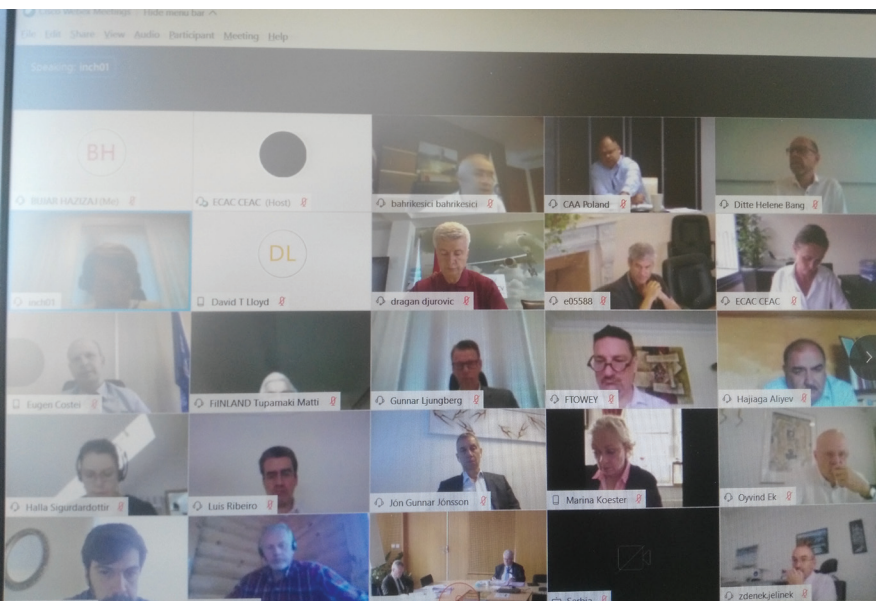


POSTA AJRORE



KONFERENCA EVROPIANE E AVIACIONIT CIVIL

Mbledhja e Drejtorëve të Përgjithshëm ECAC

Në parantezë sjellim në vëmendje se sipas Kalendarit të mbledhjeve të Drejtorëve të Përgjithshëm të ECAC për vitin 2020, mbledhja e 69 në datat 27-28 gusht 2020, ishte planifikuar të mbahej në Tiranë, Shqipëri, por për shkak të pandemisë COVID-19, ECAC vendosi që kjo mbledhje të kryhej on-line. Autoriteti i Aviacionit Civil si vend mikpritës i këtij aktiviteti shpreson shumë që vitin tjetër, kriza e Covid -19 të jetë tejkaluar dhe kjo mbledhje të mbahet në Tiranë.

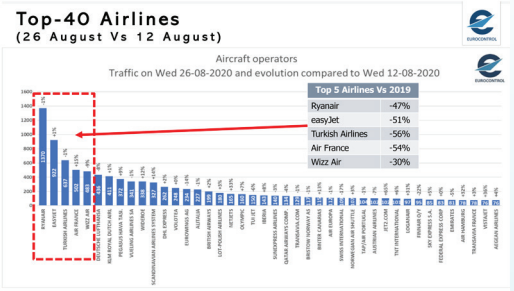
Më poshtë është një përmbledhje e takimit online të realizuar nga ECAC, në datat 27-28 gusht 2020. Përmes videokonferencës në ditën e parë, më datë 27 gusht 2020, pjesëmarrësit (75 përfshirë dhe Drejtorin Ekzekutiv të AAC) ndoqën fjalën përshëndetëse dhe adresimet mbi arritjet dhe prioritetet e ICAOs, të mbajtur nga Z. Salvatore Sciacchitano, President i Këshillit të ICAOs.

Në vijim, përfaqësuesja e Zyrës Rajonale të ICAO EUR/NAT, informoi të pjesëmarrësit mbi aktivitetet më të fundit të kësaj zyre në kushtet e pandemisë së COVID-19.

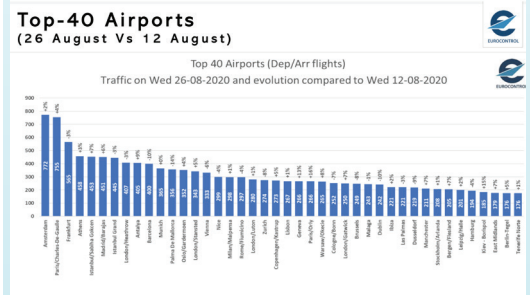
Më pas Z. Richard Ossendorp përfaqësues i grupit ABIS (8- Shteteve Evropiane në ICAO) përditësoi pjesëmarrësit me rezultatet e sesionit të 220 të ICAOs.

Në çështjen 4 të Axhendës, mësimet nga COVID-19 dhe mënyrat për të ecur përpara për tejkalimin e krizës dhe rifillimin e operimeve, Z. Eamonn Brennan, Drejtor i Përgjithshëm i EUROCONTROL-it, solli të dhëna mbi trafikun e fluturimeve ajrore për periudhën 2 maj deri 26 gusht 2020, ku megjithë rritjen e volumit ai përsëri krahasuar më të njëjtën periudhë të vitit 2019, rezultojnë - 45%.

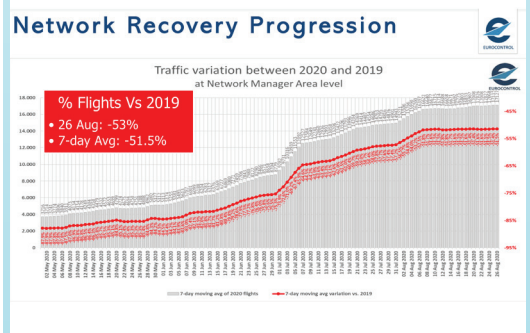
Lidhur me ngarkesën e pasagjerëve të 40 shoqërive ajrore që qëndrojnë më lart në renditje, Ryanair, easyJet, Turkish Airlines, Air France dhe Wizz Air rezultojnë se kanë kapur shifrat më të larta, që gjithësesi nuk janë as sa gjysma e së njëjtës periudhë.



Në vijim paraqitet ecuria e ngarkesës së pasagjerëve në aeroportet më kryesore, ku shihet se Amsterdami, Parisi (CDG), Frankfurti, Athina, Stambolli janë aeroportet që kanë shënuar më shumë nisje/ mbritje.



