



“FLYNAS”: SË SHPEJTI ME LINJË DIREKTE RIAD-TIRANË ME ÇMIMET MË KONKURRUESE NË TREG

Një lajm i mirë vjen për udhëtarët shqiptarë, që udhëtojnë drejt Arabisë Saudite..

faqe 4



TIRANË: ZHVILLOHET KURSI “ICAO AIR CARGO AND MAIL SECURITY” NË AAC Në kuadrin e rritjes së kapaciteteve të inspektorëve të Mbikëqyrjes së Sigurisë në AAC, u zhvillua kursi...

faqe 8

SHIKURT 2020 - Botimi XIX

posta ajrore



Buletini mujor i Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar

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

Tel: +355 4 22 51 220



ANALIZË NGA KRISLEN KERI

ANALIZË E TË DHËNAVE TË TRAFIKUT NË AEROPORTIN NDËRKOMBËTAR “TIA” PËR VITIN 2019

faqe 2-3

NË FOKUS

CORONAVIRUS: SA TË SHQETËSUAR DUHET TË JEMI?

Një virus jo i panjohur për mjekësinë që shkakton sëmundje të rëndë në rugët e frymëmarrjes, shfaqur fillimisht në Kinë...

faqe 6-7

RISI & KURIOZITETE

ASTRONAUTJA CHRISTINA KOCH VENDOS REKORD

Sipas NASA-s, më 28 Dhjetor 2019, Astronautja Christina Koch vendosi një rekord për qëndrimin më të gjatë të një gruaje në fluturimet në hapësirë...

faqe 15



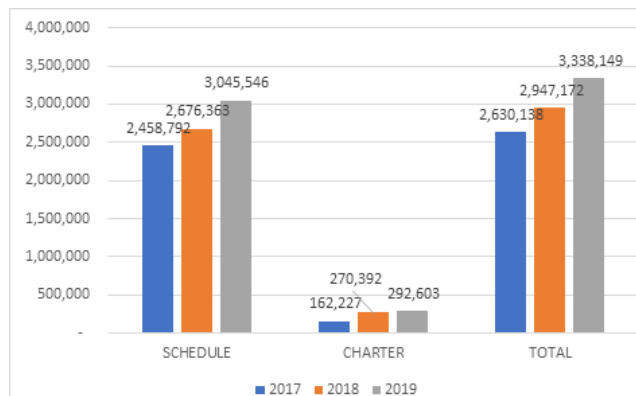
RRITJE E NUMRIT TË PASAGJERËVE GJATË VITIT 2019

Nëse do të bënim krahasimin e tre viteve të fundit, trafiku ajror dhe fluksi i pasagjerëve këtë vit, ka një rritje prej **13%** krahasuar me vitin e kaluar.

faqe 10-11

ANALIZË E TË DHËNAVE TË TRAFIKUT NË AEROPORTIN NDËRKOMBËTAR “TIA” PËR VITIN 2019

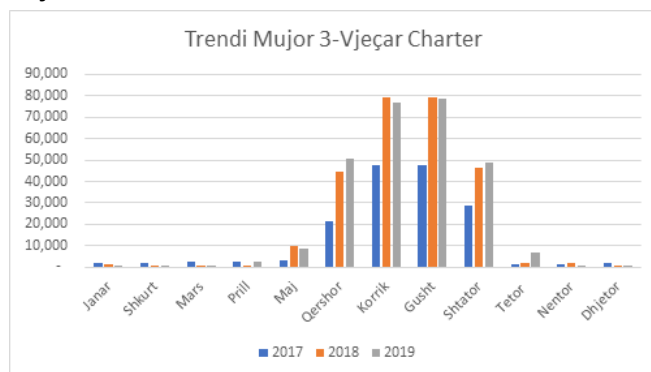
Aeroporti jonë i vetëm ndërkombëtar edhe këtë vit ka pasur rritje të volumit të trafikut të pasagjerëve në masën 3,338,149 ose 13.3% më shumë se viti 2018.



Ky vit shënon edhe 1.3% më shumë rritje të fluksit nga viti në vit, krahasimisht nga përqindja e rritjes 2017-2018 e cila ishte 12.1%.

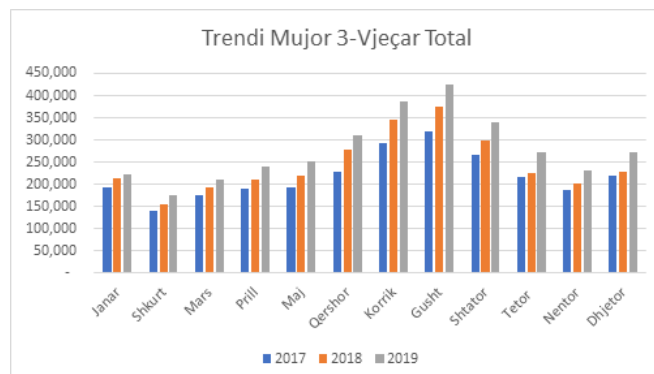
Rritja e vitit 2019 është shtyrë kryesisht nga kategoria e fluturimeve të programuara (scheduled) e cila u rrit me 13.8% krahasuar me 2018-ën. Kategoria e fluturimeve charter këtë vit pati një rritje vetëm 8.3% nga 2018, krahasuar kjo me 66.7% rritje nga viti në vit 2017-2018. Ndër arsyt kryesore që lidhen me rënien e rendimentit të rritjes në kategorinë charter, lidhet me problematikën përgjatë 2019 të industrisë së aviacionit global me modelin e avionit B737 Max. Pezullimi i operimit të tij shtyu shumë kompani t'i drejtoheshin kompanive charter për mbulimin e nevojave të tyre, ç'ka solli prioritarizimin në plan të dytë të nevojave të agjencive turistike për charter përgjatë gjithë vitit.

Sezonaliteti i fluksit të fluturimeve në Aeroportin “Nënë Tereza” është i dukshëm, ku nga paraqitja grafike e fluksit të pasagjerëve mujor, për 3 vitet e fundit, vërehet qartë një sezonalitet në muajt Qershor-Shtator, sikurse gjatë dimrit, spikat muaji Dhjetor.

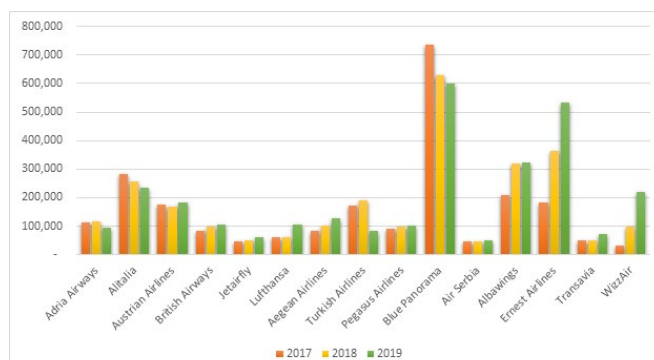


Nëse do të vendosnim një indikator të sezonalitetit për muajt me mbi 250 mijë pasagjerë për muaj, këto dy vitet e fundit mund të vërejmë, se sezonaliteti është zgjatur duke përfshirë edhe muajin Maj dhe Tetor. Ky është një indikator pozitiv, se vendi po

shkon drejt një sezoni më të gjatë turistik, nga 4 në 6 muaj.



Viti 2019 ka qenë një vit dinamik sa i përket hyrjeve dhe daljeve të kompanive ajrore nga tregu shqiptar i fluturimeve. Kështu, në muajin Mars 2019 filloi operimin kompania flamur-mbajtëse shqiptare “Air Albania”, e cila e mbylli vitin 2019 me 125,072 pasagjerë. Dy kompani të tjera të reja në tregun shqiptar, vitin që lamë pas, ishin zvicerania “Edelweiss” dhe kompania evropiane me kosto të ulët “Easyjet”. Nga kompanitë ekzistuese në tregun



shqiptar, nga ato me rritjen më të madhe mund të veçojmë kompanitë “Lufthansa”, “Transavia” dhe kompaninë evropiane me kosto të ulët “WizzAir”, me 67.34, 43.8 dhe 123.35% rritje përkatësisht.

