



Korrik 2020

POSTA AJRORE

Miratohet Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë

**Ministrja Balluku: I përafrohemi legjislacionit europian,
dokument i rëndësishëm për industrinë e aviacionit.**



Dita e enjte e datës 23 korrik 2020 ishte një ditë e ngjeshur pune për Kuvendin e Shqipërisë. Rendi i ditës përmbante plotë 18 çështje mes të cilave dhe shqyrtimin e miratimit të Projektligjit "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", i cili kërkonte shumicë të cilësuar votash (3/5 e të gjithë anëtarëve të Kuvendit) për miratim.

165 nene, 13 kapituj dhe 6 nënkapituj që përbëjnë strukturën e këtij ligji janë kurorëzimi i një pune të palodhur dhe shumë profesionale të bërë nga grupet e punës të organizuara nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, që prej vitit 2018.

Gjatë seancës plenare, Ministrja e Infrastrukturës dhe Energjisë, Znj. Belinda Balluku, prezantoi në Kuvend ndryshimet ligjore të propozuara në ligjin për Kodin Ajror, të cilat synojnë përafrimin e legjislacionit shqiptar me atë europian, sa i takon operimit të industrisë së Aviacionit Civil.

Ndryshimi i fundit ligjor në këtë sektor në Shqipëri është bërë në vitin 2011, por zhvillimi i madh i sektorit, veçanërisht vitet e fundit, e ka bërë të nevojshme ndërhyrjen në Kodin Ajror, për t'ju përshtatur legjislacionit europian, theksoi ministrja Balluku.

Disa prej standardeve janë adoptuar në legjislacionin shqiptar ndër vite, përmes hartimit të akteve nënligjore, por janë ende një sërë çështjesh zgjidhja e së cilave jepet vetëm përmes ndërhyrjes drejtpërdrejt në ligj, siç janë ndryshimet e propozuar së fundmi në Kodin Ajror.

Nevoja për ndryshime në ligj, në formë gjetjesh dhe rekomandimesh është evidentuar edhe nga organizatat ndërkombëtare, që monitorojnë performancën mbikëqyrëse e rregullatore të aviacionit në Shqipëri, por edhe nga ekspertët të huaj.

"Projektligji për Kodin Ajror që propozojmë sot për miratim është i plotë, i përditësuar me ndryshimet e fundit të kuadrit rregullator europian dhe i pasuruar me parashikimet e munguara deri më tani. Disa nga risitë e këtij projektligji janë, qartësimi i marrëdhënieve mes enteve që ofrojnë shërbime në fushën e Aviacionit Civil dhe që do t'a zbatojnë këtë. Gjithashtu, Autoriteti i Aviacionit Civil do të duhet të mundësojë lejimin e përjashtimit. Gjatë kohës së pandemisë kemi parë qartësisht që është kërkuar një rregullim apo një lejim përjashtimi, siç ishte në rastin e licencave, të cilat kanë parashikime kohore për orët e punës që zhvillohen nga pilotët apo nga kontrollorët e trafikut ajror, dhe na është dashur të ndërhyjë për shkak të pandemisë, duke qenë se volumi i trafikut është zvogëluar ndjeshëm. Kështu që mundësia e lejimit të përjashtimit është një pikë shumë e rëndësishme që gjen akomodim në këtë kod", u shpreh Balluku.

Ministrja e Infrastrukturës dhe Energjisë, theksoi se një tjetër risi e këtij projektligji është organizimi i hapësirës ajrore ku përcaktohen përgjegjësitë e ministrit përgjegjës për transportin dhe ministrit përgjegjës për mbrojtjen duke krijuar një koordinim të veprimeve përsa i përket përdorimit të hapësirës ajrore. Gjithashtu parashikohet krijimi i Bordit të Menaxhimit të hapësirës ajrore shqiptare me përfaqësues nga të dy ministrat përgjegjës.

Një risi tjetër është edhe krijimi i Programit Shtetëror të Sigurisë së Operimit. "Kemi ndërhyrë dhe në shumë kapituj të tjerë për të krijuar dhe harmonizuar marrëdhënien midis të gjithë aktorëve dhe faktorëve të Autoritetit të Aviacionit Civil. Kemi përafëruar këtë Kod me të gjitha gjetjet dhe kërkesat e rekomandimit të Bashkimit Europian", nënvizoi ministrja e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Ministrja Balluku ftoi deputetët t'a votojnë këtë ligj, pasi është një dokument shumë i rëndësishëm për një industri në rritje në vendin tonë, siç është aviacioni.

Në përputhje me Rregulloren e Kuvendit për këtë çështje u shpreh nismëtari Komisioni përgjegjës për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin, u dhanë mendime nga komisioni për Çështjet Ligjore, Administratën Publike dhe të Drejtat e Njeriut, komisioni për Sigurinë Kombëtare, komisioni për Integrimin Evropian dhe pati diskutime nga grupet parlamentare dhe me pas u kalua për miratim fillimisht në parim, nen/nen dhe në tërësi. Në përfundim, Parlamenti i Shqipërisë miratoi me 89 vota pro ligjin Nr.96/2020, datë 23 korrik 2020 "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë".

Po çfarë të rehash sjell ky dokument ligjor për shtetin dhe posaçërisht për komunitetin e aviacionit civil në vendin tonë si dhe në raport me detyrimet ndërkombëtare?