Ndonëse shprehu optimizmin e tij për rritjen e shifrave të trafikut ajror të fluturimeve, ai theksoi se gjithçka do varet nga dinamika e kontrollit të përhapjes së COVID-19. Në këtë pikë disa prej pjesëmarrësve sollën përvojat e tyre duke u shprehur për situatën e rëndë që po kalonjë, për shkak të kufizimeve dhe masave të tjera që duhen zbatuar për mbrojtjen e shëndetit të pasagjerëve, ekuipazhit dhe punonjësve të tjerë në aeroporte.



Një përfaqësues (Islanda), tha se problemi më i madh është me testimet për ata që mbrijnë të cilëve u kërkohet që ta kenë kryer testimin 3 ditë përpara. Nëse gjatë qëndrimit disa ditore në vend si turist ndodh që të infektohen atëherë ata do jenë të detyruar të karantinohen për 14 ditë. Pyetja është, a mund të konsiderohet turizëm ky? Kush do e merrte rrugën për turizëm në një situatë të tillë? Aktualisht nuk ka një zgjidhje uniforme. Shtetet të pranojnë hyrjen e pasagjerëve që kanë kryer testimin në vendin e origjinës dhe të njohin formularin e vet-deklarimit. Ka probleme lidhur me formatin e vet-deklarimit, gjithashtu.

Në përgjigje të këtij shqetësimi, Presidentja e ECAC tha se, e kupton nevojën e përgjithshme për harmonizimin e masave, por për të plotësuar këtë kërkohet shumë punë.

Lidhur me pikën 5, një përditësim të zhvillimeve aktuale në BE, Z. Filip Cornelis, Drejtor për Aviacionin në DG-Move / Komisioni Evropian, u shpreh se kemi identifikuar çështjet, por jemi larg identifikimit të zgjidhjes, sikurse duhet të shtojmë përpjekjet për të identifikuar masat për arritjen e objektivit, ringritjen e aviacionit civil në BE e më gjerë.

Në fjalën e tij lidhur me sigurinë në operim (safety) dhe çështjet e Menaxhimit të Trafikut Ajror, Drejtori Ekzekutiv i Agjencisë Evropiane për Sigurinë (EASA), Z. Patrick Ky, me temë; Rikthimin normal të operimeve nga Industria e Aviacionit në kushtet e COVID-19, u shpreh se bazuar në monitorimin e kryer nga agjencia në rreth 120 aeroporte dhe 43 shoqëria ajrore, deri në fund të muajit korrik, industria ka rritur trafikun në BE me 37%, duke shkuar rreth 50% në mes të muajit gusht 2020. Monitorimi ka pasur në fokus:

- Sjelljen e pasagjerëve, si ata i përmbahen Protokollit
- Si aeroportet/ shoqëritë ajrore veprojnë në rast të dyshimit për pasagjer të infektuar
- Të infektuar pjesëtar të ekuipazhit dhe punonjës të aeroportit në vijën e parë
- Mundësia për të mos ju përmbajtur kërkesës për distancimin fizik
- Reagimet cilësore, raportimet nga subjektet e monitoruara
-

Duke ju referuar situatës aktuale, rezultojnë se:

- Besueshmëria e pasagjerëve mbetet e ulët
- Rrjedhoj e situatës në shtetin e destinacionit; moskoordinim, ndryshime të shpejta të kufizimeve në nisje
- Rrjedhoj e punës së agjencive të udhëtimit
- Nivelit të ndryshëm të implementimit të Udhëzuesve në Shtetet Anëtare (BE)
- Standarde të ndryshme të sigurisë së shëndetit midis aktorëve të ndryshëm të industrisë së aviacionit, si psh. distancimi fizik (1.5m) nuk është gjithmonë i mundur të kryhet, mbajtja e maskave mjekësore nuk ka një standard të unifikuar, disa shoqëri ajrore pranojnë maska të thjeshta.



Duke folur për rolin e shteteve anëtare, ai përmendi se:

- Spanja, Franca, Italia ndajnë eksperiencat më të mira
- Publikimet si EASA/ECDC Aviation Health Safety Protocol (AHSP) dhe të tjera si EASA Covid -19 implementojnë efektivisht ICAO CART "Take -off Guidance"

Por, ai theksoi se implementimi në nivel kombëtar i rekomandimeve është parakusht dhe se Administratat e Aviacionit duhet të luajnë një rol thelbësor në monitorimin se si këto rekomandime implementohen nga operatorët, aerodromet, shoqëritë ajrore, shërbimet në tokë, etj.

E në këtë kuadër, harmonizimi është thelbësor për arritur një fushë të barabartë loje dhe standarde të përbashkëta përgjatë Evropës. Sektori i aviacionit duhet të kundërveproj në mënyrë të koordinuar, eficiente dhe të dukshme për rikthimin e besueshmërisë në udhëtimet publike. Është e kuptueshme që Shtetet Anëtare duhet të luajnë rolin e tyre gjithashtu. Duke përfunduar ai nënvizoi disa konsiderata për sigurinë në operim (safety), duke kërkuar që Administratat e Aviacionit duhet të jenë vigjilente dhe të rregullojnë proceset e tyre drejt një "normaliteti të ri". Mungesa e mbikqyrjes së duhur është identifikuar si një nga më kryesoret e COVID-19, që ushqen risqet e sigurisë.

Në ditën e dytë, më datë 28 gusht 2020, pjesëmarrësit (58 përfshirë dhe AAC), Mbledhja e Drejtorëve të Administratave të Aviacionit Civil të Shteteve Anëtare të ECAC, trajtoi një numër çështjesh të brendshme si:

- Mirëmbajtja e regjistrimit të riskut të ECAC, për të cilin u ra dakort se ai duhet të reflektoj zhvillimet aktuale;
- Shqyrtimi i propozimeve për përdorimin e buxhetit të ECAC në vitet 2020, 2021, dhe për të cilin u ra dakort që të merren parasysh propozimet për reduktimin e shpenzimeve dhe ngritjen e një fondi solidariteti për Shtetet Anëtare të ECAC;
- Shqyrtimi i Programit të Punës dhe implementimi afatmesëm për periudhën 2019-2021;
- Drejtorët e Përgjithshëm u informuan për kohën dhe hapat e përgatitjes së Programit të Punës dhe buxhetit për periudhën 2022-2024;
- Drejtorët e Përgjithshëm diskutuan procedurën për emërimin e Sekretarit të Përgjithshëm të ICAOs në 2021;
- Pasi u informuan lidhur me statusin e ratifikimit të Protokolleve që amendojnë Konventën e Çikagos, përkatësisht nenet 50 (a) që ka të bëjë me rritjen e numrit të Këshillit të ICAOs nga 36 në 40 anëtarë dhe nenin 56 që ka të bëjë me rritjen e anëtarëve të Komisionit të Lundrimit Ajror nga 19 në 21 anëtarë, diskutuan situatën lidhur me zgjedhjet e Këshillit të ICAOs në vitin 2022;
- Lidhur me implementimin e Marrëveshjes midis EUROCONTROL-ECAC, Drejtorët e Përgjithshëm morën informacionin më të fundit dhe kryesisht për çështjet financiare dhe ato të Burimeve Njerëzore;
- Vazhdimin e bisedimeve midis ECAC-ICAO për finalizimin e ndarjes së ECAC nga ICAO dhe çështjet që kanë dalë si ato ligjore dhe administrative.

