë udhëtuar për/nga TIA gjatë muajit Janar

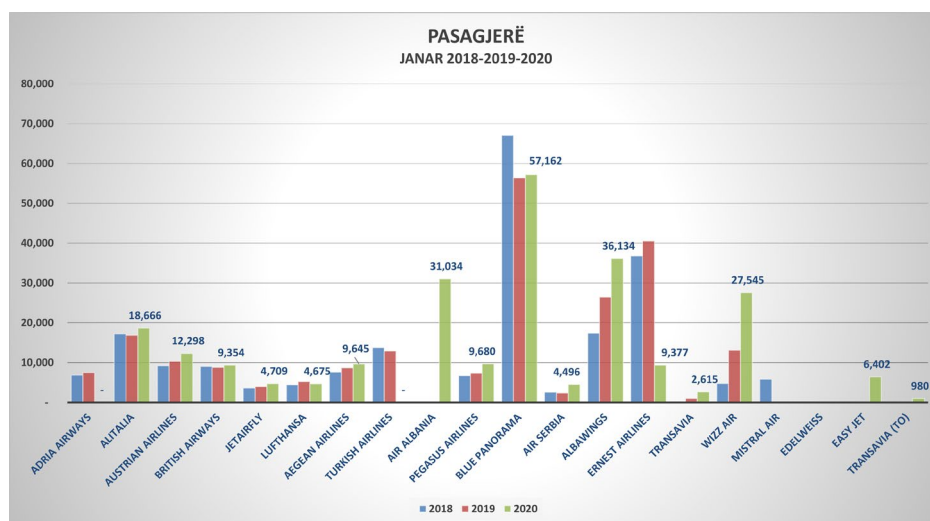
■ **PËRQINDJET:** Bazuar në të dhënat e mësipërme, në muajin Janar 2020 kompania Italiane “Blue Panorama” zotëron tregun me 23% të totalit dhe një numër prej 57,162 pasagjerë, përqindje kjo me diferencë të lartë krahasuar me kompaninë pasardhëse shqiptare “Albawings” e cila zotëron 15% të tregut dhe 36,134 pasagjerë si dhe kompania “Air Albania” e cila qëndron me shifra gjithashtu të larta duke zotëruar 13% të tregut. Në grafik mund të shihet më qartë zotërimi i tregut dhe përqindja për çdo kompani. Sipas grafikut bie në sy se kompanitë që fluturojnë drejt Italisë, si “Air Albania”, “Albawings”, “Blue Panorama”, “Ernest S.p.A”, “Alitalia” zënë përqindjen më të madhe në tregun e transportit ajror për muajin Janar 2020, duke zënë përafërsisht 62% të totalit.

■ **JANAR 2020** Nëse do të bënim krahasimin e tre viteve të fundit, trafiku ajror dhe fluksi i pasagjerëve këtë vit, gjatë janarit ka një rritje prej 11% krahasuar me vitin e kaluar.



Grafiku 2:
Numri i pasaqjerëve për muajin Janar përgjatë viteve 2018, 2019, 2020

■ NUMRI I PASAGJERËVE Përsa i përket rritjes/rënies së fluksit të lëvizjes së pasagjerëve për muajin Janar 2018-2019-2020, vëmë re se kompania “Transavia” ka përqindjen më të lartë të rritjes për Janarin e vitit 2020. Krahimisht me të njëjtën periudhë të vitit 2019 fluksi është 163% më i lartë. “Wizz Air” gjithashtu ka një rritje me 110% krahasimisht me një vit më parë. Duke u pasuar nga “Air Serbia” e cila shënon rritje prej 93% të numrit të pasagjerëve, kjo rritje e “Air Serbia” bie në sy pasi vjen pas një rënie prej 8% një vit më parë. Disa nga kompanitë sikurse duket në tabelë kanë ngritje më të vogla, e disa prej kompanive kanë ulje të numrit të pasagjerëve krahasimisht me të njëjtin muaji një vit më parë.



Grafiku 3:
Numri i pasagjerëve për muajin Janar përkatësisht sipas viteve 2018, 2019, 2020 sipas operatorëve ajrorë.