PASAGJERË JANAR- DHJETOR 2017-2018-2019						
	Shoqëritë Ajrore	2017	2018	2019	% ndryshimit 2017-2018	% ndryshimit 2018-2019
1	Adria Airways	114,647	116,447	95,084	1.57%	-18.35%
2	Alitalia	282,275	255,781	235,576	-9.39%	-7.90%
3	Austrian Airlines	174,363	168,029	184,722	-3.63%	9.93%
4	British Airways	84,650	97,758	105,840	15.48%	8.27%
5	Jetairfly	45,811	51,247	60,454	11.87%	17.97%
6	Lufthansa	61,236	62,420	104,451	1.93%	67.34%
7	Aegean Airlines	84,860	99,983	125,925	17.82%	25.95%
8	Turkish Airlines	172,719	189,702	84,402	9.83%	-55.51%
9	Air Albania	-	-	125,072	-	-
10	Pegasus Airlines	89,265	99,588	103,388	11.56%	3.82%
11	Blue Panorama	737,168	630,551	598,495	-14.46%	-5.08%
12	Air Serbia	47,126	46,361	48,786	-1.62%	5.23%
13	Albawings	208,261	320,642	324,489	53.96%	1.20%
14	Volotea	11,176	14,516	-	29.89%	-
15	Fly Ernest	184,067	363,969	535,037	97.74%	47.00%
16	Transavia	50,652	49,609	71,337	-2.06%	43.80%
17	WizzAir	30,321	98,082	219,066	223.48%	123.35%
18	Mistral Air	80,195	11,678	-	-85.44%	-
19	Edelweiss	-	-	15,419	-	-
20	Easyjet	-	-	8,003	-	-
21	Shuma	2,458,792	2,676,363	3,045,546	8.85%	13.79%
22	Charter	162,227	270,392	292,603	66.68%	8.21%
23	TOTAL	2,621,019	2,946,755	3,338,149	12.43%	13.28%

ANALIZË E TË DHËNAVE TË TRAFIKUT NË AEROPORTIN NDËRKOMBËTAR “TIA” PËR VITIN 2019

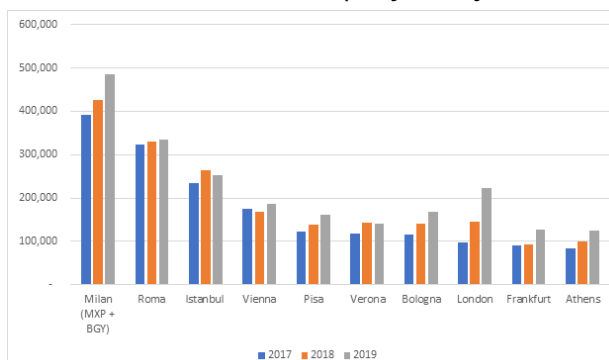
Por përgjatë vitit 2019 pati edhe 4 kompani të larguara nga tregu shqiptar. Ndërkohë që kompanitë italiane “Volotea” dhe “Mistral Air”, të cilat operonin pak fluturime për/nga TIA, vendosën mos të fluturonin më në tregun tonë, të tjerave si “Adria Airways” dhe kompania “Fly Ernest”, ju pezullua licenca e operimit ajror nga autoritetet kompetente kombëtare slovene dhe italiane, rrjedhimisht duke çuar në daljen e tyre nga tregu shqiptar. Gjithashtu, që prej Marsit 2019, pasagjerët shqiptar nuk mund të shohin më logon e kompanisë “Turkish Airlines” të operojë në TIA, pasi kjo kompani është tashmë zotëruese e 49% të kompanisë flamur-mbajtëse “Air Albania”, e cila i shërben edhe linjës historike Tiranë-Stamboll-Tiranë.

Numri i destinacioneve nga/për Tiranë është rritur, duke shtuar në 59 vitin që lamë pas, nga 52 në vitin 2018 dhe 45 në vitin 2017.



10 destinacione më popullore nga/për TIA janë 5 qytete italiane, si edhe Stambolli, Londra, Frankfurti dhe Athina. Milano vijon të mbetet destinacioni kryesor nga/për TIA, i cili shërbehet nga dy aeroportet e tij Malpensa dhe Bergamo. Në këtë linjë përgjatë 2019 operuan plot 5 operatorë nga Air Albania, Albawings, Blue Panorama, Fly Ernest dhe së fundmi kompania me kosto të ulët EasyJet. Me largimin nga tregu të kompanisë Fly Ernest, kompania me kosto të ulët WizzAir lajmëroi fillimin e fluturimeve për/nga 5 destinacione midis Italisë dhe TIAs.

Roma si destinacion duket se po vjen drejt konsolidimit



në nivelin 300-350 mijë pasagjerë në vit nga/për TIA. Gjithashtu destinacioni i Stambollit është i konsoliduar në nivelin e 250 mijë pasagjerëve në vit. Destinacioni Viena duket një tjetër destinacion i konsoliduar tek 200 mijë pasagjerë në vit, por futja e kompanisë WizzAir në Nëntor 2018 në këtë treg, pritet të rrisë ndjeshëm numrin e pasagjerëve midis dy vendeve. Për t'u rikthyer tek destinacionet italiane, ndërkohë që Verona duket se do të konsolidohet tek niveli i 150 mijë pasagjerëve, destinacionet Pisa dhe Bologna duken me interes tek shohim trendin e rritjes me përkatësisht 15 dhe 25 mijë pasagjerë, rritje në vit për dy vitet e fundit.

Tregu shqiptar i aviacionit civil është një treg interesant dhe tepër dinamik, karakteristike për të cilin ka qenë monopoli i aeroportit të vetëm ndërkombëtar TIA, struktura çmimeve për të cilin kanë shërbyer si një barrierë për futjen e kompanive ajrore me kosto të ulët. Rrjedhimisht në 15 vite të kontratës koncensionare, tregu shqiptar nuk pati mundësi të përfitonte nga hyrja e kompanive me kosto të ulët. Por, që prej negociimit të marrëveshjes koncensionare të TIA, për heqjen e ekskluzivitetit të fluturimeve ndërkombëtare në Rinas, i është hapur rruga zhvillimit të dy aeroporteve të reja në vend, të Kukësit dhe të Vlorës. Pavarësisht se këtë dy aeroporte janë ende në fazë zhvillimi, efektet e marrëveshjes së arritur midis qeverisë dhe koncensionarit në 2016 si dhe strategjia kombëtare për zhvillimin e turizmit kanë filluar të japin efekt tek përdoruesit e aeroportit dhe vetë aeroportit. Marrëveshja e 2016 ka qenë një tregues i qartë i angazhimit qeveritar për zhvillimin e mëtejshëm të aviacionit civil shqiptar dhe hapjes së tregut. Kështu, për herë të parë kemi parë kompani me kosto të ulët të hyjnë në tregun tonë, si një iniciativë e tyre për të përfituar paraprakisht nga ky liberalizim, përpara se tregu shqiptar dhe kompanitë brenda tij të konsolidohen përfundimisht. Në varësi të ecurisë dhe zhvillimeve të reja, presim të shohim këto kompani të krijojnë bazat e tyre në Tiranë apo më vonë në aeroportet e reja. Kjo do të sillte edhe konsolidimin përfundimtar duke bërë që kompanitë të shtonin kapacitetin e tyre me kosto të ulët dhe të konkurronin mbi bazë çmimesh. Viti 2019 ka qenë një vit dinamik sa i përket hyrjeve dhe daljeve të kompanive ajrore nga tregu shqiptar i fluturimeve. Kështu, në muajin Mars 2019 filloi operimin kompania flamur-mbajtëse shqiptare “Air Albania”, e cila e mbylli vitin 2019 me 125,072 pasagjerë. Dy kompani të tjera të reja në tregun shqiptar, vitin që lamë pas, ishin zvicerania “Edelweiss” dhe kompania evropiane me kosto të ulët “EasyJet”.

Krislen KERI

Drejtor Ekzekutiv - Autoriteti i Aviacionit Civil Shqiptar

KOMPANIA E FLUTURIMEVE “FLYNAS”: SË SHPEJTI ME LINJË DIREKTE RIAD-TIRANË ME ÇMIMET MË KONKURRUESE NË TREG

Pas firmosjes së marrëveshjes së bashkëpunimit me kompaninë e fluturimeve “Flynas”, një lajm i mirë vjen për udhëtarët shqiptarë, që udhëtojnë drejt Arabisë Saudite. Shumë shpejt kompania e fluturimeve “Flynas”, do t’i japi mundësinë udhëtarëve të fluturojnë drejt Riadit me çmimet më konkurruese në treg.

Në takim të zhvilluar me Drejtorin e Aviacionit Civil Z. Krislen Keri dhe zëvendës Presidentin e Tregtisë të “Flynas” Z. Stefan Magiera, me rritjen e kërkesës nga vendi ynë, kompania do t’u japë mundësinë udhëtarëve tanë dhe jo vetëm, të fluturojnë me çmime low cost dhe linjë direkte Tiranë - Riad.