Burimi: <https://www.ecac-ceac.org/>

FJALA E PRESIDENTIT TË KËSHILLIT TË ICAOs



Videokonferencë, 27-28 Gusht

— Mbledhja e veçantë e Drejtorëve të Përgjithshëm shqyrtoi në dy ditë, përmes dy seksioneve një numër çështjesh të lidhura kryesisht me zhvillimet aktuale të diktuara nga pandemia COVID-19 dhe të tjera organizative.

Më poshtë, po botojmë në mënyrë të përmbledhur, fjalën e Presidentit të Këshillit të ICAO, Z. Salvatore Sciacchitano, drejtuar pjesëmarrësve virtualisht (një vit më parë ai ishte Sekretar Ekzekutiv i ECAC), në të cilën pas përshëndetjes, u ndal më gjatë në arritjet dhe përparësitë e Këshillit të ICAOs.

Si President, tha ai, kam konsideruar si shumë të rëndësishme ngritjen e përgjithshme të eficiencës dhe efektivitetit të Organizatës duke filluar me përmirësimin e komunikimit të brendshëm dhe transparencës dhe rritjen e besimit të ndërsjelltë midis Këshillit dhe Sekretariatit. Duke folur për sfidat dhe arritjet e Këshillit gjatë dy Sesioneve të para të drejtuara prej tij, ai solli në vëmendje ndikimet e mëdha negative në aviacionin global të shkaktuara nga pandemia COVID-19, përfshirë sfidat e paprecedenta në kushtet kontraktore të turizmit dhe tregëtisë ndërkombëtare dhe vështirësitë e krijuara nga këto efekte në Evropë për Shtetet Anëtare të ECAC.

Funkcionimi i ICAOs gjithashtu u ndikua në mënyrë serioze. Sekretariati dhe Delegacionet vazhdojnë që prej mesit të muajit mars të punojnë në distancë. Aktivitetet kryhen përmes video-konferencave.

Lidhur me iniciativat për pandeminë COVID-19, ICAO tha ai, vazhdon të luaj të rol tepër aktiv në plotësimin e përgjegjësisë në nivel global. Këtu ai renditi disa prej tyre si:

Raporti CART dhe Udhëzuesit e hartuar për të ndihmuar në përgjigjen kombëtare dhe rajonale, që Shtetet Anëtare të përshtasin dhe rregullojnë përgjigjen në rrethanat e tyre konkrete.

Bazuar në vendimin e Sesionit 220 të Këshillit, ICAO ka vazhduar punën për avancimin e zhvillimeve të projektit CORSIA për uljen e ndotjeve të mjedisit, pavarësisht ndikimit të pandemisë COVID-19.

Një tjetër zhvillim i rëndësishëm nga Sesioni 220 i Këshillit, ka qënë adoptimi i Amendimit 28, të Aneksit 9, i cili ofron kuadrin rregullator për mbledhjen, procesimin, analizat dhe ndarjen e të dhënave të PNR (Passenger Name Record). Që adreson pritshmëritë e Rezolutës së Kombeve të Bashkuara 2396 (2017) dhe përfshinë një standard të ri në përmirësimin e sigurisë së dokumentit të udhëtimit.

Në mars të këtij viti, Këshilli nënvizoi rëndësinë e përpjekjeve të shumëfishta globale në përgjigjen ndaj përhapjes së COVID-19, dukë kërkuar ngritjen e një task force të dedikuar për shqyrtimin e SARPs-ve ekzistuese lidhur me shëndetin.

Tashmë kjo task forcë rezultoi e ngritur (A Health Issues Outbreaks in Aviation Task Force) në përbërje me ekspertë dhe zyrtarë, e cila punon nën mbikqyrjen e Komitetit të Transportit Ajror të Këshillit.

Këshilli po ashtu ka avancuar shumë vendime të rëndësishme të drejtimit dhe vlerësimeve, lidhur me eficiencën dhe shumë prioritete të tjera të brendshme të ICAOs.

Duke njoftuar se disa Shtete të Evropës nuk kanë paguar ende kontributin e vitit 2020 për ICAO, ai u bëri thirrje atyre që të paguajnë duke nënvizuar se vonesa e pagesës mund të dëmtojë dhe, ndonjëherë, mund të kontribuojë në përkeqësimin e problemeve ekzistuese.

Sesioni i 220 (qershor 2020) tregoi gjithashtu interes të dukshëm kushtuar hetimit që po kryhet për avionin Ukrainas (AUI 752) që u rrëzua në Iran, në Janar 2020. Dëgjoj mesazhin e fortë të Shteteve të prekura direkt nga humbja tragjike e këtij avioni, dhe rritjes së mbështetjes dhe vlerësimit për iniciativën e udhëhequr nga Kanadaja për "qiejt e sigurtë", e cila kërkon vendosjen e një seti të përbashkët të praktikave për mbrojtje më të mirë të pasagjerëve nga risku i fluturimit në ose pranë zonave të konfliktit.

Duke ju rikthyer nevojës për më shumë shpresë dhe mundësi që pandemia paraqet për aviacionin civil ndërkombëtar, ai nënvizoi se;

Avionw të vjetër dhe që ndotin mjedisin duhet vazhduar të tërhiqen nga qiejt.

Ata do të zvendësohen nga avionw që nuk krijojnë ndotje, që janë efficient (jets), dhe nga viti 2030 të nis epoka e avionëve tregëtar elektrik për ne.

Kur dihet se shumë prej shoqërive ajrore po kërkojnë ndihmë urgjente financiare, në një të ardhme të afërt, Shtetet mund të luajnë një rol më të fortë financiar dhe rregullator në aviacion. Disa mënyra mund të jenë ndoshta dhe kthimi tek aksionerët publik. Këto dhe shumë dinamika të njëjta do të nxirren shpejtë në muajt dhe vitet që vijnë, dhe së bashku ato paraqesin një shans që vjen një herë për brezin, për njerëzit dhe aviacionin për t'u siguruar që trashëgimia e mbetur e COVID-19 dhe transporti ajror do jetë një risi, përmirësimi dhe qëndrueshmëri.