Ashtu siç përshkruhet dhe në relacionin shoqërues të Këshillit të Ministrave ky projektligj ka për qëllim rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e aviacionit civil.

Qëllimi i veçantë i këtij projektligji është rregullimi i veprimtarisë së avionëve civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, të avionëve për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi sipas dispozitave të këtij Kodi në përputhje me nenin 83 bis të Konventës së Çikagos, dhe të avionëve të regjistruar në një shtet tjetër, por që operojnë me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë. Me qëllim përmirësimit të legjislacionit, sipas rekomandimeve të ekspertëve të Komisionit Evropian, përafrimit të akteve të Bashkimit Evropian të përcaktuara në aneksin I, të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët të Aviacionit Evropian (ZPAE), në fillim u hartua një projektligj, i cili do të ndryshonte ligjin nr.10040, datë 22.12.2008, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar, me ligjin nr.10484, datë 24.11.2011.

Duke qënë se ndryshimet e propozuara preknin mbi gjysmën e dispozitave të neneve të ligjit aktual "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar dhe, duke konsideruar faktin se ky do të ishte ndryshimi i dytë që i bëhej këtij ligji, u hartua një projektligj i ri, i cili, përveç ndryshimeve të dispozitave ekzistuese, bën dhe një saktësim nga ana gjuhësore dhe standardizim të të gjithë termave në fushën e aviacionit civil, por pa ndryshuar strukturën e ligjit nr.10040, datë 22.12.2008, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar, i cili parashikohet të shfuqizohet nga ky projektligj. Me vendimin nr.311, datë 31.5.2018, të Këshillit të Ministrave, "Për propozimin e projektligjit "Kodi ajror i Republikës së Shqipërisë", projektligji u përcoll për miratim në Kuvend. Gjatë shqyrtimit në komisionet parlamentare në periudhën shtator – tetor 2018, në Komisionin e Veprimtarive Prodhuese, për shkak të daljes së një rregulloreje të re evropiane 2018/1139, "Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil", e cila shfuqizon rregulloren EU nr.216/2008 dhe është rregullorja bazë në fushën e aviacionit civil, projektligji u tërhoq, me qëllim reflektimin e kësaj rregulloreje evropiane.

Gjatë kësaj kohe specialistët dhe grupi i punës patën mundësinë që të reflektojnë ndryshimet duke rritur kështu cilësinë dhe përputhshmërinë me aktet e fushës

së aviacionit civil ndërkombëtar (ICAO) dhe me theks atë evropian (EASA, ECAC) në kuadër të integritetit të vendit tonë në Bashkimin Evropian.

Është fakt i rëndësishëm për t'u nënvizuar që miratimi i këtij projektligji nuk ishte i planifikuar në programin e përgjithshëm analitik të projektakteve që do të paraqiteshin për shqyrtim në Këshillin e Ministrave për vitin 2019, por ishte i planifikuar në Planin Kombëtar të Integritetit Evropian, çka tregon se axhenda evropiane mbetet përparësi për qeverinë e Republikës së Shqipërisë.

Zbatimi i Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit (MSA) shtrun para Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë detyra të rëndësishme lidhur me ndryshimet e legjislacionit kombëtar në përafrimin me legjislacionin e Bashkimit Evropian. Grupi i ekspertëve hartues të këtij akti normativ i'a ka dal me sukses detyrës së marr përsipër për të reflektuar në projektligj eksperiencën më të fundit legjislative në fushën e transportit ajror evropian, duke marrë në konsideratë:

- strukturën aktuale legjislative të KE (acquis communautaire të transportit ajror);
- Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar (Konventën e Çikagos);

Autoriteti i Aviacionit Civil, si institucioni mbikëqyrës i të gjitha veprimtarive në fushën e aviacionit civil në Shqipëri, me miratimin e këtij ligji ka mundësi më të plota të realizojë funksionet e tij nga ana ligjore.

Ndërkaq industria e aviacionit ka mundësinë të njihet më qartë me detyrimet e saj, me qëllimin e vetëm, atë të garantimit të nivelit të pranueshëm të sigurisë në fluturim (safety).

Gjithashtu, arrihet të formalizohet më qartë bashkëpunimi mes institucioneve të ndryshme brenda dhe jashtë transportit ajror (civil), me qëllim të menaxhimit të hapësirës ajrore në mënyrë të sigurt dhe eficiente.

Cila është shkalla e përafrimit me acquis të BE?

Lidhur me legjislacionin evropian, në ligj gjejmë pasqyrim të pjesshëm e diku dhe të plotë masat zbatuese të detyruara nga rregulloret evropiane, si më poshtë vijon:

- Rregullorja (BE) 2018/1139 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 4 korrik 2018, "Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe për themelimin e EUASA-s, që ndryshon rregulloret (EU) nr.2111/2005, (KE) nr.1008/2008, (EU) nr.996/2010, (EU) nr.376/2014 dhe Direktivat 2014/30/BE dhe 2014/53/BE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, e cila shfuqizon rregulloret (KE) nr.552/2004, dhe (KE) nr.216/2008 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit dhe rregulloren e Këshillit (KKE) nr.3922/91;

- Rregullorja (KE) nr.1008/2008 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 24 shtator 2008, "Mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitetin Evropian", numri CELEX 32008R1008;

- Rregullorja (KE) nr.1070/2009 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 21 tetor 2009, që ndryshon Rregulloret (KE) nr.549/2004, (KE) nr.550/2004, (KE) nr.551/2004 dhe (KE) nr.552/2004, me qëllim përmirësimin e performancës dhe qëndrueshmërisë së sistemit të aviacionit evropian, numri CELEX 32009R1070;

- Rregullorja (EU) nr.996/2010 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 20 tetor 2010, "Mbi investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, e cila shfuqizon Direktivën 94/56/KE", numri CELEX 32010R0996;

- Rregullorja (KE) nr.300/2008 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 11 mars 2008, "Për rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil, e cila shfuqizon Rregulloren (KE) nr.2320/2004", numri CELEX 32008R0300.