Kompania “Flynas”, do të operojë tre deri në katër herë në javë. Fluturimet direkte me çmime low cost, do të jenë një mundësi për shtetasit shqiptarë të cilët do të udhëtojnë direkt drejt një destinacioni në Lindjen e Mesme, si Riadi, dhe prej aty mund të shkojnë në shumë destinacione që kompania ofron. Përfaqësuesi i kompanisë Flynas është entuziast dhe parashikohet që në sezonet në vazhdim, destinacione të tjera direkte drejt Lindjes së Mesme, do të jenë pjesë e planifikimit të kompanisë Flynas, duke shtuar kështu listën e gjatë të fluturimeve direkte dhe “low cost” nga Aeroporti Ndërkombëtar



Nga takimi i zhvilluar pranë AAC, Z. Krislen Keri, Drejtor Ekzekutiv i AAC dhe Z. Stefan Magiera, zv. president i Tregtisë së kompanisë “Flynas”

i Tiranës. Themeluar në vitin 2007, “Flynas” është transportuesi kombëtar saudit dhe linja kryesore ajrore me kosto të ulët në Lindjen e Mesme, me një flotë prej 30 avionë Airbus A320, që operojnë në mbi 1100 fluturime në javë, në 17 destinacione vendase dhe 53 destinacione ndërkombëtare.

Që nga nisja e fluturimeve, kompania ka transportuar me sukses më shumë se 42 milion pasagjerë nga bazat e tyre në Riad, Jeddah, Dammam dhe Abha.



Nga takimi i zhvilluar pranë AAC, z. Krislen Keri, Drejtor Ekzekutiv i AAC dhe Z. Stefan Magiera, zv. president i Tregtisë së kompanisë “Flynas”

EASA-IPA 4: TAKIMI PËRMBYLLËS I PROGRAMIT TË NDIHMËS PËR VENDET E BALLKANIT PERËNDIMOR

Në datën 10.12.2019 u realizua në Podgoricë, Mali i Zi, takimi përmbyllës në kuadër të programit të ndihmës për vendet e Ballkanit Perëndimor, EASA- IPA 4. Takimi u realizua me pjesëmarrësit e vendeve të rajonit nga (Shqipëria, Kosova, Maqedonia e Veriut, Mali i Zi, Serbia, Bosnje & Hercegovina) si dhe me drejtuesit e këtij programi Z. Dieter Gaupmann-Menaxher Programi, Z. Ante Lazeta- Menaxher Operacional, Znj. Joana Gomes- asistente e programit. Ky takim shërbeu për të përmbledhur arritjet e rezultuara nga ky program si dhe një mundësi për të prezantuar sfidat dhe nevojat për asistencë në të ardhmen të identifikuar nga secili shtet. Fokusi i EASA - IPA 4, ishte vazhdimësia dhe ndihma në nisjen e projekteve të mëparshme lidhur me përkrahjen në vend mbi sistemin e menaxhimit të sigurisë (Safety Management). Komponentët kryesorë ishin:

1. Sistemi i menaxhimit të Sigurisë
2. Raportimi dhe analizimi i ngjarjeve në aviacion
3. Zhvillimi i kompetencës

Në kuadër të EASA -IPA 4:

Shqipëria ishte vend përfitues në lidhje me aktivitetet e realizuara në vend (on site) mbi instalimin në serverin qendror të programit ECCAIRS, (databazës së centralizuar së të dhënave për raportimin e ngjarjeve në aviacionin civil). Gjatë kësaj vizite në AAC, nga ekspertët e EASA-s u ofrua edhe një prezantim i përgjithshëm me pikat e kontaktit nga drejtoritë teknike mbi rregulloren EU 376/2014 transpozuar me Urdhrin e Ministrit Nr. 173 datë 12.04.2019.

Është ndjekur nga dy përfaqësues të Aviacionit Civil Shqiptar trajnimi në punë OJT "Safety Analysis and Occurrence Reporting", trajnim i cili u krye në ambientet e zyrave të EASA, me qëllim praktikimin në hedhjen e ngjarjeve në sistemin ECCAIRS si dhe nxjerrjen e të dhënave statistikore sipas kategorive të ngjarjeve, çka ka ndihmuar në cilësinë e hedhjes së të dhënave dhe analizimin e tyre në mënyrë statistikore.

AAC ka qenë gjithashtu pjesëmarrëse në trajnimin e organizuar nga programi EASA - IPA4 me temë SMS për Aeroportet, trajnim i cili është zhvilluar në Podgoricë, Mali i Zi, me pjesëmarrës 3 inspektorë të Drejtorisë së Mbikëqyrjes së Aeroporteve.

Në vijim të procesit të transformimit dhe modernizmit të sektorit të transportit ajror për

shkak të rritjes së numrit të pasagjerëve, industrisë, turizmit, zhvillimit të teknologjisë si dhe nevojës së vazhdueshme të adoptimit dhe përshtatjes me legjislacionin europian dhe ndërkombëtar, AAC prezantoi nevojat për suport në të ardhmen në kuadër të programit EASA-IPA 5, lidhur me fushat kryesore të sigurisë në aviacion(safety).

Programi EASA-IPA 5 është në proces të miratimit të fondeve nga Komisioni Europian. Ky program është menduar të shtrihet në tre vite 2020-2023, me një kosto totale 860.000 euro, i cili do të përfshijë asistencë të përgjithshme lidhur me sigurinë në aviacion. Shqipëria u tregua mikpritëse dhe bëri ftesë që në të ardhmen të organizohen apo mbahen sesione, workshope në kuadër të EASA-IPA 5 për rajonin, në vendin tonë.

Takimi shërbeu ndër të tjera për të vendosur theksin për një bashkëpunim më të ngushtë ndërmjet vendeve të rajonit lidhur me shpërndarjen e eksperiencave si dhe mbështetjen ndërmjet autoriteteve të aviacionit civil, për rritjen e kapaciteteve të inspektorëve nëpërmjet shkëmbimit të ekspertëve për çështje operative (pjesëmarrje e përbashkët në inspektime, auditime e certifikime).

.....



EASA
European Aviation Safety Agency

CORONAVIRUS: SA TË SHQETËSUAR DUHET TË JEMI?

Një virus jo i panjohur për mjekësinë, që shkakton sëmundje të rëndë në rrugët e frymëmarrjes, shfaqur fillimisht në Kinë, ka alarmuar jo pak ekspertët për pasojat që mund të shkaktojë nëse nuk jemi të kujdesshëm dhe vigjilentë.

Nga të prekurit e virusit vdekjeprurës, i cili u shfaq në qytetin e Wuhan, Republika Popullore e Kinës, në Dhjetor 2019, siç raportohet ka pasur edhe viktime, ku numri ka shkuar deri në 500. Sëmundja është përhapur dhe ekspertët presin që numri i personave të infektuar të rritet. Ky virus që prek më së shumti pacientët me pneumoni, është gjithmonë një shqetësim dhe zyrtarët shëndetësorë në të gjithë Organizatën Botërore të Shëndetësisë, kanë shpallur një emergjencë globale. Zyrtarët në Kinë kanë konfirmuar, se rastet janë shkakuar nga një koronavirus. Koronaviruset janë një familje e madhe e viruseve të frymëmarrjes, që mund të shkaktojë sëmundje që fillojnë nga ftohja e zakonshme deri tek Sindroma e frymëmarrjes në Lindjen e Mesme (MERS) dhe Sindromi i Rendit Akut i Rënduar (SARS), por vetëm gjashtë prej tyre (virusi i ri do ta bënin atë të shtatë) dihet se infektojnë njerëzit. Ky virus fillon me ethe, e ndjekur nga një kollë e thatë dhe më pas, pas një jave, çon në gulçim dhe nevojën për trajtim në spital. Rreth një deri në pesë raste mendohet se janë të rënda. Veçanërisht, infeksioni i rrallë (coronavirus) duket se shkakton hundë të rënduara ose teshtitje. Vetë familja e Coronavirus mund të shkaktojë simptoma që variojnë nga një ftohje e butë deri në vdekje. Komisioni Kombëtar i Shëndetit në Kinë ka paralajmëruar aftësinë e transmetimit të Coronavirusit, i cili po forcohet, por ata nuk ishin të qartë për rreziqet që paraqesin mutacionet e këtij virusi. Tani e dimë, se ky virus nuk do të ndalet vetë, vetëm veprimet e autoriteteve kineze mund ta çojnë deri në fund këtë epidemi, e cila për fat të mirë nuk është kthyer ende në pandemi.

Mundësia e vetme është të parandalohet përhapja e virusit përmes diktimit dhe izolimit me trajtim të personave që janë infektuar nga ky virus, që do të thotë:

- Duke kufizuar lëvizjen e tyre.
- Inkurajimin e largjes së duarve dhe formave të tjera të kontrollit të infeksionit.
- Trajtimin e pacientëve në izolim me punonjësit e kujdesit shëndetësor të veshur me veshje mbrojtëse.

