



POSTA AJRORE



Z. Dritan Gjonbalaj – Kryetar i KD

Mesazh i Kryetarit të Këshillit Drejtues të Autoritetit të Aviacionit Civil të Shqipërisë

Të nderuar lexues, miq të aviacionit civil!

Ky vit solli dy ngjarje të rëndësishme për mua në rrafshin personal dhe profesional, që më bëjnë krenar dhe të vlerësuar. Të dy këto ngjarje lidhen me Shqipërinë.

Pas 20 vitesh në aviacionin civil në Kosovë, prej të cilave 10 vjet si Drejtor i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës, dhe një bashkëpunimi shembullor që kam pasur me Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar, vitin e kaluar më mori në telefon Ministri Balluku dhe më njoftoi që planifikonte t'i propozonte Këshillit të Ministrave emërimin tim si Kryetar të Këshillit Drejtues të AACSH-së. Por fillimisht, do t'i rekomandonte Presidentit të Republikës të më jepte shtetësinë shqiptare. –Si thua Dritan? Ç'të thoshte Dritani, përveç një PO të madhe në shenjë falenderimi për nderin që po më jepte shteti shqiptar! Më 8 janar m'u dha shtetësia shqiptare nga Presidenti i Republikës Z. Meta dhe më datë 12 mars 2020 u emërova nga Qeveria Shqiptare në krye të Këshillit Drejtues të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar.

Shqipërisë i kisha dhënë pa kursim dashuri fëmijërore dhe kontributin tim modest në përkrahjen e aviacionit civil shqiptar ndër vite, e Shqipëria më dha gjithçka që mund ta ëndërronte një shqiptar nga Kosova dhe një profesionist i aviacionit civil.

Jam i privilegjuar që përvojën time të gjatë në fushën e aviacionit civil do ta ndaj bashkë me një ekip fantastik në Këshillin Drejtues, me ekspertizë të thellë në politikat zhvillimore, fushën ligjore, ekonomike dhe administrative. Artani, Elira, Evisi dhe Arta janë një aset i pazëvendësueshëm që e bëjnë këtë Këshill kompetent për vendimmarrje edhe në situata të vështira dhe kohë sfida.

Vendimi ynë i parë si Këshill Drejtues ishte ulja e pagave të stafit të AAC-së për shkak të gjendjes së rëndë financiare të shkaktuar nga pandemia COVID-19. Aviacioni shqiptar nuk ishte imun nga ky virus që kishte gjuhëzuar edhe gjigandët e aviacionit civil në botë. Ishte një vendim i vështirë, por i domosdoshëm për të garantuar likuiditetin e AAC-së dhe rikthim gradual në kushte normale pune sapo të kalonte kjo murtajë. Pjekuria dhe përgjegjësia e stafit të AAC-së karshi situatës së paprecedent, përkundër sakrificës së madhe që do ta paguanin me të ardhurat e tyre familjare, janë mbresëlënëse. Ky staf meriton që, sapo të krijohen mundësitë financiare, tash pasi ka filluar normalizimi i transportit ajror me hapa foshnjorë, të shpërblehet sipas meritës me kushte optimale pune. Pa punën dhe përkushtimin e tyre të plotë rikthimi i aviacionit shqiptar në gjendjen para COVID do të jetë shumë më i vështirë.

Dëgjoj nihilistë të thonë – “nuk bëhet Shqipëria!” Si nuk u bëka Shqipëria? Për shembull, në aviacion civil, Shqipëria jo vetëm që është bërë, por po bëhet fuqi rajonale. Dy kompani ajrore me AOC shqiptare (ALBAWINGS dhe AIR ALBANIA) dhe CAT Authorization të konfirmuar nga EASA, ALBCONTROL-i shembull për profesionalizëm dhe zhvillim teknologjik, Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës “Nënë Tereza” me rritjen më të madhe në rajon; kësaj makinerie të fuqishme zhvillimi do t'i bashkohet shpejt Aeroporti Ndërkombëtar i Kukësit, derisa po afrohet dita e hapjes së themelit të Aeroportit Ndërkombëtar të Vlorës. Qershia mbi tortë do të jetë Aeroporti i Sarandës.

Këto zhvillime të mëdha kërkojnë një rregullator të fortë dhe kompetent. AAC-ja është krenare me stafin e vet dhe duhet të jetë shtëpi me dyer të hapura për të gjithë profesionistët shqiptarë të aviacionit civil, të cilët më përvojën dhe dijen e tyre do të bëhen pjesë e projektit tonë për ta bërë Shqipërinë qendër graviteti të aviacionit civil në rajon dhe më gjerë.