Ne, tha ai, do bëjmë maksimumin tonë, për t'u siguruar që ministrët që mbikqyrin autoritetet tuaj të aviacionit civil të kuptojnë rëndësinë e sigurimit të financimeve të qëndrueshme për të cilat kanë nevojë administratat tuaj gjatë rifillimit dhe ringritjes së sistemeve të transportit ajror.

Ai, njoftoi gjithashtu se për këto çështje Zyra Rajonale (ICAO EUR/NAT) do organizoj më 29 shtator një workshop, rezultatet e të cilit do të paraqiten në Mbledhjen e Drejtorëve të Përgjithshëm (EUR/NAT DGCA), më 20 tetor 2020.

Organizimet Rajonale janë ngritur nga ICAO në përputhje me Nenin 55 të Konventës të Çikagos me qëllim ngritjen dhe lehtësimin e ndjekjes së objektivave të ICAOs në nivel rajonal. Zyrrat Rajonale dhe Organizimet Rajonale duhet të punojnë në bashkëpunim të ngushtë në ndjekje të këtyre objektivave. Dhe, unë dëshiroj të nënvizoj tha ai, se bashkëpunimi lehtëson përpjekjet e përbashkëta për përdorimin më të mirë të burimeve njerëzore.

Duke përfunduar, ai falenderoi ECACun për ftesën dhe ju uroi të pranishmëve suksese.

Z. Salvatore Sciacchitano është zgjedhur President i Këshillit të ICAOs, prej 1 Janarit 2020.



RRETH KODIT TË RI AJROR TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Një vështrim i realitetit që po ndeshim...

Gjashtë muaj më parë bota mësoi me ankth lajmin e përhapjes së virusit vdekjeprurës të COVID-19, që më pas, u konsiderua si një pandemi për shkak të përhapjes dhe pasojave shkatërrimtare të jetëve njerëzore. Gjithçka duket sikur u përmbys kur masat e para kufizuese filluan të aplikohen në aviacionin civil ndërkombëtar. Lëvizjet e pasagjerëve u rralluan ndërsa në qiell numri i avionëve që fluturonin numëroheshin me gishtat e duarve. Kurrë më parë ky sektor kaq vital në ekonominë e vendeve të botës

nuk e kishte imagjinuar këtë rënie drastike.

Tani, kur gjithnjë e më shpesh, flitet për ringritjen graduale të këtij sektori duke u kujdesur njëkohësisht si për masat e ruajtjes së shëndetit të publikut ashtu dhe për ato të sigurisë në operim (safety) dhe të sigurisë së aviacionit (security) po shohim se si diku më pak e diku më shumë numri i pasagjerëve po vijon të rritet dhe ndërkaq më shumë avionë po fluturojnë në qiejt e botës. Teksa industria përpiket të rimarrë veten dhe kur kryefjala e çdo bashkëbisedimi është "bëj kujdes", "ruaj veten" dhe "paç fat", punonjësit e këtij sektori vazhdojnë me kurajo dhe vetmohim të qëndrojnë të angazhuar në kryerjen e misionit për mbrojtjen e pasagjerëve dhe të ekuipazheve. Ndërkaq në pararojë gjenden edhe punonjësit e shëndetit publik, ekspertët, mjekët që kujdesen për zbatimin e

protokolleve mjekësore. Përfshirja e tyre në sektorin e transportit ajror krijoi përshtypjen se administrata dhe rregullatorët tashmë kishin kaluar në prapavijë. Si dëshmitare e paanëshme, koha, megjithëse e shkurtër, tregoi jo vetëm në vendin tonë, se autoritetet shëndetësore nuk është se kuptonin shumë nga avioni civil dhe për këtë arsye u pa e domosdoshme ndërhyrja e bashkërenduar për të krijuar një sistem të ri bashkëpunimi ndërmjet të dy palëve. Kështu ndodhi edhe në vendin tonë. Veprimtaria rregullatore nisi me hartimin e aktit (Urdhër i MIEs, Nr.169, datë 5.6.2020) për zbatimin e Protokolleve të Operimit në Transportin Ajror, Transportin Rrugor dhe Transportin Detar, në kuadër të Parandalimit dhe të Kontrollit të pandemisë COVID-19, të disa akteve të tjera dhe kulmoi me miratimin e Kodit të ri Ajror të Republikës së Shqipërisë, që hyri në fuqi më datë 23 gusht 2020.

Ardhja e Kodit të ri Ajror...

Është e kuptueshme që në situata normale miratimi i një akti të tillë madhor do të duhet të kishte marrë vëmendjen e duhur mediatike në vend. Por siç ndodh shpesh në anë të tona vëmendja e medias shkon më shumë tek zhvillimet politike dhe lajmet e kronikës. Duke ju rikthyer miratimit dhe hyrjes në fuqi të Kodit të ri Ajror së pari duhet të evokojmë rëndësinë që luajti kodi i mëparëshëm, i miratuar më ligjin nr.10040, datë 23.12.2008, të ndryshuar, dhe që për më shumë se një dekadë shërbeu si bazë e rëndësishme ligjore për të gjitha veprimtaritë e fushës së transportit ajror civil në vendin tonë. Kujtojmë këtu se dy kompanitë ajrore vendase ALBAWINGS më 4 prill 2016 dhe AIR ALBANIA në 2019, duke përfshirë flotën e tyre ajrore dhe stafet janë certifikuar e licensuar bazuar në këtë

Kod. Po kështu dhënia me koncesion e Aeroportit të Kukësit në mars të vitit 2019 si dhe certifikimi i dhjetëra kontrollorëve të trafikut ajror, inspektorëve, instruktorëve, i disa qindra agjentëve të sigurisë së aviacionit në vite, dhe i disa entiteteve janë bërë gjithashtu në bazë të këtij Kodi dhe akteve të tjera nënligjore të dala për zbatimin e tij. Rëndësia e tij rritet dhe më shumë kur sjellim ndërmend varfërinë legjislative dhe rregullatore në fillimet pas viteve '90. Historikisht janë tre ligje të rëndësishme që shënojnë hedhjen e bazave legjislative për veprimtaritë në fushën e aviacionit civil në vendin tonë. Në krye ligji nr.7877, datë 30.11.1994 "Për Aviacionin Civil Shqiptar", të ndryshuar dhe më pas ligji nr.8310, datë 19.3.1998 "Për Sigurinë në Aviacionin Civil Shqiptar" dhe ligji nr.8374, datë 15.7.1998 "Për përdorimin e hapësirës ajrore të Republikës së Shqipërisë", të ndryshuar, të cilat tashmë janë shfuqizuar.