Do të jetë gjithashtu i nevojshëm një dizinfektim masiv i vendeve të punës, për të identifikuar personat me të cilët pacientët kanë rënë në kontakt, për të parë nëse janë prekur nga virusi. Linjat ajrore kanë filluar të miratojnë masa parandaluese kundër Coronavirusit: "Pa jastëkë, pa vakte të nxehta". Ndërsa shumë linja ajrore kanë pezulluar përkohësisht të gjitha fluturimet për në Kinë, për shkak të shpërthimit të koronavirusit, ato që ende po fluturojnë po miratojnë një seri masash për të parandaluar përhapjen e sëmundjes vdekjeprurëse. Kompania ajrore e Hong Kong "Cathay

Pacific", njoftoi se nuk do të ofrojë më peshqirë, jastëkë, batanije dhe revista për pasagjerët që fluturojnë për nga Kina. Të gjithë aeroplanët, përfshirë edhe ekipin, do t'i nënshtrohen një periudhe dezinfektimi 45-minuta pas kthimit nga Kina. Disa pjesë të aeroplanëve, përfshirë vendet e pasagjerëve, xhepat dhe manuali udhëzues i fluturimit, do të kalojnë përmes një pastrimi të thellë. Masat e tjera për të parandaluar përhapjen e koronavirusit, përfshijnë ekzaminimin e pasagjerëve për simptoma në tokë dhe gjatë fluturimeve. Megjithatë të gjitha linjat ajrore kanë anuluar fluturimet drejt dhe nga Wuhan, disa linja ajrore kanë ndërmarrë masa duke anuluar ose ulur fluturimet drejt qyteteve të tjera të mëdha në Kinë. "United Airlines" njoftoi të martën, se ka anuluar fluturimet nga 1 Shkurti deri më 8 Shkurt midis qendrave amerikane dhe Pekinit, Hong Kong dhe Shanghai. "British Airways" pezulloi të gjitha fluturimet direkte midis Britanisë dhe Kinës, që nga dita e mërkurë. Linjat ajrore të tjera që kanë pezulluar fluturimet përkohësisht për në Kinë janë: "Lufthansa", "Air France", "Turkish Airlines", "Lion Air", "EgyptAir" dhe "Air Canada". Ndërkohë, linjat ajrore si "AirAsia", "Singapore Airlines", "Finnair", "China Airlines", "EVA Airways" dhe "Silk Air", kanë njoftuar se do të zvogëlojnë kapacitetin në rrugët e zgjedhura për në Kinë. EASA (Agjensia Europiane e Sigurisë në Fluturim), inkurajon kompanitë ajrore të shpërndajnë materiale udhëzuese me ekuipazhet e tyre, për parandalimin e shpërthimit të Coronavirusit dhe t'i shfaqin ato në tabelat e njoftimeve dhe në zona të tjera. Për më tepër, linjat ajrore dhe operatorët duhet të sigurojnë që:

- Një sasi e mjaftueshme e ujit të pijshëm është në dispozicion në rezervuarin e ujit të avionëve përpara nisjes.
- Një numër i mjaftueshëm dorezash janë në dispozicion në bord.
- Xhel, (lëngu) dezinfektues është në dispozicion për ekuipazhin.

Në momentin që avioni është në tokë me pasagjerë në bord, koha maksimale pa ajër të kondicionuar/ventilimit duhet të jetë më pak se 30 minuta.

Coronavirus



CORONAVIRUS: SA TË SHQETËSUAR DUHET TË JEMI?

OBSH kërkon inkurajimin dhe shqyrtimin në aeroportet vendase, stacionet hekurudhore dhe stacionet e autobusëve në distanca të largëta, sipas nevojës. Në rast të simptomave që sugjerojnë sëmundje akute të frymëmarrjes para, gjatë ose pas udhëtimit, udhëtarët inkurajohen të kërkojnë kujdes mjekësor dhe të ndajnë historinë e udhëtimit me autoritetet e kujdesit shëndetësor. Autoritetet e shëndetit publik u japin udhëtarëve informacion për të zvogëluar rrezikun e përgjithshëm të infeksioneve akute të frymëmarrjes, përmes ekipeve mjekësore, klinikave shëndetësore të udhëtimit, agjencive të udhëtimit, operatorëve përcjellës në pikat e hyrjes. Këshillat për Novel Coronavirus (2019-nCoV) për publikun, është e publikuar në faqen e internetit të OBSH-së, aty përmbahen rekomandime standarde të OBSH-së për publikun e gjerë, për të zvogëluar ekspozimin dhe transmetimin e një sërë sëmundjesh, për të mbrojtur veten dhe të tjerët nga sëmundja, për të qëndruar të shëndetshëm gjatë udhëtimit. Masat shëndetësore



që lidhen me trafikun ndërkombëtar, lëvizjet e mëdha të popullatës dhe transmetimin e vrojtuar nga njeriu te njeriu, nuk është e papritur që rastet e reja të konfirmuara do të vazhdojnë të shfaqen në zona dhe vende të tjera. Me informacionin e disponueshëm për koronavirusin e ri, OBSH këshillon masat për të kufizuar rrezikun e eksportit ose importit të sëmundjes, të cilat duhet të zbatohen, pa kufizime të panevojshme të trafikut ndërkombëtar. Kryerja e kontrollit të daljeve në aeroportet dhe portet ndërkombëtare në zonat e prekura, kryhet me qëllimin e zbulimit të hershëm të udhëtarëve simptomatikë, për vlerësim dhe trajtim e mëtejshëm, dhe në këtë mënyrë për parandalimin e eksportimit të sëmundjes, duke minimizuar ndërhyrjen dhe kufizimet në trafikun ndërkombëtar; Ekzaminimi i daljes (departures), përfshin kontrollimin e shenjave dhe simptomave (ethe mbi 38°, kollë), intervistë të pasagjerëve me simptoma të infeksionit të frymëmarrjes, të cilët kanë lënë zonat e prekura në lidhje me ekspozimin e mundshëm ndaj kontakteve me rrezik të lartë ose për burimin e supozuar të kontaktit me kafshët. Orientimi i udhëtarëve simptomatikë të mëtejshëm për një ekzaminim mjekësor, i ndjekur nga testimi për 2019-nCoV, dhe mbajtja e rasteve të konfirmuara nën izolim dhe trajtim. Udhëtarët të cilët kanë pasur kontakte me raste të konfirmuara ose

ekspozim të drejtpërdrejtë ndaj burimit të mundshëm të infeksionit, duhet të vihen nën vëzhgimin mjekësor. Kontaktet merreziktë lartë duhet të shmangin udhëtimin për kohëzgjatjen e periudhës së inkubacionit (deri në 14 ditë). Zbatimi i fushatave të informacionit shëndetësor në Pikat e Hyrjes, kryhet për të rritur ndërgjegjësimin për uljen e rrezikut të përgjithshëm të infeksioneve të frymëmarrjes akute të frymëmarrjes dhe zbatimin e masave të kërkuara, nëse një udhëtar zhvillon shenja dhe simptoma sugjeruese të infeksionit me 2019-nCoV, dhe se si mund të marrin ndihmë. Udhëtarët për të cilët konstatohet se kanë pasur kontakte me raste të konfirmuara ose ekspozim të drejtpërdrejtë ndaj burimit të mundshëm të infeksionit, duhet të vihen nën vëzhgimin mjekësor. Kontaktet me rrezik të lartë, duhet të shmangin udhëtimin për kohëzgjatjen e periudhës së inkubacionit (deri në 14 ditë). Rastet simptomatike mund të zbulohen përmes kontrollimit të temperaturës në pikën e hyrjes, për të cilin ekzaminimi mjekësor dhe testet laboratorike do të kryhen për konfirmim. Aktualisht hemisfera veriore (dhe Kina) është në mes të sezonit të dimrit, ku gripi dhe infeksionet e tjera të frymëmarrjes janë të përhapura. Kur vendosni zbatimin e shqyrtimit të hyrjes, vendet duhet të marrin parasysh që udhëtarët me shenja dhe simptoma sugjeruese të infeksionit të frymëmarrjes, mund të vijnë nga sëmundje të frymëmarrjes, përveç 2019-nCoV, dhe se përcjellja e tyre mund të imponojë një ngarkesë shtesë. Nëse ekzaminimi në hyrje është implementuar, kontrollimi i temperaturës duhet të shoqërohet gjithmonë me shpërndarjen e mesazheve të komunikimit të rrezikut në pikat e hyrjes. Kjo mund të bëhet përmes posterave, fletëpalosjeve, buletinit elektronik, etj., duke synuar rritjen e vetëdijes midis udhëtarëve për shenjat dhe simptomat e sëmundjes, dhe inkurajimin e sjelljes që kërkojnë kujdesin shëndetësor, përfshirë këtu kur kërkohet kujdes mjekësor, dhe raportimin e historisë së tyre të udhëtimit. Vendet që zbatojnë kontrollin e temperaturës, inkurajohen të krijojnë një mekanizëm të duhur për mbledhjen dhe analizën e të dhënave, p.sh. numri i udhëtarëve të ekzaminuar dhe konfirmimi i rasteve të pasagjerëve të ekranizuar, dhe mënyra e shqyrtimit. Autoritetet e shëndetit publik duhet të forcojnë bashkëpunimin me operatorët e linjës ajrore, për menaxhimin e rasteve në bord dhe një raportim nëse zbulohet një udhëtar me simptoma të sëmundjes së frymëmarrjes, në përputhje me udhëzimet e IATA-s për ekuipazhin e kabinës, për të menaxhuar sëmundjen e dyshuar të transmetueshme në bordin e një avioni.