Jam i bindur se me udhëheqjen kompetente të Edlirës dhe përkrahjen e Këshillit Drejtues, AAC-ja do të vazhdojë të ofrojë shërbim të shkëlqyer, ta mbajë të motivuar stafin deficitar dhe të jetë një punëdhënëse joshëse për të gjithë ata që do të jenë vlerë e shtuar në përpjekjet tona të përbashkëta.

NJË LAJM I MIRË

për rifillimin e aktivitetit të transportit ajror në vendin tonë.

Data 22 Qershor 2020 shënoi rihapjen e kufijve dhe rinisjen e fluturimeve.



Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë njoftoi rifillimin e aktivitetit të transportit ajror dhe fillimin e veprimeve për fluturimet e rregullta ndërkombëtare sipas skedulave që do të miratohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil për Sezonin e Verës 2020 dhe në vijim. Shoqëritë ajrore dhe Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës morën masat e nevojshme për rifillimin e operimeve dhe për zbatimin e detyrimeve të parashikuara në Protokollin e Operimit të Transportit Ajror, të miratuar me Urdhërin Nr.169, datë 5 qershor 2020, të Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë.

Ndërkaq Autoriteti i Aviacionit Civil do të monitorojë rigorozisht zbatimin e këtyre masave. Operatorët ajrorë që operojnë për dhe nga Aeroporti Ndërkombëtar i Tiranës do të jenë përgjegjës për të informuar pasagjerët për kufizimet e mundshme në fuqi për nisjet nga TIA për në aeroportin e destinacionit të synuar, si dhe për kërkesat që përmbahen në Protokollin e Operimit të Transportit Ajror, si dhe të rregullave të kujdesit dhe sigurisë së shëndetit në aeroportin e destinacionit.

Prioritet i veprimtarisë në kontekstin në fjalë është rivënia në funksionim e transportit ajror në përputhje me rregullat parandaluese dhe mbrojtëse të sigurisë së shëndetit, hartuar sipas rekomandimeve dhe udhëzimeve të organizmave ndërkombëtarë të aviacionit civil dhe atyre të shëndetit publik.

Sfida për profesionistët e sigurisë së aviacionit Post-COVID-19

Opinion nga Geoffrey D. Askew

Data 21 Mars 2020, ishte dita kur virusi COVID-19 u deklarua zyrtarisht si shkak i pandemisë nga Organizata Botërore e Shëndetit (OBSh/ WHO), dhe se ai vazhdon të ketë impakt katastrofik në sektorë të ndryshëm të ekonomisë globale, në veçanti në industrinë e aviacionit.

Aktualisht mbetet e panjohur shkalla e vërtetë e dëmit ekonomik që ka pësuar deri më tani industria e gjerë e aviacionit. Po, është po kaq e vërtetë se aeroportet dhe shoqëritë ajrore janë prekur ndjeshëm- por po ashtu dhe bizneset shoqëruese dhe mbështetëse si shërbimet në tokë, furnizimet me ushqime, pastrimi, koncesionet dhe të tjera, duke përfshirë dhe sigurinë e aviacionit.

Në shkallë globale, shoqëritë ajrore tregtare kishin parashikuar të gjeneronin të ardhura të kombinuara për rreth 872 miliard Dollar Amerikan, për 2020. Ndërkaq, më 14 prill 2020, IATA Bashkimi Ndërkombëtar i Transportit Ajror (IATA) publikoj një analizë të përditësuar që tregonte se kriza e COVID-19 do të sjellë rënien e të ardhurave nga pasagjerët në 314 miliard Dollar Amerikan në 2020, një rënie prej 55% krahasuar më 2019. Për të theksuar këtë impakt, Warren Buffet, investitori legjendar Amerikan shiti të gjitha investimet e tij në katër shoqëritë ajrore më të mëdha amerikane (Delta Airlines, American Airlines, Southwest Airlines dhe United Airlines), duke paralajmëruar se "bota ka ndryshuar" për industrinë e aviacionit për shkak të krizës.

Është e ditur tashmë se fitimet për të gjithë industrinë do janë të rralla, dhe shumica e shoqërive ajrore do luftojnë të mbijetojnë. Shumë aeroporte janë mbyllur, ose kanë reduktuar dukshëm operimet, dhe shoqëritë ajrore kanë parkuar shumicën e flotës tyre ajrore. Qeverive u është kërkuar asistencë financiare së bashku me bankat dhe aksionerët. Kjo është një periudhë e paprecedent për industrinë.

Dhjetëra mijëra të punësuar janë pezulluar, shumë të tjerë janë detyruar të marrin leje pa pagë ose u kërkohej të marrin ulje të konsiderueshme të pagave.