Gjithashtu, në këtë projektligj janë parashikuar edhe dispozita për nxjerrjen e akteve nënligjore, të cilat do të përfrojnë plotësisht rregulloret evropiane të mësipërme, si dhe i hapet rrugë përafrimit të legjislacionit edhe me rregulloret e tjera evropiane.

Kur hynë fuqi ligji nr. 96/2020, datë 23.7.2020 i miratuar nga Kuvendi i Shqipërisë dhe cilat janë pasojat juridike në legjislacionin aktual?

I miratuar tashmë si ligj, Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë, pritet të hyjë në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Pas hyrjes në fuqi, ashtu siç parashikohet në nenin 164 - Shfuqizimet

1. Ligji nr.10 040, datë 22.12.2008, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar, shfuqizohet.

2. Aktet nënligjore në fuqi, të cilat nuk bien në kundërshtim me dispozitat e këtij Kodi, vazhdojnë të mbeten në fuqi deri në daljen e akteve nënligjore në zbatim të këtij Kodi.

Burimi: <https://www.parlament.al/Document?tipId=1&dokumentId=3912>

Znj.Kraja dhe Z.Ejupi takohen në Tiranë



U zhvillua në Tiranë takimi dypalësh midis Drejtorit Ekzekutiv të Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar, Znj. Edlira Kraja dhe Drejtorit të Përgjithshëm të AAC Kosovë, Z. Bujar Ejupi.

Takimi u mbajt në ambientet e Autoritetit të Aviacionit Civil Shqiptar dhe në fokus ishin çështjet e bashkëpunimit ndërmjet dy autoriteteve të aviacionit civil, përfshirë impaktin e pandemisë së shkaktuar nga COVID-19 në transportin ajror të dy vendeve dhe masat e ndërmarra për ri-fillimin e operimeve bazuar në protokollet e miratuara për ruajtjen e shëndetit të publikut dhe sigurinë operacionale.

U ra dakord gjithashtu që në kuadër të bashkëpunimit të realizohen shkëmbime eksperiencash, me përfshirjen dhe pjesëmarrjen e përbashkët të inspektorëve në kryerjen e aktiviteteve mbikëqyrëse dhe atyre certifikuese, me synim rritjen e kapaciteteve profesionale të inspektorëve të dy autoriteteve. U diskutuan dhe mundësitë e organizimit të workshopeve me pjesëmarrjen stafit nga të dyja palët.



Një ditë në Aeroport

AAC sjell një panoramë të dinamikës së zbatimit të Protokollit të Operimit në Transportin Ajror nga ana e industrisë së aviacionit civil.

E gjithë periudha e kohës që po kalojmë që pas shfaqjes së virusit COVID-19, vendosjes së gjendjes së fatkeqësisë natyre dhe aktualisht në sektorin e transportit ajror është karakterizuar nga sfida të përditëshme ku në njërin anë duhet garantuar siguria në operim (safety), rregullshmëria dhe eficientia e operimeve ndërsa në anën tjetër duhet garantuar siguria e shëndetit të pasagjerëve dhe punonjësve të këtij sektori.

Miratimi i Protokolleve të Operimit në Transportin Ajror, Transportin Rugor dhe Transportin Detar, në kuadër të parandalimit dhe kontrollit të pandemisë COVID-19, nga ministria e Infrastruktursë dhe Energjisë nëpërmjet Urdhërit Nr.169, datë 5.6.2020, u mirëprit dhe e gjithë industria e aviacionit civil është e angazhuar maksimalisht për zbatimin e masave proporcionale dhe efektive, me qëllim garantimin e sigurisë dhe mbrojtjen e shëndetit të personelit dhe pasagjerëve, duke zvogëluar rrezikun e transmetimit të SARS-CoV-2 sa më shumë të jetë e mundur.

Çdo ditë në aeroport bëhet menaxhimi i pasagjerëve në çdo kohë.

Kujdesi nis që përpara mbërritjes në aeroport. Aksesit në aeroport bëhet nëpërmjet një tuneli dezinfektues dhe detektorit të matjes së temperaturës.

Gjatë check-in, qytetarët plotësojnë një deklaratë me të dhëna për COVID-19.

Hyrja në godinën e aeroportit dhe lëvizjet e pasagjerëve në nise monitorohen me kujdes duke respektuar distancën e sigurisë. Të gjitha protokollet për menaxhimin e pasagjerëve në bordin e avionit, menaxhimin e pasagjerëve me simptoma në bord të avionit, menaxhimin e pasagjerëve në mbërritje, menaxhimin e ekuipazhit, informimin dhe promovimin e sigurisë së shëndetit janë çështje me të cilat Autoriteti i Aviacionit Civil ballafaqohet çdo ditë.