Nga: Eda Gazheli

Drejtorja e Mbikëqyrjes së Aeroporteve

TIRANË: ZHVILLOHET KURSI “ICAO AIR CARGO AND MAIL SECURITY” NË AAC

Në kuadrin e rritjes së kapaciteteve të inspektorëve të Mbikëqyrjes së Sigurisë në AAC, u zhvillua kursi i radhës “ICAO Air Cargo and Mail Security”, me pjesëmarrje të gjerë nga AAC, Drejtoria e Doganave, Policia e Shtetit, SHISH, Posta Shqiptare dhe nga Autoriteti i Aviacionit Civil i Malit të Zi.

Ky kurs kishte për qëllim për t’i pajisur pjesëmarrësit me njohuritë mbi standartet dhe praktikën e rekomanduar në kontekstin e detyrave mbikqyrëse dhe kërkesa kombëtare për të ndaluar akte të paligjshme në fushën e mallrave dhe postës dërguar përmes ajrit. Përmes kursit dhe ushtrimeve praktike pjesëmarrësit trajtuan mallra të rrezikshme si dhe artikuj të ndaluar për tu njohur me metodologjinë e trajtimit të tyre.



Gjatë trajnimit të zhvilluar pranë ambienteve të AAC.

.....

TIRANË, AAC: ZHVILLOHET KURSI MBI RREGULLOREN “EASA NEW BASIC REGULATION (EU) 2018/1139”

Gjatë muajit Dhjetor 2019 pranë ambienteve të Autoritetit të Aviacionit Civil, u zhvillua kursi “EU New Basic Regulation 2018/1139”, në kuadër të rritjeve të kapaciteteve teknike të stafit, i cili trajtoi strategjinë e re Europiane për sa i përket fushës së aviacionit civil, duke marrë në konsideratë sfidat e sektorit të aviacionit si dhe zbatimin e tij. Në këtë kurs morën pjesë inspektorë teknik të Drejtorisë së Mbikëqyrjes së Sigurisë në Operim dhe Vlefshmërisë Ajror, Drejtorisë së Mbikëqyrjes së Aeroporteve si dhe Sektorit të të Drejtave të Pasagjerëve. Kjo rregullore emratuar në 7 Dhjetor 2015 nga Komisioni Europian parashikon strategjinë e re në fushën e aviacionit për Evropën, e cila përfshin një plan për të adresuar në mënyrë sa më të përshtatshme, sfidat e së ardhmes me të cilat përballlet sektori i aviacionit në BE, si dhe me qëllim përmirësimin e konkurrencës në industrinë e aviacionit në Europë.



Gjatë trajnimit të zhvilluar pranë ambienteve të AAC me pjesëmarrësit nga drejtoritë e AAC.

HAPËSIRA AJRORE SHQIPTARE: KOORDINIMI CIVIL-USHTARAK

Përdorimi fleksibël i hapësirës ajrore është një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore i përshkruar nga ICAO dhe i përpunuar nga EUROCONTROL, sipas të cilit hapësira ajrore nuk duhet të përcaktohet si ose krejtësisht civile apo krejtësisht ushtarake, por duhet konsideruar si një madhësi e vazhduar në të cilën të gjitha kërkesat e përdoruesve duhet të plotësohen deri në maksimumin e mundshëm. Gjithashtu, Përdorimi Fleksibël i Hapësirës Ajrore - FUA (Flexible Use of Airspace) është një nga kërkesat e përcaktuara në legjislacionin Evropian në atë të Single European Sky, i transpozuar në legjislacionin kombëtar në Udhëzimin e Ministrit të Transporteve Nr. 7 datë 03.06.2010 "Mbi Organizimin dhe Përdorimin e Hapësirës Ajrore brenda Qiellit të Vetëm Evropian". Këto kërkesa janë përcaktuar dhe në Rregulloren e Komisionit Evropian 2150/2005 e cila është transpozuar në formën e Urdhrit të përbashkët Nr. 867 datë 13.12.2018 të Ministrave të Infrastrukturës dhe Energjisë dhe të Mbrojtjes për implementimin e kërkesave të përbashkëta të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, ku ndër të tjera përcaktohet dhe implementimi i tre niveleve të FUA-s. Këto nivele të FUA-s janë:

- * Niveli 1 – Niveli Strategjik i Menaxhimit të Hapësirës Ajrore
- * Niveli 2 – Niveli Para Taktik i Menaxhimit të Hapësirës Ajrore.
- * Niveli 3 – Taktik i Menaxhimit të Hapësirës Ajror.

Në Shqipëri, Menaxhimi Strategjik i Hapësirës Ajrore përbëhet nga një proces i përbashkët civil - ushtarak nëpërmjet Komitetit të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore i mandatuar nga Urdhri i përbashkët Nr. 866 datë 13.12.2018 të Ministrave të Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Mbrojtjes dhe miraton përbërjen dhe funksionet e Komitetit të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore. Komiteti të Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore, formulon politikën kombëtare të ASM-së (Airspace Management) dhe kryen punën e nevojshme të planifikimit strategjik, duke marrë parasysh përdoruesit e hapësirës ajrore kombëtare dhe ndërkombëtare dhe kërkesat e Ofruesit të Shërbimeve të Trafikut Ajror. Gjithashtu, Shqipëria ka nënshkruar një marrëveshje me Eurocontrol për përdorimin e LARA (Local And Regional Airspace Management Facility) nga subjektet Civile dhe Ushtarake që janë Albcontrol dhe Forcat Ajrore të Republikës së Shqipërisë, duke përfshirë edhe ndërfaqësimin me Network Manager të Eurocontrol, i cili do të mundësojë që kërkesat dhe nevojat ushtarake për përdorimin e hapësirës ajrore të akomodohen në kohë dhe koordinim të



Foto ilustruese

plotë me Eurocontrol, duke prodhuar AUP të duhur (Plani i Përdorimit të Hapësirës Ajrore) dhe UUP (Plani i Përdorimit të Azhurnuar) brenda 24 orësh nga kërkesa ushtarake. Procedurat ekzistuese dhe marrëveshjet e zbatueshme për koordinimin civil-ushtarak të fluturimeve janë rishikuar dhe aktualisht janë duke u zbatuar.

Përgjegjësia e kontrollit:

Përgjegjësia e kontrollit të trafikut ajror në Republikën e Shqipërisë i takon njësive ATS (Air Traffic Services) brenda ALBCONTROL.

Për, fluturimet ushtarake jashtë publikimeve të AIP (Aeronautical Information Publications) ose strukturave fleksibël të hapësirës ajrore FUA (Flexible Use of Airspace), do të konsiderohen si GAT (General Air Traffic) dhe operohen në përputhje me rregullat e GAT të ICAO-s. Fluturimet ushtarake që veprojnë brenda zonave të trajnimit konsiderohen si OAT, dhe funksionojnë sipas rregullave ushtarake nën kontrollin e njësive përkatëse të Forcave Ajrore të Republikës së Shqipërisë. Ka një TSA (Temporary Segregated Area) dhe disa TRA (Temporary Reserved Area) në hapësirën ajrore shqiptare, të cilat shfrytëzohen nga Forcat Ajrore të RSH dhe aleatët tanë NATO dhe që rrjedhin në zbatim të Marrëveshjes midis autoriteteve të NATO-s dhe Qeverisë Shqiptare.

Duke konsideruar që, përdorimi i hapësirës ajrore dhe vendim-marrja e lidhur me të, janë funksione të qenësishme të sovranitetit kombëtar, mund të themi se Republika e Shqipërisë zbaton rregullat dhe parimet më të fundit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, duke mundësuar akomodimin e kërkesave të faktorit ushtarak dhe aleatëve tanë në NATO, në ushtrimin e funksioneve të tyre në ruajtje të paqes dhe sigurisë ajrore si në Republikën e Shqipërisë por edhe më gjerë.