Edhe pse industria e aviacionit është e njohur për qëndrueshmërinë e saj, do të ketë shoqëri ajrore dhe pjesëmarrës të tjerë të industrisë që, për fat të keq, nuk do t'i mbijetojnë vitit.

Fokusi i industrisë së aviacionit tani gjerësisht është se si të rifilloj mes pandemisë COVID-19, operimet ajrore të rregullta. Shumica e pjesëmarrësve të industrisë po eksplorojnë mënyra për të lehtësuar rifillimin e punës së industrisë së aviacionit në një mënyrë të sigurt dhe të vetëdijshme për shëndetin që do të minimizojë mundësitë për përhapjen e sëmundjes. Një shumëllojshmëri e masave, proceseve dhe procedurave të reja tashmë janë duke u konsideruar ose prezantuar në të gjithë botën.

Shtetet Anëtare dhe përfaqësuesit e industrisë në ICAO – duke përfshirë ACI World, IATA, dhe Organizatën e Shërbimeve të Lundrimit Ajror Civil (CANSO), dhe Këshillin Koordinues Ndërkombëtar të Bashkimit të Industrisë të Hapsirës Ajrore (ICCAIA) – kanë punuar së bashku për të zhvilluar Raportin e Task Forcës për Ringritjen të Këshillit të ICAOs për Aviacionin.



Qëllimi i këtij raporti është që të ndihmohen qeveritë kombëtare dhe rregullatorët në gjithë botën në drejtimin e planeve të ringritjes vendore, kombëtare dhe rajonale që janë zhvilluar tashmë dhe të implementohen në gjithë botën për ringritjen e harmonizuar globale.

ACI World që përfshinë thujse gjithë aeroportet ndërkombëtare civile, beson se nuk ka për momentin një masë të vetme që mund të zvogëlonte të gjitha risqet për rifillimin e udhëtimeve ajrore. Harmonizimi i proceseve të reja dhe procedurave paraqet mënyrën më efektive për balancimin e zvogëlimit të riskut me nevojën për zhblokimin e ekonomive dhe mundësimin e udhëtimit.

IATA ka qënë gjithashtu shumë aktive në gjetjen e këshillave të ekspertëve mjekësor në zhvillimin e strategjive për rifillimin e industrisë së aviacionit. Kjo ka përfshirë emërimin aty të një këshilltari mjekësor së bashku me Grupin Këshillimor Mjekësor, që konsiston në dhjetë drejtor mjekësor për shoqëritë ajrore që do përgatisin këshilla për shoqëritë ajrore anëtare të IATAs.



Strategjitë që synojnë uljen e risqeve janë konsideruar nga ana e shoqërive ajrore për rifillimin gradual të operimeve dhe shmangur dyshimet duke përfshirë skanimin e temperaturës së trupit, skanimin e simptomave, përdorimin e maskave dhe Pajisjeve të Mbrojtjes Personale (PPE), distancimin fizik, pastrimin dhe dezinfektimin, masat që asistohet gjurmimi- kontaktit, së bashku me masat për uljen e riskut specifik lidhur me anëtarët e ekuipazhit. Nuk ka ende një vaksinë dhe nuk pritet të zyrtarizohet deri në fund të vitit 2021. Prandaj, industria duhet të mësohet të jetojë me virusin për të parashikuar të ardhmen.

Askush nuk pret që industria të kërcejë përsëri në kapacitetet e Janar / Shkurt 2020 të paktën së shpejti. Disa rajone dhe vende mund të fillojnë operimet para të tjerëve. Frekuenca e fluturimeve do të rritet ngadalë dhe fluturimet jo thelbësore për udhëtarët e biznesit dhe të kohës së lirë nuk ka të ngjarë të rifillojnë menjëherë, pavarësisht se pritet zbritje e konsiderueshme e biletave.

Kështu që, çfarë kuptimi ka kjo për sigurinë e aviacionit?

Së pari dhe përgjithmonë, kërcënimet e sigurisë për industrinë akoma do të ekzistojnë. Ai s'ka shkuar asgjëkundi gjatë kësaj pandemie.

Kuptohet, do të ketë presion të konsiderueshëm në industri për të ulur kostot pasi ajo vazhdon të rrjedhë gjak, dhe fitimet duken më shumë si një ëndërr sesa një realitet i arritshëm së paku së shpejti.

Industria e sigurisë së aviacionit duhet të përgatitet për këtë presion. Ajo ka detyrimin për të kontribuar në rritjen dhe qëndrueshmërinë, ndërsa duhet që në të njëjtën kohë, të mbrojtë industrinë, punonjësit e saj, klientët dhe pasuritë.

Do të ketë kërkesa për të vonuar futjen e pajisjeve dhe teknologjive të reja, për të zvogëluar trajnimin, mbylljen e korsive të pikave të kontrollit/ skanimit për të zvogëluar numrin e stafit dhe masa të tjera për kursimin e kostos.