Jo për konformizëm, po për të qenë objektiv në vlerësime, është plotësisht e justifikuar të deklarohet

se Kodi i vitit 2008 e ka luajtur rolin e tij në këto 12 vite. Por po ashtu është mëse e drejtë të deklarohet se Kodi i ri Ajror përfaqëson një stad të ri, më të lartë, më gjithëpërfshirës. Ndryshimet që kanë ndodhur, kërcënimet dhe sfidat që shoqërojnë zhvillimin e sektorit të transportit ajror ndërkombëtar kërkojnë një qasje më bashkëkohore, në përputhje dhe me detyrimet ndërkombëtare që rrjedhin nga anëtarësimet në organizatat ndërkombëtare të aviacionit civil si ICAO, EUROCONTROL, ECAC dhe EASA.

Roli dhe rëndësia e miratimit dhe hyrjes në fuqi të Kodit të ri Ajror shkon në përpjestim të drejtë me ambicien legjitime të Qeverisë Shqiptare për ta bërë vendin tonë pjesë të familjes Evropiane. Është e sigurtë që tregu ajror në Shqipëri do njohë zhvillime të reja. Aeroporti Ndërkombëtar i Vlorës, dy aerodromet fushore në Gjirokastrë dhe Korçë të miratuara nga qeveria gjatë viteve 2018-2019 janë paradhënie të ndryshimeve të pritëshme.

Po më tej...

Duke përshëndetur hyrjen në fuqi të Kodit të ri Ajror të Republikës së Shqipërisë, Autoriteti i Aviacionit Civil fton gjithë industrinë e aviacionit civil në vend, operatorët e aeroporteve, shoqëritë ajrore, ofruesin e

shërbimit të lundrimit ajror dhe të gjitha subjektet e angazhuara në veprimtaritë e transportit ajror që të nisin menjëherë punën për implementimin e kërkesave që burojnë nga ky Kod duke bashkërenduar veprimtaritë për rishikimin e akteve nënligjore që bien në kundërshtim me të. Është koha që profesionistët e aviacionit civil të bashkuar në grupe pune të hartojnë

listat e akteve nënligjore që duhen rishikuar dhe të përcaktojnë grafikët e punës. Afati 18 mujor që përcakton Kodi mund të duket i mjaftueshëm, por sfidat që kemi përpara janë të shumta, ndaj duhet filluar nga puna pa vonesë.

Përgatiti: B. Hazizaj

INSPEKTIMI I PUNIMEVE NË AERODROM

Në kuadër të projektit "Airfield 2020" si dhe në vijim të rekomandimeve të misionit të ICAO Runway Safety Go-Team në Tiranë, u realizua inspektimi i punimeve në aerodrom nga inspektorët e Autoritetit të Aviacionit Civil në lidhje me instalimet elektrike për vendosjen e stopbar-eve në rrugë lidhëse. Vendosja dhe instalimi i stopbar-eve në rrugët lidhëse të Aeroportit Ndërkombëtar "Nënë Tereza" do të ndihmojë në përmirësimin e sigurisë në pistë si dhe do të minimizojë potencialin për inkursione, veçanërisht në operimet me shikueshmëri të ulët (LVO), apo në kushte të vështira. Zbatimi i rekomandimeve të ICAOs do të jetë objekt mbikqyrjeje i vazhdueshëm nga AAC, me qëllim garantimin se standardet më të larta të sigurisë në operim, zbatohen në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës.



IATA THIRRJE PËR HAPJEN E KUFIJVE DHE VAZHDIM TË MASAVE NDIHMËSE



Gjenevë, 1 shtator 2020

– Bashkimi Ndërkombëtar i Transportuesve Ajror (The International Air Transport Association (IATA) u bënë thirrje qeverive të punojnë së bashku që urgjentisht të gjejnë mënyrat për rivendosjen e lidhjeve duke rihapur kufijtë dhe të vazhdojnë me masat ndihmëse në mbështetje të transportuesve ajror gjatë krizës së COVID-19.

Thirrja e IATAs pasqyron zhgënjimin e thellë të industrisë ndërsa politikat qeveritare siç janë kufijtë e mbyllur, kufizimet e udhëtimit dhe karantinat vazhdojnë të asgjësojnë kërkesën për udhëtime.

“Mbrojtja e qytetarëve të tyre duhet të jetë përparësia kryesore e qeverive. Por shumë qeveri po e luftojnë pandeminë globale të izoluar bazuar në pikëpamjen se mbyllja e kufijve është zgjidhja e vetme. Është koha që qeveritë të punojnë së bashku për të zbatuar masa që do të mundësojnë rifillimin e jetës ekonomike dhe sociale, ndërsa kontrollojnë përhapjen e virusit,” thotë Alexandre de Juniac, Drejtori i Përgjithshëm Ekzekutiv i IATA.

Posaçërisht, IATA bën thirrje që qeveritë të kuptojnë seriozitetin e krizës me të cilën përballlet industria e linjave ajrore dhe pasojat e saj për qytetarët e tyre.

IATA nxit qeveritë të përqendrojnë vëmendjen e tyre në këto çështje kryesore:

- Rihapjen e kufijve;
- Vazhdimin e masave ndihmëse;
- Udhëheqja globale.

Ri-hapja e Kufijve

Është fakt se bota mbetet kryesisht e mbyllur për të udhëtuar pavarësisht nga disponueshmëria e protokolleve globale për të mundësuar rifillimin e sigurt të aviacionit.

“Linjat ajrore kanë qëndruar kryesisht në tokë për një gjysmë viti. Dhe situata nuk po përmirësohet. Në fakt, në shumë raste ajo po shkon në drejtim të gabuar. Ne shohim qeveri që zëvendësojnë mbylljet e kufijve me karantinë për udhëtarët ajror. Asnjëra prej tyre nuk do të rikthejë udhëtimet ose punonjësit në vendet e punës. Më keq akoma, qeveritë po ndryshojnë kërkesat e hyrjes dhe ofrojnë me pak njoftime për udhëtarët ose në mungesë koordinimi me partnerët e tyre tregtarë. Kjo pasiguri e shkatërron kërkesën (është fjala për kërkesë/ofertën). Dhjetë përqind e ekonomisë globale mbështetet nga udhëtimet dhe turizmi; qeveritë duhet të bëjnë më mirë për ta rifilluar atë,” tha de Juniac.