RAPORTI I PERFORMANCËS:

PERFORMANCA E KOMPANIVE AJRORE PËR PERIUDHËN JANAR 2020

Në bazë të të dhënave të regjistruara nga Sektori i të Drejtave të Pasagjerëve në Autoritetin e Aviacionit Civil, për periudhën Janar 2020 rezultojnë se performanca e disa kompanive ajrore për sa i përket vonesave, anulimeve ka qenë si më poshtë:

➔ **ERNEST SPA** gjatë muajit Janar 2020 ka pësuar 18 vonesa fluturimi në mbi 2 orë dhe 26 anulime të fluturimeve të programuara sipas programit dimëror W2019. Ky çrregullim i madh operacional i fluturimeve me nisje për/nga Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës erdhi pas deklarimit të Autoritetit të Aviacionit Civil Italian mbi aktin e pezullimit të licencës së operimit të kompanisë ajrore "Ernest" duke nisur nga data 13.01.2020 me qëllim që ti jepte kohë kompanisë për të informuar pasagjerët në rastet e anulimeve të fluturimeve, vonesave të gjata dhe ndryshimeve të programit të fluturimeve me nisje për/nga TIA, erdhi për shkak të dorëzimit të avionëve në kompanitë qiradhënëse (Lessor), paaftësi të pagesave të fluturimeve ndaj aeroportëve të ndryshme si dhe defekteve teknike të avionit.

➔ **JANAR 2020** Është për tu përmendur se vonesat dhe anulimet e fluturimeve me nisje nga Aeroporti i Tiranës nga disa operatorë ajrorë prej datës 12.01.2020 e më tej janë të shkaktuara nga:

- Kushtet jo të mira të motit, si mjegulla me pasojë shikueshmërinë shumë të ulët për fluturim, e cila shkaktoi edhe devijime të fluturimeve në aeroportet alternative specifikuat në datën 20.01.2020, ku kompania "Austrian Airlines" nuk u nis nga Aeroporti i Vjenës, si edhe avionët e kompanive "Pegasus" nuk u nisën nga aeroporti Sabiha Gokcen, Alitalia nga Roma,



avioni i kompanisë "Blue Panorama" tentoi disa herë për tu ulur në TIA por në pamundësi nga mjegulla, u kthye në aeroportin e origjinës, ndërsa "Albawings" u ul në aeroportin e Brindizit"

- Për shkak të grevës së ENAV në Aeroportet e Italisë e cila ka shkaktuar anulime të fluturimeve të kompanisë Alitalia si edhe vonesa në fluturimet e kompanisë "Blue Panorama", "Albawings", "Air Albania" dhe "Alitalia".

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

Open Case	1334
Closed Case	2250

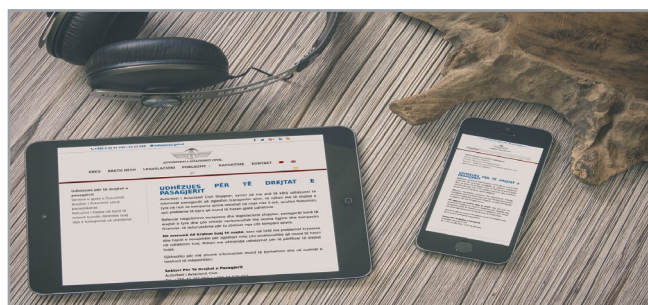
*Open Case – rastet kur Operatori Ajror ka filluar trajtimin e ankesës së pasagjerëve në rast vonese mbi 3 orë ose anulim fluturimi.

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

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@acaa.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