Sfida për personelin e sigurisë së aviacionit, ndërsa industria përpaket të rindizet është e thjeshtë: të jetë jashtëzakonisht njohës i pozitës ekonomike të industrisë dhe në veçanti i punëdhënësit tij, dhe të kontribuojë për ringritjen kudo që të jetë e mundur me pasion dhe intelekt novator. Në të njëjtën kohë, të jini vërtetë të sinqertë me profesionin tuaj dhe siguroheni që asgjë të mos ndodhë në kohën tuaj të punës dhe që mund të dobësojë aftësinë e industrisë për të mbrojtur jetën.

Kjo do të jetë edhe një herë një provë karakteri në karrierë për të gjithë profesionistët e sigurisë së aviacionit.

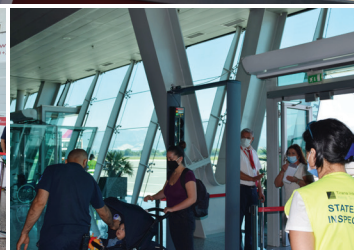
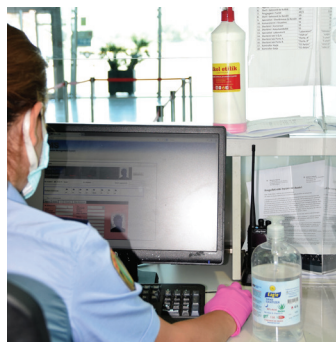
Përshtati në shqip: B. Hazizaj – Qershor 2020

Burimi: [Aviation Security International Magazine](#)

Në një normalitet të ri të imponuar nga Covid-19, vijon puna dhe jeta në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës

Pas rinisjes së fluturimeve në datën 22 Qershor 2020, situata është nën kontroll dhe masat po zbatohen me përpikmëri. Duam të falenderojmë qytetarët për kujdesin e shtuar dhe bashkëpunimin si dhe i ftojme të jenë më vigjilentë në lidhje me ndryshimin e situatës e cila është mjaft dinamike. I mirëpresim në siguri të plotë dhe kujdes maksimal në gjithë udhëtimin e tyre.

Duam të shpresojmë se shumë shpejt situata do të përmirësohet dhe për këtë sensibilizimi ynë, maskat, tunelet dezinfektuese, termometri, broshurat informuese, distanca, dhe të gjitha veprimet e nevojshme parandaluese anti COVID -19, do të na ndihmojnë që kjo ditë të vijë sa më parë.



Rubrika: veprimtaria rregullatore

Miratohet Urdhëri Nr. 169, datë 5.6.2020 i Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë "Për zbatimin e protokolleve të operimit në transportin ajror, transportin rrugor dhe transportin detar, të miratuar nga Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, në kuadër të parandalimit dhe të kontrollit të pandemisë COVID-19, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij".

Autoriteti i Aviacionit Civil, Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, Drejtoria e Përgjithshme Detare dhe Autoritetet portuale, ngarkohen për ndjekjen dhe për zbatimin e këtij urdhri.

Në këtë akt nënligjor theksohet se njohja paraprake me këto protokolle dhe zbatimi me përpikëri i tyre nga të gjithë pasagjerët, jo vetëm do të rrisë sigurinë duke frenuar përhapjen e infeksionit COVID-19, por njëkohësisht, do të lehtësojë ndjeshëm të gjithë procedurat që do të ndiqen në aeroportet, portet, pikat e kalimit kufitar respektive.

Protokollet e operimit në transportin ajror, transportin rrugor dhe transportin detar, mundësojnë vendosjen e masave proporcionale dhe efektive, me qëllim garantimin e sigurisë dhe mbrojtjes së shëndetit të personelit dhe pasagjerëve, duke zvogëluar rrezikun e transmetimit SARSCoV-2 sa më shumë që të jetë e mundur.

Në pjesën e parë A- Menaxhimi i Operimeve në Transportin Ajror, Autoriteti i Aviacionit Civil c mbikëqyrë zbatimin e këtij protokollit nga Enti Menaxhues i Aeroportit dhe operatorët ajrorë që fluturojnë për dhe nga Shqipëria, si dhe të koordinojë me Institutin e Shëndetit Publik dhe Inspektoratin Shtetëror Shëndetësor për të lehtësuar zbatimin e këtij akti.