16 shoqëri ajrore që ofrojnë fluturime të rregullta (scheduled) nga dhe për në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës "Nënë Tereza", shumë të tjera që ofrojnë fluturime jo- të rregullta (charter) realizojnë disa dhjetra operime ditore, qindra pasagjerë që nisen e mbërrijnë çdo ditë kërkojnë mbikqyrje për zbatimin e këtij Protokollit nga ana e Operatorit të Aeroportit dhe operatorëve ajrorë që i kryejnë këto shërbime dhe fluturime.

- Në këtë veprimtari ditore Autoriteti i Aviacionit Civil vepron në cilësinë e Autoritetit Kombëtar Mbikqyrës për masat që përcaktohen në protokoll dhe me qëllim arritjen e një mitigimi sa më optimal i koordinon veprimet me Institutin e Shëndetit Publik (ISHP) dhe Inspektoriatin Shtetëror Shëndetësor (ISHSH).

Në thelb të të gjithë punës dhe përpjekjeve është ndërgjegjësimi i publikun për rëndësinë e zbatimit të masave parandaluese ndaj COVID-19.

Kudo në mjediset e Aeroportit syri të ndeshet me materialet promovuese të sigurisë së shëndetit si në gjuhën shqipe ashtu dhe në atë angleze në audio dhe me video, fletëpalosje në xhepat e ndënjësve të avionëve, banera adezive në vendet më të dukshme brenda terminalit të aeroportit, në ekranet informuese, etj.

Autoriteti i Aviacionit Civil ka prezencë ditore në aeroport. Është ngritur Grupi i monitorimit me ekspertë nga fusha të ndryshme të AAC, i cili monitoron dhe verifikon implementimin e masave të ndërmarra nga Operatori i Aeroportit dhe operatorët ajror që fluturojnë për dhe nga Shqipëria.

Operatori i Aeroportit ndërkaq ka bërë një punë të mirë në implementimin dhe zbatimin e masave në mënyrë korrekte dhe të qëndrueshme. Kështu:

- TIA ka përcaktuar një portë të dedikuar për hyrjen dhe një portë të dedikuar për daljen e pasagjerëve nga terminali. Në portën e dedikuar për hyrjen e pasagjerëve është vendosur një stacion i pajisur me tunel dezinfektimi, tapet dezinfektimi si dhe personel për kontrollin e përdorimit të MMP (Mjete Mbrojtëse Personale) nga pasagjerët. Pas testeve të kryera mbi funksionimin e tunelit të dezinfektimit në hyrje të terminalit, Grupi i monitorimit vërteti se gjithçka ishte siç kërkohet nga standardi. Gjithashtu u verifikua prezenca gjatë gjithë kohës e stafit në stacionin, siç specifikohet më lart.
- Është vendosur pajisja automatike për matjen e temperaturës në hyrje të terminalit si dhe në zonën e mbërritjeve. TIA ka caktuar personel për monitorimin e funksionimit të pajisjes dhe vlerave respektive të temperaturës, me qëllim identifikimin e rasteve të mundshme simptomatike dhe izolimin e tyre.
- Janë vendosur dezinfektantë për duart me përmbajtje 70% alkool në disa pika nga terminali dhe deri në daljen nga porta (gate).
- Janë vendosur ndarje me Plexiglass në sportelet e check-in dhe në kabinat e kontrollit të policisë, duke qenë se stafi ndërvepron drejtpërdrejt me pasagjerët, dhe kuptohet që rreziku i infektimit është më i lartë.

- TIA ka pajisur personelin e sigurisë së aviacionit (security) me të gjitha mjetet mbrojtëse personale (përfshirë syzet me xham mbrojtës), siç kërkohet nga protokollit.
- Në zonën e Check in është konstatuar ruajtja e distancimit fizik (1,5 m) nga pasagjerët. Në raste sporadike grumbullimesh të personave, sidomos gjatë plotësimit të formularit mbi COVID-19, personeli i sigurisë së TIA është kujdesur për menaxhimin e situatës.
- Ruajtja e distancave fizike, sipas protokollit është konstatuar në mënyrë të vazhdueshme dhe në zonën e kontrollit të pasaportave (në nisje dhe në mbërritje), si dhe në kanalin e sigurisë.
- Enti Menaxhues i Aeroportit, ka marrë masa që në aeroport të krijohet mundësia e blerjes së maskave, për t'ju ardhur në ndihmë pasagjerëve që nuk kanë maska personale.
- Procesi i dizinfektimit nga personeli i TIAs i makinave që transportojnë pasagjerët me aftësi të kufizuara lëvizëse, siç janë PRM, pasagjerët e moshuar, të semurët, etj.
- Eshte krijuar kanali i sigurise mbuluar me cadra në zonen e mbërritjes së avionëve, për të gjithë pasagjerët që mbërrijnë me autobus dhe presin sipas radhës për të hyrë në terminalin e aeroportit para kontrollit të pasaportave për të evituar nxehtësinë nga dielli.
- Përdorimi i autobuzëve të pasagjerëve i cili mbushet me 30-40 % kapacitet të autobuzit për të ruajtur distancën sociale brenda saj.
- Plotësimi i skedave të udhëtimit nga pasagjerët e çdo fluturimi dhe dorëzimi i tyre nga axhenti i rampës i TIA tek inspektori i ISHP.