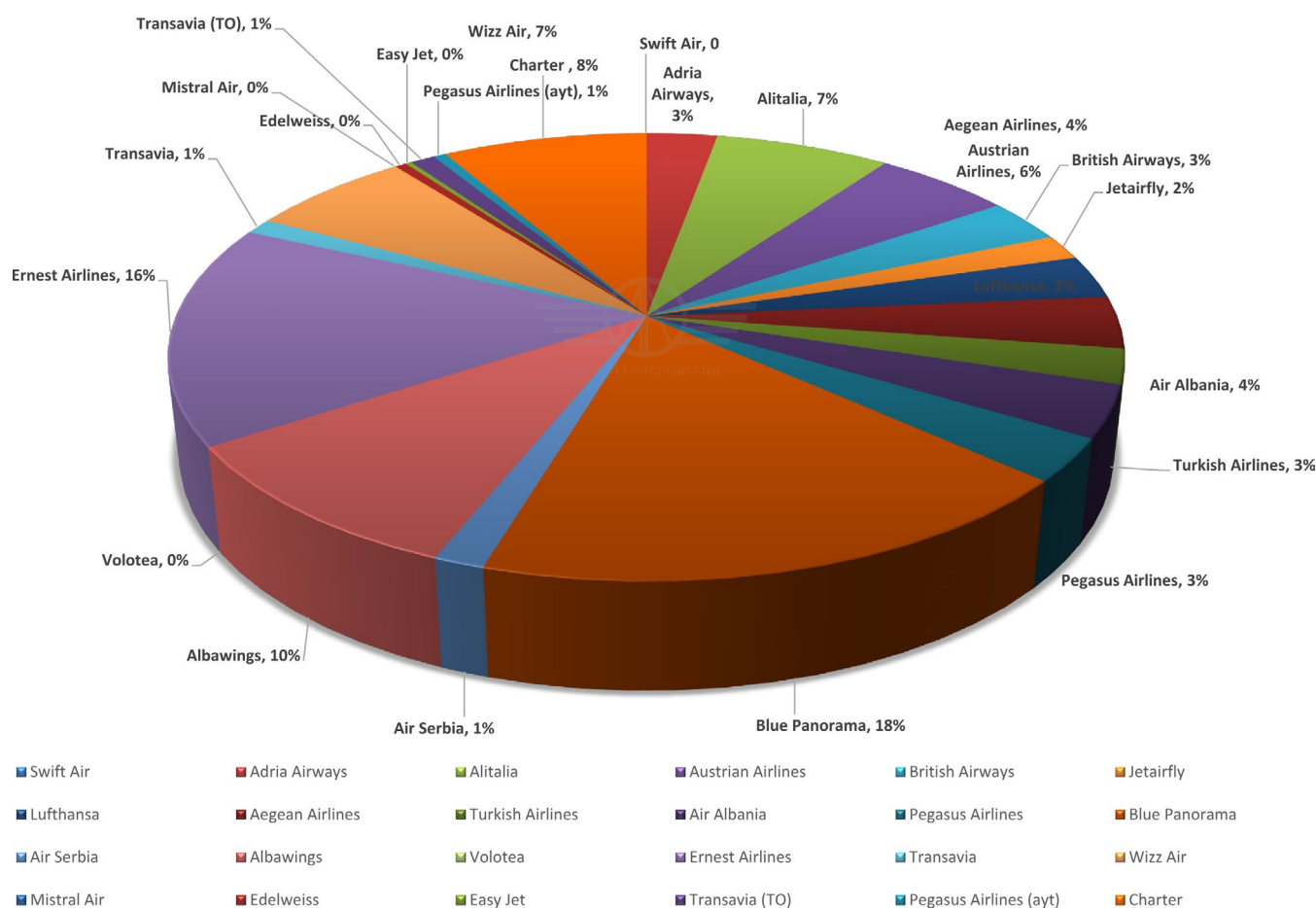




ANALIZA STATISTIKORE

TË DHËNAT PËR NUMRIN E PASAGJERËVE GJATË VITIT 2019

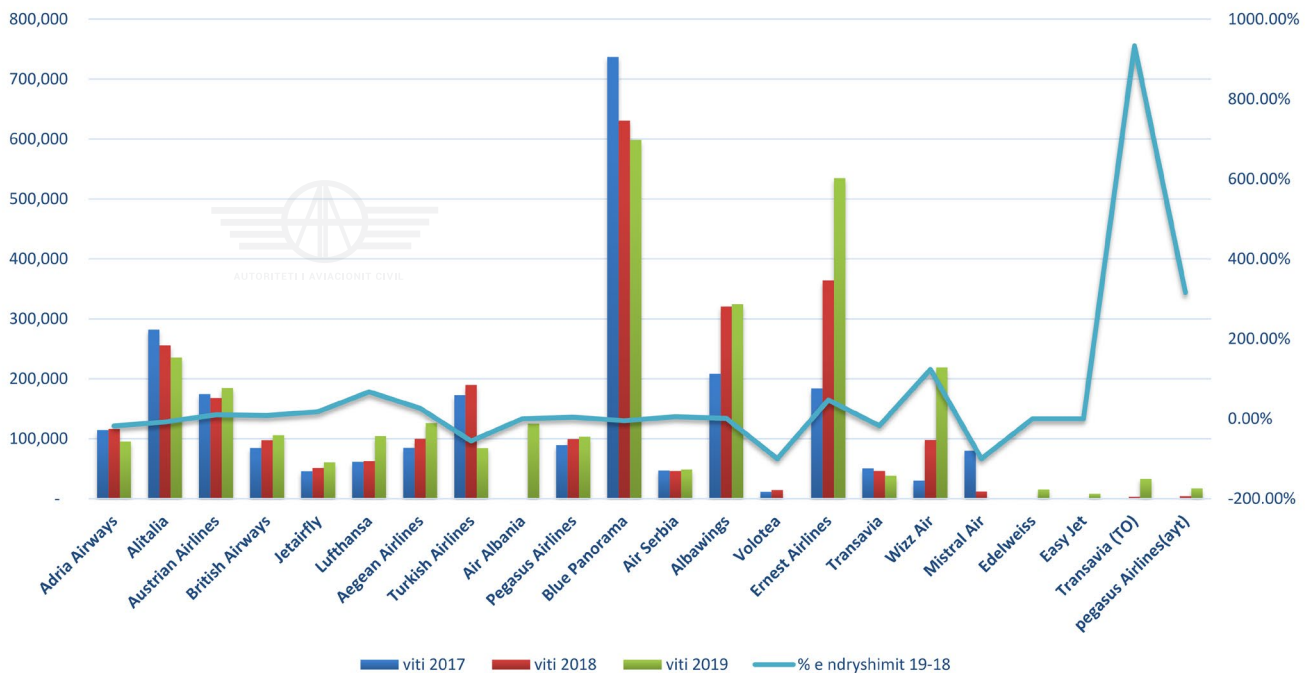
■ **VITI 2019:** Referuar të dhënave zyrtare të ardhura në Autoritetin e Aviacionit Civil nga Aeroporti Ndërkombëtar “Nënë Tereza”, shifrat tregojnë se ka pasur një numër prej **3,338,149** pasagjerë të cilët kanë udhëtuar gjatë vitit 2019 për/nga TIA. Grafiku i mëposhtëm pasqyron më qartë fluksin e 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 vitit 2019

■ **PËRQINDJET:** Bazuar në të dhënat e mësipërme, kompania Italiane “Blue Panorama” ka zotëruar tregun me 18% të totalit dhe një numër prej 598,495 pasagjerë gjatë vitit 2019, duke vijuar me 16% që është zotëruar nga kompania “Ernest Airlines” me 535,037 pasagjerë. Pasuar kjo nga kompania shqiptare Albawings, e cila ka zotëruar 10% të tregut përgjatë 2019 me 324,489 pasagjerë. Grafiku tregon se kompanitë që fluturojnë drejt Italisë, si “Air Albania”, “Albawings”, “Blue Panorama”, “Ernest S.p.A”, “Alitalia”, zotërojnë përqindjen më të madhe në tregun e transportit ajror gjatë vitit 2019, duke zënë përafërsisht 54% të totalit.

■ **VITI 2019** Nëse do të bënim krahasimin e tre viteve të fundit, trafiku ajror dhe fluksi i pasagjerëve këtë vit, ka një rritje prej 13% krahasuar me vitin e kaluar.



Grafiku 2:

Numri i pasagjerëve për vitin 2017, vitin 2018, vitin 2019 sipas operatorëve ajrorë dhe kurba që tregon % e ndryshimit

■ **NUMRI I PASAGJERËVE** Përsa i përket rritjes/rënies së fluksit të lëvizjes së pasagjerëve përgjatë viteve 2017, 2018, 2019, kompania e cila ka përqindjen më të lartë të rritjes për vitin 2019 krahasimisht me 2018 është kompania “Wizz Air”, 124% më i lartë se në vitin 2018 ka qenë numri i pasagjerëve për këtë kompani. Kompania “Wizz Air” hyri në tregun shqiptar në vitin 2017 me vetëm një destinacion, Budapestin, duke shtuar destinacionet për çdo sezon. Në mbyllje të vitit 2019, kompania fluturonte në 5 destinacione dhe deklaroi se në sezonin veror të 2020 do të fluturojë edhe në 5 destinacione të reja drejt Italisë.

Më pas vjen kompania “Lufthansa” e cila ka rritje 67% krahasimisht me vitin 2018, kjo rritje vihet re pasi kompania vitin e kaluar ka pasur një rritje shumë të vogël krahasimisht me vitin 2017.

Disa nga kompanitë sikurse duket në grafikun e mësipërm kanë ngritje më të vogla, dhe disa prej kompanive kanë ulje të numrit të pasagjerëve krahasimisht me vitin e kaluar, si “Blue Panorama” e cila ka pësuar rënie në numrin e pasagjerëve nga viti në vit.

Bie në sy se përveçse kompanisë “Wizz Air”, shifrat e të cilës nga viti në vit kanë ardhur duke u rritur edhe kompania “Ernest S.p.A” gjithashtu ka pasur rritje të dukshme nga viti në vit, por pavarësisht kësaj në Janar të 2020-ës ndërpreu fluturimet.

■ **NUMRI I DESTINACIONEVE** Në 2019 numri i destinacioneve që kanë fluturuar për/nga TIA në total ka qenë 59. Destinacione si: Düsseldorf, Moscow, Stansted (London), Værnes, Vilnius, Zurich, Geneva, Hurghada, Memmingen, Riga, Sharm El Sheikh, Stuttgart, Toulouse, ju shtuan listës së qyteteve që fluturojnë për/nga TIA në vitin 2019. Gjithashtu 7 destinacione që operonin përgjatë 2018, nuk vazhduan fluturimet në 2019 janë: Bratislava, Brindisi, Kosice, Napoli, Pescara, Rzeszów-Jasionka dhe Treviso.

Në vitin 2018, numri i destinacioneve ishte 52. Krahasimisht me 2017 u shtuan 9 qytete si: Copenhagen, Dortmund, Gdańsk, Gothenburg, Helsinki, Oslo, Rzeszów-Jasionka, Stockholm Arlanda, Tel Aviv.

Ndërsa destinacione të cilat operonin në 2017 si: Trieste dhe Stuttgart nuk vazhduan operimet në vitin 2018. Në vitin 2017 fluturonin për/nga TIA në total 45 destinacione.

MBI PEZULLIMIN E LICENCËS SË KOMPANISË AJRORE "ERNEST" S.P.A.

Më datë 29 Dhjetor 2019, Autoriteti Italian i Aviacionit Civil (ENAC), me anë të një deklarate zyrtare për shtyp nr. 96/2019, informoi se ka pezulluar licencën e kompanisë ajrore Ernest S.p.A, duke nisur nga Janari 2020. Sipas ENAC, pezullimi do të hynte në fuqi më 13 Janar 2020, me qëllimin e vetëm që t'i jepte kohë kompanisë, të mbroj pasagjerët që e kanë një biletë udhëtimi, për tu siguruar në të njëjtën kohë, për informimin e nevojshëm të fluturimeve të anuluar.

Pezullimi i licencës u miratua nga ENAC në bazë të dispozitave të Rregullores (KE) nr. 1008 të vitit 2008, që përmban rregulla të përbashkëta për ofrimin e shërbimeve ajrore në Komunitetin Evropian.

Autoriteti Aviacionit Civil Shqiptar (AAC), që në momentin e parë kur mori dijeni, i dërgoi një kërkesë sqaruese ENAC dhe u informuam se për shkak të vështirësive financiare me likuiditetin e kompanisë, autoriteti italian ishte detyruar të merrte këtë vendim me shpresën se kompania, deri më datë 13 Janar 2020, do jetë në gjendje të vërtetojë garanci financiare të nevojshme për vijimin e aktivitetit.

Menjëherë AAC përmes një njoftimi publik, bëri me dije situatën e krijuar nga pezullimi i licencës së operatorit Italian, me qëllim informimin të



ndërgjegjësimit e pasagjerëve që disponojnë biletë për fluturime me këtë operator, se dhe hapat që duhet të ndiqeshin në mënyrë që të realizonin fluturimin, pa shqetësime të tjera.

Ka qenë e rëndësishme për AAC, që në të tilla raste, i gjithë institucioni, por posaçërisht sektori i të drejtave të pasagjerëve që është vendosur në terminalin e Aeroportit Ndërkombëtar të Tiranës, të jetë në gjendje gadishmërie për të orientuar pasagjerët në pretendimet sipas rastit.

Me anë të një tjetër deklarate zyrtare, pas asaj të 29 Dhjetorit 2019, Autoriteti i Aviacionit Civil italian (ENAC) njoftoi pezullimin e licencës së kompanisë ajrore "Ernest", duke filluar nga ora 00:01 të datës 13 Janar 2020. Sipas ENAC, kompania e fluturimeve "Ernest", nuk do të jetë në gjendje të kryejë asnjë fluturim dhe transportuesi do të pushojë të gjitha operacionet.