Ndërkaq Enti Menaxhues i Aeroportit dhe operatorët ajrorë do të marrin masa për zbatimin e parashikimeve të këtij protokollit dhe do të koordinojnë me Autoritetin e Aviacionit Civil si Autoriteti Kombëtar Mbikëqyrës për masat në fjalë, me qëllim të arritjes së një mitigimi optimal të riskut. Enti Menaxhues i Aeroportit dhe operatorët ajrorë do të monitorojnë efektivitetin e masave të marra dhe do të mbledhin të dhëna, të cilat do t'ia transmetojnë Autoritetit të

Aviacionit Civil mbi baza javore.

Materiale promovuese të sigurisë së shëndetit kërkohet të jenë gjerësisht të disponueshme në aeroport (hyrje, ekranet informuese, portat etj.). Materialet duhet të jenë të disponueshme në anglisht dhe në shqip. Këto materiale duhet të jenë të disponueshme edhe në kabinën e fluturimit, mundësisht me audio dhe me video dhe kur nuk është e mundur me fletëpalosje në xhepat e ndenjësve të avionit (Shih. aneksi 2 i këtij protokollit).

Po ashtu kërkohet që Enti Menaxhues i Aeroportit, në përputhje me Planin e tij të Emergjencave, duhet të caktojë një koordinator për të garantuar zbatim të masave parandaluese në mënyrë uniforme nga të gjitha subjektet që ofrojnë shërbime në aeroport.

Të tjera kërkesa dhe masa janë detajuar përgjatë këtij akti në pjesët për:

- *Menaxhimi i pasagjerëve në çdo kohë, përpara mbërritjes në aeroport; menaxhimi i pasagjerëve në aeroportin e nisjes (pastrimi & dezinfektimi);*
- *Aksesin në aeroport;*
- *Matjet e temperaturës në aeroport;*
- *Deklarata e pasagjerit për COVID-19;*
- *Hyrja në goniën e aeroportit dhe lëvizja e pasagjerit në nisje;*
- *Menaxhimi i pasagjerëve në bordin e avionit;*
- *Menaxhimi i pasagjerëve me simptoma në bordin e avionit;*
- *Menaxhimi i pasagjerëve në mbërritje;*
- *Menaxhimi i Ekuipazhit;*
- *Informimi;*

Dy shtojcat 1 dhe 2 kanë të bëjnë me:

1. *Njoftimin e gjendjes shëndetësore përpara lëshimit të lejes së kalimit në bord (BOARDING PASS), dhe për*
2. *Promovimin e Sigurisë së Shëndetit*

Me përmbajtjen e plotë të këtij akti mund të njiheni në faqen e internetit: www.aac.gov.a

Miratohet Urdhëri Nr. 167, datë 4.6.2020, i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjitikës "Për miratimin e rregullores "Mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra", sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

Urdhëri që ka hyrë në fuqi pas as publikimit në Fletoren Zyrtare Nr. 116, datë 19.06.2020 përaftron Rregulloren e Komisionit (BE) nr. 1321/2014, e datës 26 nëntor 2014, mbi vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra, e ndryshuar me

rregulloret e Komisionit (BE) nr. 2015/1088, e 3 korrikut 2015, nr. 2015/1536, e 16 shtatorit 2015, nr. 2018/1142, e 14 gushtit 2018 dhe nr. 2019/1384, e 24 korrikut 2019, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së, L362, datë 17.12.2014.

Pas miratimit të këtij akti, Urdhri i ministrit nr. 110, datë 2.10.2012, "Për miratimin e rregullave mbi vlefshmërinë ajrore të produkteve, pajisjeve aeronautike dhe pjesëve të avionëve, si dhe miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra", shfuqizohet.

Ndërkaq Autoriteti i Aviacionit Civil është ngarkuar për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri, të cilin të plotë e gjeni në faqen e zyrtare të internetit të AAC: www.aac.gov.al dhe/ ose <http://qzbz.gov.al/eli/urdher/2020/06/04/167>

Të rejat e fundit mbi miratimin e projektligjit “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”

Pritet përfundimi i shqyrtimit në komisione dhe kalimi për kalimi për miratim në seancë plenare.

Javët e fundit të muajit qershor 2020 kanë qënë shumë të ngjeshura për Komisionet e përhershme të Kuvendit të Shqipërisë të cilat janë angazhuar plotësisht për miratimin e projektligjit “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”. Puna ka nisur me prezantimin e këtij projektligji para Komisionit për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, dhe ka vazhduar pa u ndalur në Komisionin për Çështjet Ligjore, Administratën Publike dhe të Drejtat e Njeriut, Komisionin për Sigurinë Kombëtare dhe në Komisionin për Integrimin Evropian. Synohet miratimi sa më parë i Kodit të ri ajror, që do sjellë rregullimin e të gjitha veprimtarive në fushën e transportit ajror në një stad të ri. Kujtojmë këtu se Kodi Ajror aktual është miratuar para gati 12 vjetësh dhe është ndryshuar vetëm një herë, në vitin 2011.