Të dhëna statistikore për periudhën Janar - Qershor 2020

Numri i fluturimeve në nisje & mbërritje, dhe i pasagjerëve

Muaji	2020	Mbërritje	Nisje	Totali
Janar	1.033	114,520	131,160	245,680
Shkurt	875	97,686	96,034	193,720
Mars	449	37,948	38,158	76,106
Prill	72	2,240	1,743	3,983
Maj	104	4,889	2,083	6,972
Qershor	230	19,952	8,464	28,416

Kompania ajrore: 14 kompani Charter turistik: 14 kompani

Airline	Charter
Aegean Airlines	AMC
Air Serbia	SunExpress
Albawings	Jonika
Air Albania	Smartwings Poland
Alitalia	Belavia
Austrian Airlines	LOT
Blue Panorama	Eurowings
British Airways	Enter Air - Polish
Ernest Airlines	Freebird Airlines
Jetairfly	Turkish Airlines
Lufthansa	SKYUP Airlines
Pegasus Airlines	Smartwings
Transavia HV	Ukraine International Airlines

Aty ku ekziston një vullnet për t'u hapur, ka mënyra për ta bërë atë me përgjegjësi

Anketa për Udhëtarët Zbulon Shqetësimet për COVID-19



7 korrik 2020, Gjenevë, Zvicër

Bashkimi Ndërkombëtar i Transportit Ajror (IATA) publikoi rezultatet e kërimit të një ankete me opinionet e publikut që tregon dëshirën për të udhëtuar teksa transporti ajror po zhytet nga shqetësimet për rreziqet e kapjes së COVID-19 gjatë udhëtimit në rrugë ajrore. Planet e industrisë për rifillimin e udhëtimeve ajrore adresojnë shqetësimet kryesore të pasagjerëve.

Shqetësimet për Udhëtimin gjatë COVID-19

Ndërsa bëjnë kujdes për t'u vetmbrojtur nga COVID-19, 77% e tyre thonë se i lajnë duart më shpesh, 71% se qëndrojnë larg grumbullimeve dhe 67% se mbajnë maskën në fytyrë, në publik. 58% e të anketuarëve thonë se kanë hequr dorë nga udhëtimi ajror dhe 33% që sugjerojnë heqjen dorë nga udhëtimi ajror deri sa të jenë në fuqi masat për zvogëlimin e riskut të kapjes nga COVID-19.

Në Aeroport

1. Të shqetësuar për të qenit në një autobus / tren të mbushur me njerëz gjatë rrugës për në aeroplan (59%)
2. Për qëndrimin në radhë në check-in/në kontrollin e sigurisë/ atë kufitar ose gjatë bordit (42%)
3. Teksa përdorin mjediset e tualetit të aeroportit (38%).

Për Bordin e Avionit

1. Teksa qëndrojnë pranë dikujt që mund të jetë infektuar (65%)
2. Teksa përdorin tualetin në avion (42%)
3. Teksa bëjnë frymëmarrje të ajrit në avion (37%)

Kur pyeten për renditjen e tre masave kryesore që do t'i bënin të ndiheshin më të sigurtë, 37% vendosën skanimin për COVID-19 në nise, në aeroporte, 34 % mbajtjen e detyrueshme të maskës së fytyrës dhe 33% shënuan masat e distancimit social në avion.

Vet pasagjerët paraqitën dëshirën për të luajtur një rol në ruajtjen e fluturimit të sigurtë me gatishmërinë për:

1. Kalimin e kontrolleve për temperaturën (43%)
2. Mbajtjen e maskës gjatë udhëtimit (42%)
3. Kryerjen online të Check-in për të minimizuar ndërveprimin në aeroport (40%)
4. Kryerjen e testimit për COVID-19 para udhëtimit (39%)
5. Sanitizimin e zonës në vendin e ndënjës (38%).

"Njerëzit janë qartësisht të shqetësuar për COVID-19 kur udhëtojnë. Por ata janë gjithashtu të sigurtë për masat praktike që kanë futur qeveritë dhe industria bazuar në Udhëzuesin e zhvilluar nga ICAO për ringritjen e aviacionit civil ndërkombëtar. Këtu përfshihen veshja e maskës, përdorimi i teknologjisë për uljen e kontaktit në proceset e udhëtimit dhe masat e skanimit. Kjo na tregon se jemi në rrugë të mbarë për rikthimin e besimit në udhëtim. Por, kuptohet do kërkoj kohë. Për të pasur efekte maksimale, është e rëndësishme që qeveritë t'i bëjnë këto masa në nivel global," thotë Alexandre de Juniac, Drejtor i Përgjithshëm Ekzekutiv i IATA's.

Anketa gjithashtu evidenton disa çështje të rëndësishme që rivendosin besimin kur industria do ketë nevojë të komunikoj faktet më me shumë efektivitet. Shqetësimet më kryesore të udhëtarëve në bord përfshijnë:

Cilësinë e ajrit në kabinë: Udhëtarët nuk janë shumë të bindur për cilësinë e ajrit në kabinë. Ndërsa 57% e udhëtarëve besojnë që cilësia e ajrit është e rrezikshme, 55% u përgjigjen se e kuptojnë që aty ajri është i pastër si një sallë operimesh. Cilësia e ajrit në një avion modern është në fakt, shumë herë më e mirë se në çdo mjedis tjetër të mbyllur. Ajri rifreskohet çdo 2-3 minuta, teksa në zyrat e ndërtesave ajri ndërrohet 2-3 herë në orë. Dhe për më tepër, filtrat e grimcave me efikasitet të lartë të ajrit (HEPA) kapin mbi 99.999% të mikrobeve, përfshirë Coronavirus.