Menjëherë, AAC u lidh me drejtuesit e ENAC, të cilët informuan se edhe ata si autoritet përgjegjës sapo ishin informuar për këtë vendim të Ernest dhe se kompania "i kish garantuar se do të bënte rimbursimet e biletave të shitura".

AAC monitoroi nga afër situatën dhe ka informuar publikun nëpërmjet deklaratave për media, për mënyrën se si duhet të veprojnë duke ndjekur udhëzimet e kompanisë dhe autoriteteve italiane.



Foto ilustruese

AUDIT PRANË ALBCONTROL: SIGURIA E TRANSPORTIT AJROR

Siguria e Transportit Ajror është në fokusin e përhershëm të aktivitetit të Autoritetit Kombëtar Mbikëqyrës (AKM).

Për këtë qëllim, bazuar në Udhëzimin Nr. 118, datë 23.10.2012, të Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, "Për Miratimin e Rregullores për Mbikëqyrjen e Sigurisë në Menaxhimin e Trafikut Ajror dhe në Shërbimet e Lundrimit Ajror", nëpërmjet Drejtorisë së Mbikëqyrjes të Shërbimeve të Navigimit Ajror pranë Autoritetit të Aviacionit Civil (AAC), përgatiten programe auditime periodike ose spontane teknike e mbikëqyrjes së bazuar në rrezik, duke marrë në konsideratë (i) ngjarjet e ndodhura dhe rëndësinë e tyre dhe frekuencën e ndodhjeve, (ii) ndryshimet e bëra dhe impaktin që kanë patur në fushën operacionale dhe atë teknike në gjithë gamën e navigimit ajror. Gjatë datave 12-17 Dhjetor u zhvillua auditimi i radhës pranë Albcontrol Sh.a, i cili ishte i fokusuar në fushën operacionale.

Në këtë audit fokusi ishte si më poshtë:

- » Shërbimi Trafikut Ajror;
- » Shërbimi i Meteorologjisë;
- » Shërbimi i Informacionit Aeronautik;
- » Safety - Parrezikshmëria

Një nga shërbimet e rëndësishme që ALBCONTROL sh.a. ofron në fushën e Shërbimeve të Navigimit Ajror është ai i Trafikut Ajror. Nëpërmjet 3 njësive të ALBCONTROL sh.a. si ajo e Kullës, njësia e Afrimit dhe njësia e Kontrollit të Hapësirës bëhet i mundur monitorimi, koordinimi dhe rregullimi i fluksit të trafikut ajror i avionëve të cilët fluturojnë në të gjithë hapësirën shqiptare (FIR) dhe të cilët ulen dhe ngrihen nga Aeroporti Ndërkombëtar i Rinasit.

Shërbimi i Informacionit Aeronautik është po ashtu një nga shërbimet, të cilat Republika e Shqipërisë e ofron. Shërbimi i Informacionit Aeronautik (AIS) merr nga burime të autorizuara dhe bashkon, përpunon, publikon, ruan dhe shpërndan tek ekuipazhet dhe operatorët aeronautik, të dhëna dhe informacion aeronautik të standartizuar ndërkombëtar, i nevojshëm për sigurinë, rregullsinë dhe efikasitetin e lundrimit ajror në hapësirën ajrore shqiptare (FIR).

Shërbimi i Meteorologjisë bën të mundur nëpërmjet produkteve të tij të meteorologjisë e nëpërmjet raportimeve të ndryshme, të parashikojë fenomenet meteorologjike të cilat janë domethënëse për navigimin ajror në mënyrë



Stafi i Drejtorisë së Mbikëqyrjes të Shërbimeve të Navigimit Ajror dhe Albcontrol gjatë auditit të radhës zhvilluar pranë Albcontrol.

të tillë që kompanitë ajrore të kenë një informacion sa më të saktë e më të bollshëm në të gjitha fazat e fluturimit për sa i përket këtyre fenomeneve të ndryshme.

Albcontrol sh.a është në përditësim dhe implementim të vazhdueshëm të projekteve në fushën e Ofrimit të Shërbimit të Navigimit Ajror për rritjen e cilësisë dhe garantimin e sigurisë të shërbimeve navigacionale në Republikën e Shqipërisë.



Drejtori i Drejtorisë së Mbikëqyrjes të Shërbimeve të Navigimit Ajror në AAC, z. Arben Sula gjatë auditit të radhës zhvilluar pranë Albcontrol.



ASTRONAUTJA CHRISTINA KOCH VENDOS REKORD DURIMI PËR QËNDRIMIN NË HAPËSIRË



Tashmë ajo është gruaja që ka kaluar më shumë kohë në hapësirë gjatë një fluturimi të vetëm

Sipas NASA-s, më 28 Dhjetor 2019, Astronautja Christina Koch vendosi një rekord për qëndrimin më të gjatë të një gruaje në fluturimet në hapësirë. Në këtë datë, Koch kaloi rekordin e ish-Komandantes së Stacionit, Peggy Whitson, e cila qëndroi 288 ditë në hapësirë.

Znj. Koch do të kthehet në tokë në Shkurt 2020, duke qëndruar në hapësirë për 328 ditë. E përfshirë herët në mision, Koch bëri histori me pjesëmarrjen e saj në gratë e para që udhëtojnë në hapësirë.

Whitson ndërkaq e përgëzoi në "Twitter" astronauten Koch për arritjen e saj. "Rekordet janë bërë për t'u thyer," tha ajo në mesazhin e saj. Në një video të postuar nga NASA të shtunën, Whitson shtoi se: "Ne të gjithë e njohim tërheqjen e gravitetit."

Koch u përzgjedh nga NASA në 2013, dhe e plotësoi trajnimin si kandidate për Asronaute në Korrik 2015. Koch përfundoi studimet e larta (Bachelor) në Universitetin e Shtetit të Karolinës së Veriut në Shkencën e Inxhinierisë Elektrike dhe Fizike dhe masterin në Shkencën e Inxhinierisë Elektrike.

Trajnimi saj si kandidate për astronaute përfshiu njohuritë shkencore dhe teknike, instruksionet intensive për sistemet e Stacionit Ndërkombëtar të Hapësirës, udhëtimin në hapësirë, robotikat, trajnimin psiko-fizik, trajnim fluturimi T-38 dhe trajnimin për ujin dhe mbijetesën. Ajo u caktua për fluturimin e parë në hapësirë, për një mision udhëtimi të gjatë në Stacionin Ndërkombëtar të Hapësirës, në 2018.

Karriera e Koch filloi si një inxhinjere elektrike në Qendrën Laboratorike të Fluturimeve të Hapësirës "Goddard" të NASA-s, për Energjinë e Lartë Astrofizike, ku ajo kontribuoi për instrumentet shkencore për misione të ndryshme të NASA-s, në studimet për kozmologji dhe astrofizikë.

Koch më pas kaloi si kërkuese në programin e SHBA për Arktikun nga 2004 deri në 2007. Kjo përfshiu një qëndrim të gjatë në dimër në stacionin Admunsen-Scott të Polit të Jugut dhe një sezon në stacionin Palmer. Ndërsa në këtë rol, ajo shërbeu si pjesëtare e ekipit të luftës kundër-zjarrit dhe ekipit të kërkim-shpëtimit në



astronautja Christina Koch, (imazhi është ofruar nga NASA)

oqean dhe akullnaja.

Nga 2007 deri në 2009, Koch ju kthye shkencës së zhvillimit të instrumenteve të hapësirës, si një inxhinjere elektrike në Universitetin "Johns Hopkins", në Departamentin e Hapësirës, në laboratorin e Fizikës së Aplikuar. Ajo kontribuoi për studimin e ndikimit të copëzave radioaktive në instrumentet gjatë misioneve të NASA-s, duke përfshirë instrumentet orbitale Juno dhe Van Allen.

Në 2010, Koch u rikthye në punë të largëta në terrene shkencore me turne, përfshirë stacionin Palmer në Antarktidë dhe disa sezona dimërore në stacionin Summit Greoland. Në 2012, Koch vazhdoi punën në terrenet shkencore, tani në Administratën Kombëtare për Oqeanin dhe Atmosferën (NOAA).

Ajo shërbeu si një inxhinjere terreni në Barrow të Alsakës në Divizionin e Monitorimit të Observatorit të NOAA-s, dhe pastaj si Shefe e Stacionit të Observatorit Amerikan Samoa. Përgjatë karrierës së saj, ajo mori pjesë në shumë aktivitete për mësimdhënie, mbikëqyrje vullnetare dhe mësim edukativ.

Ajo mbërriti në stacion në 14 Mars të vitit të kaluar për një qëndrim të planifikuar 6 mujor. Ndërsa në Prill, ajo u njoftua që misioni saj për studime të mëtejshme afatgjata në fluturimet në hapësirë të astronautëve, ishte zgjatur përtej planifikimit fillestar.

Përshtati në shqip: Bujar Hazizaj