GRATË NË AVIACION: JO TË GJITHA FLUTUROJNË ME FSHESË

Vetëm këto dy vitet e fundit, gratë kanë patur një seri betejash të fituara, për të cilat duhet të jenë shumë krenare dhe ato kanë qenë edhe më domethënëse në vendet në zhvillim ku kultura maço vazhdon të jetë predominante...

Edhe atje ku gratë etiketohen si të fuqishme, shprehje si "Women on Top", nuk i kanë shpëtuar konotimit seksual. Megjithatë beteja për barazi, jo gjinore, por të drejtash, sapo ka nisur fillimin e fundit të saj triumfues.

Të gjithë jemi unikë në llojin tonë. Janë dallimet e vogla ato që përcaktojnë karakterin që krijojmë, individin që bëhemi, rrugën që zgjedhim në jetë dhe kontributin që lëmë nga pas. Femër apo mashkull, ky individ është i lindur me të drejta të barabarta dhe duhet t'i gëzojë dhe shfrytëzojë ato deri në fund të jetës. Emërtimi intimidues si Seksi i Bukur apo i Dobët, kanë qenë etika që grave ua kanë devijuar fokusin nga qendra e vetes, si një individ me potencial të pafund dhe të pashtershëm. Pavarësisht asocimit etern, gratë kanë treguar se mund t'i bëjnë shkëlqyeshëm të dyja, edhe ato që vijnë me "job description" edhe të tjerat që lidhen me thelbin e saj si individ. Një nga industritë më të mëdha të botës, Aviacioni e ka patur më të theksuar dallimin gjinor. Gratë në aviacion, kanë qenë stjuardesat e bukura me përmasa topmodelesh, gjithnjë të qeshura, gjithnjë të gatshme për të akomoduar kërkesat e udhëtarëve. Një "dream job", për ëndërrimtare që prisnin princin e kaltër në Business Class. Sot profesionalizmi dominon pamjen e jashtme dhe diskriminimi moshor pothuajse luftohet kudo. Mjafton të shikoni me vëmendje në fluturimin tuaj të rradhës. Fatkeqësisht, dallimi gjinor vazhdon në profile të tjera: sot ka më shumë gra në botën e aviacionit që punojnë në groundhandling, sesa pilote dhe inxhinierë. Historitë e grave që i kanë thyer barrierat raportohen rrallë. Kush ka dëgjuar për E. Lillian Todd që ka projektuar dhe ndërtuar një avion në fillim të viteve 1900. Helen Richey ishte gruaja e parë pilote, në aviacionin civil amerikan në mesin e viteve 1930.

Një histori akoma më e bukur është ajo e të parës



Astronaute femër Eileen Collins, Komandante e Anijes Kozmike në misionin e radhës në hapësirë. Këto janë histori shumë të mrekullueshme, për të cilat duhet të dëgjojë çdo vajzë e vogël, qoftë edhe rrugës për në kursin e baletit apo sfilatës së modës, ku prindërit e çojnë të nxitur nga biologjia dhe jo nga arsyeja. Gratë i kanë thënë jo diskriminimit këto dy vitet e fundit me publikimin e historive të turpshme të ngacmimeve seksuale dhe intimidimeve për shkak të gjinisë. Pas çdo burri të pushtetshëm është një grua brilante që e këshillon dhe e kuron, pas çdo drejtuesi është një këshilltare apo sekretare inteligjente. Këto gra nuk janë magjistare, por punëtore dhe profesioniste që kanë lindur me instinktin për të krijuar dhe ushqyer. Ato nuk janë shtriga që fluturojnë me fshesa, por individë të fuqishëm kreativë që nëse nuk do ua kishe vënë re gjininë, nuk do ishte lodhur duke i inspektuar nën mikroskop, por do t'i adhuroje për së largu. Gratë vazhdojnë të tërheqin opinione malinje, e komente denigruese, megjithëse në mesin e kolektivëve ku punojnë apo komuniteteve ku jetojnë janë lidere të nderuara dhe te respektuara.

Beteja për njohjen e barazisë vazhdon...

Kujdes nga shtrigat që ua zbukurojnë e ndriçojnë ditën!!!

Nuk keni si i dalloni!

Jo të gjitha fluturojnë me fshesë!!!

Eda Gazheli

Drejtorja e Mbikëqyrjes së Aeroporteve