Cilat janë risitë e Kodit të ri dhe kur pritët që ai të hyjë në fuqi ?

Rritja e aktivitetit të transportit ajror në përgjithësi nga njëra anë dhe zhvillimi i teknologjisë si në drejtim të mjeteve ajrore, po ashtu edhe në drejtim të infrastrukturës së nevojshme për ofrimin e shërbimeve për transportin ajror, ka çuar në ndryshime të shpeshta dhe të shumta të kuadrit rregullator për këtë aktivitet, si në planin global ashtu dhe në Bashkimin Evropian. Konkretisht, Parlamenti Evropian ka miratuar në vitin 2018, Rregulloren e re Bazë Regulation (EU) 2018/1139.

Kjo rregullore është pjesë e iniciativës së Komisionit Evropian “Strategjia e aviacionit për të rritur konkurrencën e Sektorit të Aviacionit të Bashkimit Evropian”.

Objekti i saj është të përgatisë kuadrin rregullator të sigurisë ajrore (safety) në fluturim për sfidat e 10-15 viteve të ardhshme, për të garantuar një transport ajror të sigurtë, të parrezikshëm dhe ekologjik për pasagjerët dhe publikun në përgjithësi.

Kjo iniciativë synon prezantimin në kuadrin rregullator të sigurisë ajrore (safety), të një qasjeje të bazuar në risk dhe në performancë dhe konsideron më mirë lidhjet e varësisë mes sigurisë ajrore (safety) në aviacion dhe fushave të tjera teknike siç janë siguria në aviacion (security) dhe mbrojtja mjedisore.

Me tranzicionin drejt qasjes së bazuar në risk dhe në performancë tek rregulloret dhe mbikqyrja, shtetet dhe EASA do të duhet të zhvillojnë aftësi dhe kompetenca të reja dhe gjithashtu të jenë në nivel të harmonizuar me teknologjitë më të fundit të zhvilluara nga industria.

AAC në kuadër të përmblotjes së angazhimit shtetëror (Me ratifikimin e Marrëveshjes Shumëpalëshe), që Shqipëria të bëhet pjesë Zonës së Përbashkët të Aviacionit Evropian (ZPAE), duhet të marrë masa që transpozimi i këtyre ndryshimeve ligjore të realizohet dhe të mundësohet më pas implementimi i tyre.

Duke konsideruar se ndryshimi i dytë i Kodit Ajror të RSH-së ka ndodhur në vitin 2011 dhe që nga ajo kohë, veçanërisht legjislacioni evropian për transportin ajror ka pësuar shumë ndryshime, është domosdoshmëri rishikimi i kuadrit rregullator kombëtar.

Disa standarde janë adaptuar nëpërmjet akteve nënligjore, por gjithsesi mbeten disa çështje të cilat zgjidhen vetëm nëpërmjet parashikimit në legjislacionin e nivelit të lartë, siç është dhe ligji për Kodin Ajror.

Këto çështje janë evidentuar edhe në formë rekomandimesh nga organizatat ndërkombëtare që monitorojnë performancën mbikqyrëse e rregullatore të aviacionit civil në Shqipëri, ashtu edhe nga ekspertiza e huaj.

Ky projekt u paraqit për shqyrtim në Kuvendin e Shqipërisë në vitin 2018 dhe si rezultat i ndryshimeve në legjislacionin evropian, veçanërisht si rezultat i miratimit të Rregullores bazë për rregullat e përbashkëta në aviacionin civil, ai u rikthye për rishikim dhe përfshirje të këtyre parashikimeve.

Projektligji aktual është i plotë, i përditësuar me ndryshimet e fundit të kuadrit rregullator evropian dhe i pasuruar me parashikime të munguara deri tani.

Përfituesit nga ndryshimet e propozuara

Me përditësimin e kuadrit rregullator, përfitimet do të ndihen:

- Në nivel shtetëror- AAC do të ketë rregulla të harmonizuara dhe standarde të nivelit evropian, në fushën e transportit ajror. Ky nivel do të garantojë sigurinë në operim (safety) të fluturimeve dhe realizimin e angazhimeve për të mundësuar përfshirjen e vendit tonë në Zonën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit (ZPAE).**
- Në nivelin e ofruesve të shërbimeve dhe operatorëve ajrorë- Sanksionimi i standardeve të harmonizuara eliminon paqartësitë e mundshme që mund të rezultojnë nga ekzistenca e kërkesave të ndryshme ligjore në një aktivitet ndërkombëtar si transporti ajror, duke bërë më të qartë dhe më të lehtë përmblotjen e standardeve dhe ofrimin e shërbimeve brenda këtyre rregullave.**
- Në nivelin e publikut- Për pasagjerët e transportit ajror, krahas garantimit të një shërbimi transporti ajror më të sigurtë, mundësohet transparencë dhe njohuri për të drejtat e tyre, kompensimet e mundshme, apo dëmshpërblimet që përfitojnë, në rast të mohimit të hyrjes në bord të avionit, vonesave apo anulimit të fluturimit.**