Distancimin social: Qeveritë këshillojnë të mbahet maska (ose mbulim i fytyrës) kur distancimi social është i pamundur, siç është rasti i transportit publik. Kjo në linjë me këshillën e Udhëzuesit të ICAO's për Ringritjen. Përveç kësaj, ndërsa pasagjerët janë ulur pranë e pranë në bord, lëvizja e ajrit në kabinë shkon në tavanin e avionit. Kjo kufizon shpërndarjen e virusit ose grimcave prapa ose përpara drejtë kabinës. Ka disa pengesa natyrore për transmetimin e virusit në kabinë, duke përfshirë orientimin drejtë pasagjerëve (që kufizon ndërveprimin ballë për ballë), ndënjëset e shpinës që kufizojnë transmetimin nga radha në radhë dhe lëvizjet e kufizuara të pasagjerëve në kabinë.

Nuk ka kërkesë për masa të distancimit social në bordin e avionit as nga autoritetet e respektuara të aviacionit siç janë Administrata Federale e Aviacionit e SHBA, EASA ose ICAO.

"Nuk është sekret që pasagjerët kanë shqetësime për riskun e transmentimit në bord të COVID-19. Ato duhet të sigurohen nga shumë karakteristika të integruara anti-virus të sistemit të rrjedhës së ajrit dhe rregullimeve të ndënjës përpara. Në krye të kësaj, skanimit para fluturimit dhe mbulimi i fytyrës janë mbi gjithë masat shitesë për mbrojtjen që po implementohen nga industria dhe qeveritë bazuar në këshillat e ICAOs dhe OBSH. S'ka asnjë mjedis pa risk, por pak mjedise janë aq të kontrolluar sa kabina e avionit. Dhe ne kemi nevojë të sigurohemi që udhëtarët e kuptojnë këtë," thotë de Juniac.

S'ka zgjidhje të shpejtë

Ndërsa afërsisht gjysma e të anketuarëve (45%) tregoi që ata dëshirojnë t'u kthehen udhëtimeve në pak muaj të uljes së pandemisë, kjo është një rënie e ndjeshme nga 61% e të anketuarëve të regjistruar në anketën e muajit Prill. Në përgjithësi, rezultatet e anketimit demonstrojnë që publiku nuk e ka humbur shijen për të udhëtuar, por ka dhe bllokues të kthimit të niveleve të para krizës për udhëtimin.

- Një shumicë e udhëtarëve të anketuar planifikojnë t'u kthehen udhëtimeve për të parë familjarët dhe miqtë (57%), për pushime (56%) ose për të bërë biznes (55%) sa më shpejtë të jetë e mundur pas rënies së pandemisë.
- Por, 66% thanë se do të dëshironin t'u kthehen më pak udhëtimeve për qejf dhe biznes pas pandemisë në botë.
- Dhe 64% thanë se do të dëshironin t'i shtynin udhëtimet deri sa të përmirësohen faktorët ekonomik (vetjak dhe më gjerë).

"Kjo krizë mund të ketë një hije të gjatë. Pasagjerët po na tregojnë neve se do marr kohë para se ata të kthehen tek kënaqësia e udhëtimeve të shkuara. Shumë shoqëri ajrore nuk planifikojnë që kërkesa të kthehet tek nivelet e 2019 deri në 2023 ose 2024. Një numër qeverish janë përgjigjur me linja jetësore financimi dhe masa të tjera lehtësuese në kulmin e krizës. Ndërsa disa pjesë të botës po nisin një rrugë të gjatë rimëkëmbje, është e rëndësishme për qeveritë të qëndrojnë të angazhuara. Vazhdimi masave lehtësuese siç psh lejimi i përjashtimeve për rregullat e slote-ve nga përdorimi ose humbja e saj, ulja e taksave ose masave për uljen e shpenzimeve, do jetë kritik për disa kohë deri sa të vij ajo," thotë de Juniac.

Një nga bllokuesit më të mëdhenjë të të ringritjes së industrisë është karantina. Rreth 85% e udhëtarëve të anketuar raportuan shqetësimin e karantinës ndërsa ishin në udhëtim, një nivel të njëjtë shqetësimi u raportua shqetësimi i përgjithshëm për marrjen e virusit në udhëtim (84%). Dhe, midis masave që udhëtarët ishin të gatshëm të ndërmarrin për t'u përshtatur për të udhëtuar gjatë ose pas pandemisë, vetëm 17% raportuan se ata do të ishin të gatshëm t'i nënshtroheshin karantinës.

"Karantina është një vrasës i kërkesës. Mbatja e kufijve të mbyllur zgjat dhimbjen duke shkaktuar vështirësi ekonomike përtej linjave ajrore. Nëse qeveritë duan që sektorët e tyre të turizmit të rifillojnë punën, atëherë janë të nevojshme masat alternative të bazuara në risk. Shumë prej tyre i kanë hyrë zbatimit të udhëzuesit të ICAO-s, për ringritjen si psh. skanimit shëndetësor përpara nisjes për të dekurajuar njerëzit simptomatikë nga udhëtimi. Linjat ajrore po e ndihmojnë këtë përpjekje me politika fleksibël të rezervimit. Në këto ditë e fundit ne kemi parë Britaninë e Madhe dhe BE të njoftojnë llogaritjet e bazuara në risk për hapjen e kufijve të tyre. Dhe vende të tjera që kanë zgjedhur opsionet e testimit. Aty ku ekziston një vullnet për t'u hapur, ka mënyra për ta bërë atë me përgjegjësi," thotë de Juniac.