Parakusht për hapjen e kufijve është implementimi i masave që përmbahen në Udhëzimin për ri-ngritjen (ICAO Take-off guidance).

“Asnjë qeveri nuk dëshiron të importojë COVID-19. Në mënyrë të njëjtë, asnjë qeveri nuk duhet të dëshirojë të shohë vështirësitë

ekonomike dhe ndikimet shoqërore shëndetësore të papunësisë masive. Kalimi me sukses i kësaj krize kërkon menaxhim të kujdesshëm të rreziqeve me masa efektive. Nëse politikat e qeverisë përqendrohen në mundësimin e një rifillimi të sigurt, aviacioni është i mirëpërgatitur për ta ofruar. Menaxhimi i riskut është një disiplinë e mirë zhvilluar në të cilën siç dihet linjat ajrore mbështeten për të mbajtur udhëtimit të sigurt në aspektin tekniko-operacional (safety) dhe me siguri (security)”, tha de Juniac.

IATA propozon një plan veprimi me tre pika për qeveritë për ri-hapjen e sigurt të kufijve si vijon:

1. Implementimi në nivel global i Udhëzimit për ngritjen (ICAO Take-off guidance).
2. Ndërtimin e një pune të qëndrueshme me Task Forcën për Ringritjen e Aviacionit të Këshillit të ICAOs duke zhvilluar një kornizë të përbashkët të dakortësuar që shtetet ta përdorin në koordinimin për rihapjen e sigurt të kufijve të tyre për aviacionin, dhe
3. Zhvillimin e masave testuese të COVID-19 që do mundësojnë ri-hapjen e kufijve duke zvogëluar riskun e importimit të COVID-19 në një nivel të pranueshëm sipas autoriteteve të shëndetit publik me saktësi, shpejtësi dhe shkallëzim që po ashtu plotëson ekzaktësisht kërkesat për përfshirjen në procesin e udhëtimit.

“Si një pjesëmarrës në ICAO CART, IATA do punoj me qeveritë, ekspertët mjekësor dhe prodhuesit e testeve për të përshpejtuar propozimet të përqendruara në përdorimin e testeve COVID-19 për të ri-ndërtuar besimin, ri-hapjen e kufijve, rifillimin e operimeve në aviacion, ri-sjelljen e kërkesës dhe ri-vendosur punësimin. Rrezikojmë më shumë dhe nuk kemi kohë për të humbur,” thotë de Juniac.

Masat ndihmëse

“Shumë linja ajrore nuk do kenë mjete financiare për të mbijetuar në një mbyllje të pacaktuar që, për shumë, tashmë ka kapërcyer gjysmë viti. Në këto rrethana të jashtëzakonshme, qeveritë do të kenë nevojë të vazhdojnë me masat financiare dhe të tjera ndihmëse në një shkallë më të lartë të mundëshme. Është një investim i fortë i kërkuar për rimëkëmbjen sepse çdo vend punë i ruajtur e linjës ajrore mbështet 24 të tjerë në kuptim të gjerësisë së ekonomisë. Dhe një industri ajrore funksionale do të jetë një mundësi e rëndësishme për ekonomitë që të rimarrin fuqinë e tyre të plotë”, thotë de Juniac.

IATA nxit qeveritë të përqendrohen me masat ndihmëse në dy fusha:

- **Ndihmesë financiare:** Ballafaquar me humbjen e industrisë prej 84.3 miliard USD këtë vit, rënia me 50% e të ardhurave dhe kostot e

larta fikse për avion dhe fuqi punëtore, kuptohet se qëndrueshmëria financiare e shumë linjave ajrore është vënë në pyetje. Ndhima qeveritare ka qenë një litar shpëtimi jetësor kritik. Por, ajo ndihmesë që është dhënë po mbaron shpejt. Masat e qeverisë për të siguruar mbrojtje shtesë financiare kundër dështimit do të jenë kritike, dhe këto nuk duhet të rrisin nivelet e borxhit tashmë të ngritur.

- **Ndihmesë rregullatore:** Mëse urgjente ndihmesa rregullatore është për një heqje dorë globale nga sloti ose humbje e saj 80-20. Pasiguria e rëndë në treg do të thotë që linjat ajrore kanë nevojë për fleksibilitet për të rregulluar oraret për të përmbushur kërkesën pa presionin e penalizimit për mos përdorimin e slotëve të alokuara. Linjat ajrore nuk kanë mundësi të fluturojnë me aeroplanë bosh kur kërkesa e tregut bie. Në mënyrë të ngjashme, ato nuk mund të kalojnë në të ardhura kur të hapen mundësitë.

Fatkeqësisht, Komisioni Evropian, tek i cili shumë qeveri shohin lidhshpin në politikat e transportit ajror, po nënvlerëson ashpërsinë e krizës dhe po tërheq zvarrë hapat e saj.

Udhëheqja Globale

“Qeveritë kanë bashkëpunuar për një set udhëzimesh për rimëkëmbjen e sigurt të aviacionit. Por ato nuk kanë bashkëpunuar që kwtw implementohen aktualisht. Kjo është arsyeja se përse 90% e fluturimeve ndërkombëtare kanë ndaluar. Kërkesa është aty. Kur kufijtë të hapen pa karantinë, njerëzit sigurisht që do fluturojnë. Por ka shumë pasiguri në atë se si qeveritë po e menaxhojnë situatën për pasagjerët për rikthimin e besimit për të udhëtuar.

Në fakt, ajo që po e vret aviacionin është fakti që qeveritë nuk po e menaxhojnë rrezikun duke mbajtur kufijtë të hapur. Në të kundërt, ato po e mbajnë lëvizjen globale efektive të mbyllur. Dhe nëse kjo vazhdon, dëmtimi i lidhjes globale mund të bëhet i pariparueshëm gjë që do të gjenerojë pasojat të rënda për ekonomitë dhe shëndetin publik.

Protokollet globale për rifillimin e sigurt të aviacionit civil janë dakortësuar dhe asnjë industri nuk është aq me përvojë në zbatimin me sukses të programeve të sigurisë globale se sa aviacioni. Por ne kemi nevojë që qeveritë të marrin përsipër udhëheqjen për të menaxhuar rreziqet dhe për të adoptuar një mendësi për të mos u mundur nga ky virus. Pastaj, me teste, teknologji, shkencë dhe vendosmëri ne mund të rihapim kufijtë dhe ta bëjmë botën të lëvizë përsëri,” thotë de Juniac.