Rubrika: aktivitete monitoruese



Siguria në operim është në fokusin e përhershëm të aktiviteteve të përputhshmërisë dhe pjesë e përgjegjësi të AAC në rolin e Autoritetit Kombëtar Mbikqyrës (AKM) sipas përcaktimit të pikës 3, të nenit 8, të Kodit Ajror të Republikës së Shqipërisë.

Për muajin qershor 2020, Drejtoria e Mbikqyrjes së Sigurisë në Operim dhe Vlefshmërisë Ajrore (DMSOVA) raporton kryerjen e :

Takimeve të Rishikimit Vjetor me Operatorët Ajrorë (ALBAWINGS, AIR ALBANIA) me të cilët janë diskutuar përmirësimet e performancave të tyre operacionale përgjatë një viti operim si dhe janë pasqyruar aspektet ku këta operatorë mund të përmirësohen më shumë, sidomos me rifillimin e operimeve përgjatë periudhës së pandemisë COVID-19.

Një audit i ndjekës për të verifikuar mbylljen e papajtuësive të evidentuara nga Inspektorët e Drejtorisë së Mbikqyrjes së Sigurisë në Operim dhe Vlefshmërisë Ajrore nëpërmjet masave korrigjuese të ndërmarra nga Operatori Ajror, si dhe

Rifillimin në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës "Nënë Tereza" të inspektimeve në Vendqëndrim (SAFA/SANA) të avionëve të huaj të cilët operojnë në territorin e Republikës së Shqipërisë, aktivitet i cili ishte ndërprerë për shkak të pandemisë COVID-19, dhe ka për qëllim sigurinë në operim të këtyre avionëve. Ndërsa stafi i Drejtorisë së Mbikqyrjes së Shërbimeve të Lundrimit Ajror

(DMSHLA) kreu në datat 1-4 qershor 2020 një audit ndjekës në ALBCONTROL SH.A.

Ky aktivitet monitorues u zhvillua në distancë, në respektim të plotë të kërkesave për ruajtjen e shëndetit publik të ekipit të AAC dhe të personelit të Ofruesit të shërbimeve të lundrimit ajror, shoqërisë ALBCONTROL SH.A. në kushtet e pandemisë së shkaktuar nga COVID-19.

Në fokus ishin :

1. **Statusi i Gjetjeve dhe Rekomandimeve deri në Dhjetor 2019 dhe UNC 2019, për çdo domain;**
2. **Manaxhimi i Ndryshimeve në vazhdimësi për Fushat (ATS/CNS/AIS/MET/);**
3. **Ndjekja e Rekomandimeve nga Komiteti i Sigurisë Ajrore (Safety);**
4. **Ngjarjet gjatë 6 muajit të parë të vitit 2020;**
5. **Masat dhe përshtatja me situatën e shkaktuar nga COVID-19.**

U konstatua se në këtë situatë të vështirë të pandemisë së shkaktuar nga COVID-19, ALBCONTROL SHA, ka marrë masa dhe përshtatur me sukses proceset e punës me qëllim ruajtjen e standardeve të sigurisë ajrore (safety) dhe respektimin e kërkesave sipas udhëzimeve të ICAOs dhe Ministrisë së Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale.

Pyetjet më të shpeshta rreth fluturimeve

Fluturimi im u vonua. A mund të kërkoj kompensim financiar?

Ju mund të kërkonit kompensim nëse ju mbërrini në destinacionin tuaj me vonesë për më shumë se tre orë për shkak se fluturimi u vonua. Gjithësesi transportuesi juaj ajror mund të përjashtohet nga pagesa e këtij kompensimi në situatë të caktuara.

Çfarë tjetër mund të kërkoj nëse fluturimi im është me vonesë?

Nëse fluturimi juaj është me vonesë për afate kohore të caktuara atëherë transportuesi juaj ajror është i detyruar të kujdeset për ju. Ata duhet t'ju ofrojnë ushqim dhe pije freskuese për kohën që jeni duke pritur, mundësi për kryer një telefonat, lidhje për kompjuterin ose faks, akomodim në hotel kur nevojitet dhe transport ndërmjet aeroportit dhe hotelit. Përveç kësaj, nëse vonesa është mbi 5 orë dhe ju nuk dëshironi të udhëtoni atëherë transportuesi ajror u detyrohet kthimin e plotë të vlerës së paguar.