Anketimi

Anketimi i 11 vendor, i cili u krye gjatë javës së parë të muajit qershor 2020, vlerësoj shqetësimet e udhëtarëve gjatë pandemisë dhe afatet e mundëshme kohore për kthimin e tyre, për të udhëtuar. Kjo është hera e tretë e këtij anketimi, që pason dy herët e tjera në fund të muajit shkurt dhe në fillim të muajit Prill 2020. Të gjithë ata që janë anketuar kishin marrë të paktën një fluturim që nga korriku 2019.

Përshtati në shqip: Bujar Hazizaj

Rubrika: Të drejtat e pasagjerëve



Udhëzuesi për të kërkuar kompensimin e vonesës së fluturimit në BE

Çdo udhëtar që lëviz në rrugë ajrore ka përjetuar të paktën një vonesë të gjatë fluturimi, e cila mund t'i ketë shkaktuar telashe serioze dhe bezdi atij.

Për disa, një fluturim i vonuar ose i anuluar mund të nënkuptojë më pak orë pushime, por për të tjerët mund të mungojë në një takim i rëndësishëm, në një ngjarje që ju prisnit ose madje edhe orët e fundit të jetës së një të dashuri.

Për të mbrojtur udhëtarët dhe për të respektuar të drejtat e tyre, Bashkimi Evropian ka krijuar Rregulloren e BE 261/2004. Rregullorja specifikon se çfarë duhet të bëjnë linjat ajrore në mënyrë që të sigurohet që një person (pasagjer) të marrë gjithë vëmendjen dhe kujdesin në rast të një fluturimi të vonuar, të anuluar, të mbingarkuar (në rezervimin e vendit) ose të ulur në kategorinë e udhëtimit dhe të rasteve të tjera të ngjashme.

Nëse keni qenë në një situatë të tillë, ky artikull do t'ju ndihmojë të kuptoni lehtë nëse kualifikoheni të kërkonit kompensim. Nëse po, sa ju detyrohet linja ajrore dhe si mund të kërkonit kompensim.

Rregullorja e BE mbi fluturimet e mohuara, anulimet, fluturimet e vonuara

Rregullorja e BE 261/2004 përcakton të drejtat minimale për pasagjerët kur atyre u mohohet imbarkimi kundër vullnetit të tyre, fluturimi i tyre anulohet ose fluturimi i tyre vonohet.

Pasagjerëve fluturimi i të cilëve është vonuar duhet t'u ofrohet ushqim dhe pije. Nëse fluturimi është vonuar brenda natës, pasagjerit duhet t'i ofrohet strehim gjithashtu. Çdo pasagjer ka të drejtë të kërkojë kompensim nëse transportuesi ajror nuk i njoftoi ata me kohë për vonesën.

Cilat fluturime trajtohen bazuar në rregulloren e BE-së?

Pasi që Rregullorja e BE-së vlen vetëm për fluturimet që janë të lidhura në një mënyrë ose tjetër me BE-në, vetëm pasagjerët e fluturimeve të mëposhtëm mund të bëjnë kërkesë për kompensim:

- Fluturimi është brenda BE-së dhe operohet nga një kompani ajrore e BE ose një kompani ajrore jo-BE.
- Fluturimi mbërrin në BE nga jashtë BE-së dhe operohet nga një kompani ajrore e BE-së.
- Fluturimi niset nga BE për në një vend jo-BE të operuar nga një BE ose një kompani ajrore jo-BE.

Kush legjitimohet për kompensim të vonesës së fluturimit?

Çdo person fluturimi i të cilit, përfshihet në Rregulloren e BE-së, është vonuar për më shumë se tre orë, ka të drejtë të kërkojë kompensim.

Nëse fluturimi juaj është vonuar ndërsa prisni të udhëtoni, ju do të keni të drejtë të kërkonit nga kompania ajrore kompensimin nëse keni një rezervim të konfirmuar në fluturimin në fjalë dhe një nga sa vijon vlen për ju:

- Ju u paraqitët vet për check-in, në kohën e treguar paraprakisht dhe me shkrim nga transportuesi ajror, operatori turistik ose nga një agjent udhëtimi i autorizuar (nëse nuk tregohet koha jo më vonë se 45 minuta para kohës së publikimit të nisjes)
- Juve u transferuan nga një transportues ajror ose nga një tour operator nga fluturimi për të cilin ata mbajtën një rezervim në një fluturim tjetër, pavarësisht nga arsyeja.

Formulari duhet të plotësohet me shkronja të mëdha. Ai përmban pyetjet e mëposhtme, për të cilat duhet t'i përgjigjeni:

Sa para mund të pretendoni për kompensim në rast të fluturimit me vonesë?

Kompensimi për një vonesë fluturimi varion nga 250 deri 600 € për pasagjer. Se sa do të kompensoheni varet nga distanca e udhëtimit, si më poshtë:

- **250 € për fluturime më të shkurtra se 1500 km.**
- **400 € për fluturime ndërmjet 1500 km dhe 3500 km.** Nëse fluturimi juaj u ngrit (nis) dhe mbërriti në BE, kjo është shuma e kompensimit edhe për fluturimet mbi 3500 km.
- **600 € për distanca mbi 3500 km.** Nëse vonesa zgjat midis tre dhe katër orë, rimbursimi juaj mund të zvogëlohet në gjysmë në këtë rast.