Përshtatur në shqip nga burimi:

[L'IATA demande la réouverture des frontières et le maintien des mesures d'aide](#) (pdf)

MATERIAL I SHKURTËR ME UDHËZIME PËR SIGURINË E SHËNDETIT



Udhëzimi të përgjithshme

- Vishni një mask mjekësore për fytyrën, sigurohu për vendosjen dhe përdorimin korrekt. Zvendësoje maskën çdo 4 orë (përveç kur udhëzimi është ndryshe)
- Zbatoni distancimin fizik prej së paku 1.5 metra
- Lani duart rregullisht së paku për 20 sekonda me sapunë dhe ujë ose, kur nuk mundet, përdorë solucione me bazë alkooli për pastrimin e duarve
- Mbuloni gojën dhe hundën me një pecetë ose ktheje bërrylin kur teshtitni ose kolliteni (etiket e frymëmarrjes)
- Mos prekni sipërfaqet dhe kufizoni kontaktin direkt me personat e tjerë.
- Tregojuni të mirësjellshëm me të tjerët — është mënyra e vetme që mund ta kapërcejmë këtë situatë.



Para nisjes për në aeroport

- Mos udhëtoni për në aeroport nëse keni qënë në ndonjë situatë siç specifikon formulari i Vet-deklarimit të aeroportit për COVID-19 (<http://www.tirana-airport.com>)
- Duhet të dini se vetëm pasagjerët janë të lejuar të hyjnë në terminalin e aeroportit të nisja dhe mbërritja (të vetmit njerëz që duhet të hyjnë në terminal janë ata që shoqërojnë ose presin të marrin një pasagjerë që kërkon ndihmë, të tillë si personat me aftësi të kufizuara, fëmijët e pashoqëruar, etj)
- Lexoni materialin promocijal të shoqërisë ajrore për sigurinë e shëndetit
- Sigurohuni që të keni mjaftueshëm maska mjekësore dhe dezinfektant të duarëve për gjithë udhëtimin tuaj
- Sigurohuni që të keni kohë të mjaftueshme për udhëtimin tuaj për në aeroport, duke përfshirë kontrollat e sigurisë së aviacionit në aeroport

Në nisje, në aeroport

- Kontaktimi me stafin e aeroportit nëse keni ndonjë pyetje, ose nuk ndiheni të qetë (ata janë aty për t'ju ndihmuar juve në këtë situatë)
- Përgatituni për kontrollin e temperaturës (kontrolli temperaturës së trupit)
- Zbatoni pengesat fizike ose shënjat që kërkojnë distancimin fizik
- Kontrolloni bagazhin tuaj kurdoherë që mundeni sesa ta lini atë të fundit që të kontrollohet nga siguria
- Mbani maskën mjekësore të fytyrës, dhe bindu që mund të refuzoheni të vazhdoni udhëtimin nëse nuk keni atë.



Në avion

- Nëse keni ndonjë pyetje ose nuk ndiheni lirshëm, pyesni anëtarët e ekuipazhit (ata janë aty për t'ju ndihmuar juve në këtë situatë) dhe tregojuni i sjellshëm me ata
- Ndiqni demonstrimin e sigurisë së kabinës që të merrni dijeni se çfarë po ndodh me fluturimin tuaj
- Ulni sa më shumë të jetë e mundur përdorimin e pompës individuale të frymëmarrjes



Në mbërritje, në aeroport

- Praktikoni distancimin fizik, higjienën e duarëve dhe kollitjen me etikë dhe mbani maskën mjekësore të fytyrës.
- Mblidhni bagazhet tuaja dhe ikni nga ndërtesa e terminalit së më parë të jetë e mundur.
- Ulni riskun e transmetimit të virusit duke minimizuar ndërveprimin me njerëzit e tjerë në zonën e mbërritjes së terminalit.

Burimi informacionit:

COVID-19 Aviation Health Safety Protocol Operational guidelines for the management of air passengers and aviation personnel in relation to the COVID-19 pandemic Issue No: 02 — Issue date: 30/06/2020

STATISTIKA PËR MUAJIN KORRIK 2020

Tabela 1: Numri i pasagjerëve sipas kompanive ajrore për muajin korrik 2020

Referuar të dhënave zyrtare të ardhura në Autoritetin e Aviacionit Civil nga Aeroporti Ndërkombëtar "Nënë Tereza", Departamenti i Marketingut të Linjave Ajrore, shifrat tregojnë një numër prej 151,677 pasagjerë të cilët kanë udhëtuar gjatë muajit korrik për/ nga TIA, nga të cilët 26,881 janë pasagjerë të fluturimeve Charter. Ky vazhdon të jetë muaji i vështirë për Aviacionin Civil në të gjithë botën, si pasojë e pandemisë COVID-19 dhe numrat e udhëtarëve janë të ulta.

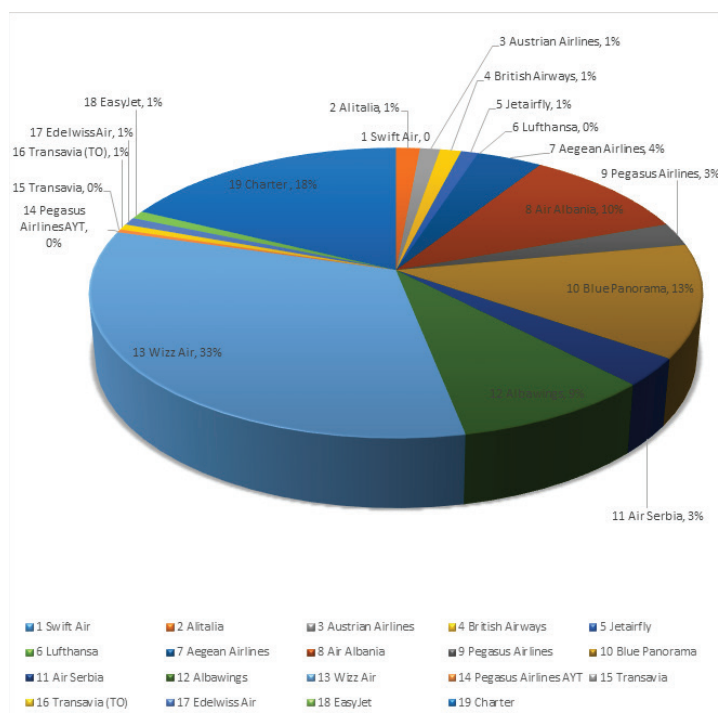
Në tabelën e mëposhtme paraqitet numri i pasagjerëve sipas kompanive ajrore për muajin korrik 2020 dhe zotërimi i tregut të transportit ajror nga secila kompani, në përqindje.