Fluturimi im u vonua mbi 12 orë dhe transportuesi ajror tha se nuk mund të ofroj ushqim dhe pije freskuese. Në të kundërt ata më thanë se mbaj faturat. Çfarë duhet të bëj tani?

Nëse fluturimi juaj për shumë kohë atëherë transportuesi juaj duhet të kujdeset për ju. Ata duhet t'ju ofrojnë ushqime dhe pije freskuese, akses për një telefonat, lidhje me kompjuter ose faks, akomodim hoteli kur nevojitet dhe transport ndërmjet aeroportit dhe hotelit. Nëse transportuesi ajror dështon të kujdeset për ju dhe ju detyroheni të bëni vet rregullime të arsyeshme, atëherë ju duhet të ruani të gjitha faturat tuaja. Ju atëherë duhet t'i paraqisni kopjet e këtyre faturave transportuesit tuaj sa më shpejtë të jetë e mundur (disa transportues ajror kërkojnë faturat origjinale e në këto raste ju duhet të ruani kopjet për vetë).

Më kanë thënë se fluturimi im po kryhet në një kohë tjetër nga ajo që kisha bërë rezervimin. Shoqëria ajrore thotë se kjo është për shkak të një "ndryshimi në skedul" Mund të kërkoj të marrë vlerën mbrapshtë ose kompensim?

Nuk ka ndonjë akt ligjor të caktuar për drejtimin e ndryshimit të skedulit, megjithëse transportuesit ajror shpeshë u referohen atyre. Ju zakonisht do të kërkonit të rimerrni vlerën kur ndryshimi i skedulës është për më shumë se dy orë. Nuk ka të drejta për kompensim në rastet e ndryshimit të skedulës.

Fluturimi im u anulua. Më është ofruar një fluturim alternativ në një tjetër aeroport në qytetin për të i cili po udhëtoj. Kush do ti paguaj shpenzimet e mia për tu kthyer tek aeroporti i origjinës (automjeti im është parkuar atje)?

Kur një rrethinë, qytet ose rajon ka disa aeroporte dhe transportuesi juaj ajror ofron ri-drejtim për ju në tjetër nga ai i nisjes, ai duhet përballoj shpenzimet e transportit tuaj nga aeroporti alternativ tek ai i nisjes. Nëse nuk kërkonit t'ju çojnë atje, atëherë me transportuesin tuaj ajror mund të bini dakort që ai t'ju paguaj transportin për tek një destinacion aty pranë.

Pas anulimit të fluturimit tim transportuesi ajror tha se së shpejti ata mund të më ri-drejtojnë fluturimin mëngjesin që vjen. Kjo ishte e papërshtetshme për mua kështu që unë rezervova një fluturim tjetër me tjetër shoqëri ajrore. Çfarë vlere mund të marr mbrapshtë, nëse?

Vlerën e biletës mund ta rimerrni për fluturimin e pakryer (anuluar) vetëm nga shoqëria ajrore e origjinës. Për më tepër, transportuesi origjinal ajror nuk ka përgjegjësi për çdo shpenzim që ju bëni ndërsa prisni për fluturimin tuaj të ri.

E kam anuluar fluturimin tim vet. A mund të kërkoj vlerën e plotë të biletës së paguar apo vetëm taksat dhe tarifat e saj?

Nëse ju e keni anuluar rezervimin tuaj, ju duhet t'i referoheni kushteve dhe afateve të rëna dakort në kohën e rezervimit dhe blerjes së biletës. Disa bileta janë të kthyeshme në vlerë të plotë (psh. kthehet tarifa plus dhe taksat) ndërsa të tjerat, ato që posaçërisht janë bileta me vlerë tarifore të ultë, janë zakonisht të pakthyeshme, përveç taksat dhe ndonjë element detyrimi tjetër. Pretendimet për kthim të plotë vlerës – duke përfshirë kthimin e taksave dhe detyrimeve vetëm- duhen bërë direkt tek shoqëria ajrore sa më shpejtë të jetë e mundur. Disa transportues ajror mbajnë tarifë administrative për kryerjen e këtyre kthimeve të vlerave.

KONTAKT

AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

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

SEKTORI PËR TË DREJTAT E PASAGJERIT

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

REDAKTOI:

Z. BUJAR HAZIJAJ - Koordinator Për Të Drejtën Për Informim
EMAIL: Bujar.Hazijaj@aca.gov.al

ZNJ. EDLIRA SALIAJ - Këshilltare për median
EMAIL: Edlira.Saliaj@caa.gov.al

MEDIA SOCIALE



facebook.com/AlbanianCAA



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