Bazuar në të dhënat e mësipërme, në muajin korrik 2020 kompania "Wizz Air" zotëron tregun me 33% të totalit dhe një numër prej 49,488 pasagjerë, pasuar nga fluturimet charter, të cilat zotërojnë 18% të tregut dhe duke vijuar me kompaninë italiane Blue Panorama e cila zotëron me 13% tregun. Dy kompanitë shqipëtare Albawings dhe Air Albania zotërojnë tregun me 10% dhe 9%.

NR	Shoqëritë ajrore	PASAGJERË	
		Korrik 2020	Zotërimi i tregut në %
1	Swift Air	-	-
2	Alitalia	2,217	1%
3	Austrian Airlines	1,879	1%
4	British Airways	1,964	1%
5	Jetairfly	1,596	1%
6	Lufthansa	-	0%
7	Aegean Airlines	6,082	4%
8	Air Albania	15,770	10%
9	Pegasus Airlines	3,964	3%
10	Blue Panorama	19,090	13%
11	Air Serbia	4,745	3%
12	Albawings	13,808	9%
13	Wizz Air	49,488	33%
14	Pegasus Airlines AYT	545	0%
15	Transavia	-	0%
16	Transavia (TO)	973	1%
17	Edelwiss Air	1,305	1%
18	EasyJet	1,370	1%
19	Charter	26,881	18%
20	SHUMA	124,796	82%
21	TOTAL	151,677	100%

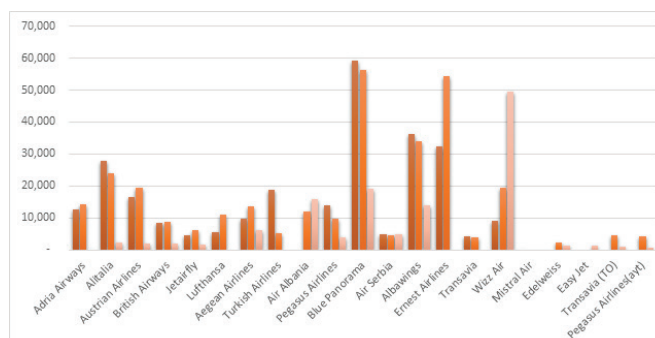
Grafiku i mëposhtëm pasqyron më qartë fluksin e pasagjerëve që kanë udhëtuar përgjatë muajit korrik 2020, të ndarë sipas kompanive ajrore në përqindje.

Grafiku 1: Lëvizja e pasagjerëve që kanë udhëtuar për /nga TIA gjatë muajit korrik 2020, sipas kompanive ajrore.



Në grafik mund të shihet më qartë zotërimi i tregut dhe përqindja për çdo kompani. Nëse do të bënim krahasimin e tre viteve të fundit, trafiku ajror dhe fluksi i pasagjerëve këtë vit, gjatë korrikut ka një rënie prej 60% krahasuar me vitin e kaluar.

Grafiku i mëposhtëm paraqet krahasimin e numrit të pasagjerëve në muajin korrik 2020 kundrejt së njëjtës periudhë të vitit 2019 dhe 2018: sipas kompanive ajrore.



AKTIVITETET ON-LINE PËR KËRKIMIN DHE SHPËTIMIN

Rajoni Evropian i ICAOs mbulon hapësirën ajrore të 55 Shteteve, përfshirë Shqipërinë.

Bazuar në rezultatin shumë pozitiv të Workshop-it të vitit 2019, të organizuar në bashkëpunim me Autoritetin e Aviacionit Civil të Serbisë, Zyra Rajonale Evropiane (ICAO EUR/NAT) kishte planifikuar një përsëritje në 2020, të dy workshop-eve me të njëjtën strukturë, por që për shkak të pandemisë COVID-19 nuk u mundësuan. Gjithësesi, një zgjidhje ishte ofrimi i promovimit të aktiviteteve për SAR nga Zyra Qëndrore e ICAOs, nëprmet webinar.

Si rezultat i kësaj iniciative, ICAO planifikoj mbajtjen e një serie prej pesë webinar, që do adresojnë aspekte të ndryshme të veprimtarive të SAR ne Rajonin Evropian. Duke qënë se këto seri janë bazuar në eksperiencat Evropiane, ato janë të hapura për pjesëmarrje nga gjithë bota. Çdo webinar do trajtoj koncepte të ndryshme të SAR dhe do ketë një kohë për Pyetje dhe Përgjigje.

Aktualisht kanë mbetur dhe dy veprimtari:

- **GALILEO SAR, me datë 21 shtator 2020,**
- **GLOBAL AERONAUTICAL DISTRESS AND SAFETY SYSTEM (GADSS), me datë 5 tetor 2020**

Regjistrimet bëhen në:

<https://www.icao.int/Meetings/webinar-series/Pages/Search>



Në këtë numër

BULETINI MUJOR GUSHT 2020

1. MBLEDHJA E DREJTORËVE TË PËRGJITHSHËM ECAC
2. FJALA E PRESIDENTIT TË KËSHILLIT TË ICAOs
3. RRETH KODIT TË RI AJROR TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË
4. INSPEKTIMI I PUNIMEVE NË AEROPORT
5. IATA THIRRJE PËR HAPJEN E KUFIJVE DHE VAZHDIM TË MASAVE NDIHMËSE
6. MATERIAL I SHKURTËR ME UDHËZIME PËR SIGURINË E SHËNDETIT
7. STATISTIKA PËR MUAJIN KORRIK 2020
8. AKTIVITETEON-LINE PË KËRKIMIN DHE SHPËTIMIN

KONTAKT

AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

ZYRA QËNDRORE
Rr. "Sulejman Delvina" PO 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: bujar.Hazizaj@acaa.gov.al

ZNJ. EDLIRA SALIAJ - KËSHILLTARE PËR MEDIAN
EMAIL: edlira.Salij@caa.gov.al

MEDIA SOCIALE



facebook.com/AlbanianCAA



[autoriteti.aviacionit.civil](https://www.instagram.com/autoriteti.aviacionit.civil)