Vini re se rimbursimi do të paguhet në para, me anë të transferimit elektronik të bankave, urdhrave bankarë ose çeqeve bankare ose, me marrëveshjen tuaj të nënshkruar, në kuponat e udhëtimit dhe / ose shërbime të tjera.

Si të bëni një kërkesë kompensimi për një fluturim të vonuar?

Nëse besoni se, ju keni të drejtë për një kompensim të vonesës së fluturimit, do t'ju duhet ta kërkonti atë. Askush nuk do t'ju kompensojë, nëse nuk e kërkonti atë. Ju keni disa mundësi se si të bëni kërkesë për kompensim, në varësi të mënyrës sesi e shihni të arsyeshme.

Në vijim po ju shpjegojmë secilën prej këtyre opsioneve, dhe në cilën fazë të kërkesës tuaj duhet të merrni parasysh përdorimin e secilës.

Ankesë tek Linja/ shoqëria/ transportuesi Ajrore

Ky është hapi i parë që të gjithë duhet të ndërmarrin. Ju nuk mund të hidheni në opsionin e dytë, të tretë ose të fundit pa provuar këtë. Nëse ankesa në linjën ajrore nuk funksionon, atëherë mund të provoni ndonjë nga të tjerët.

Në mënyrë që të ankoheni në kompaninë ajrore përgjegjëse për vonesën tuaj të gjatë të fluturimit, anulimin e fluturimit ose nënvlerësimin, ju duhet të plotësoni "FORMËN E ANKESAVE PËR TË DREJTAT E PASAGJERIT- FORM ANKESA e BE-së".

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_en.pdf

- Emri dhe mbiemri juaj (nëse jeni vetë duke parashtruar ankesën).
- Adresa juaj e shtëpisë, kodi postar, qyteti dhe vendi.
- Numri juaj i postës elektronike dhe i telefonit.
- Emri i udhëtarëve të tjerë që po paraqisni një ankesë së bashku.

Formulari ju jep përkufizimin e "vonesës së gjatë", "anulimit", "mohimit të bordit" dhe "uljes së kategorisë". Do të duhet të shënoni atë që vlen për ju.

Ju gjithashtu keni dhe katër pyetje me PO ose JO:

- Nëse keni një rezervim të konfirmuar në fluturimin në fjalë.
- Nëse u paraqitët vet në check-in më së paku në kohën e treguar nga linja ajrore (ose nëse nuk ishte treguar kohë: jo më vonë se 45 minuta para kohës së publikimit të nisjes së fluturimit).
- Nëse u paraqitët në daljen e imbarkimit para kohës së treguar në kartën e imbarkimit
- Nëse linja juaj ajrore ju dha informacione për të drejtat tuaja.

Pasi të keni plotësuar formularin, do të duhet ta printoni dhe ta nënshkruani atë. Ju mund ta dërgoni atë në linjën ajrore me postë, por ju rekomandohet shumë që ta skanoni atë dhe ta dërgoni me e-mail. Në të dy rastet, mbani një kopje të formularit të ankesës për veten tuaj. Në rast se transportuesi ajror nuk pranon të marrë parasysh ankesën tuaj, atëherë kuptohet se do t'ju duhet formulari për hapa të mëtejshëm.

Ankimi tek Autoritetet Kombëtare

Pasi të paraqisni formularin e ankesës në kompaninë ajrore, duhet të prisni përgjigjen e tyre. Nëse ata nuk ju kthejnë përgjigje brenda dy muajve, ose nuk jeni të kënaqur me përgjigjen e tyre, mund të kaloni në fazën tjetër të kërkesës për kompensimin e fluturimit.

Në një rast të tillë, ju duhet të dërgoni ankesën tuaj tek Organi Kombëtar i Zbatimit

Shih listen këtu https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf në Shtetin Anëtar ku ndodhi incidenti.

Nisu me e-mail ankesën e dërguar më parë shoqërisë ajrore, dhe shpjegoju çfarë ndodhi: që shoqëria ajrore nuk ju përgjigj ose siç besoni ju, që përgjigja e tyre, është e padrejtë.

Autoriteti kombëtar do ju jap një opinion ligjor jo- detyrues se si të procedoni me ankesën tuaj.

Vini re në rast se incidenti ka ndodhur në një aeroport në nisje jashtë BE ju duhet të kontaktoni organin Kombëtar të Zbatimit në Shtetin Anëtar të destinacionit të fluturimit.

Subjektet alternative të zgjidhjes së mosmarrëveshjeve (ADR) / Zgjidhja e mosmarrëveshjeve në internet (ODR) për shtetasit e BE-së

Pasi transportuesi ajror nuk ju përgjigjet për ankesën, ose ju nuk jeni të kënaqur me përgjigjen e tyre, nëse jeni shtetas i BE-së, keni mundësi të tjera se si të procedoni me ankesën tuaj.

Mund të përqipeni të zgjidhni mosmarrëveshjen tuaj përmes:

- Enti Alternativ i zgjidhjes së mosmarrëveshjeve (Alternative Dispute Resolution entity -ADR).

Ju mund të përdorni organe neutrale jashtë gjykatës siç janë pajtuesit, ndërmjetësit, arbitrat dhe avokati i popullit ose bordet e ankesave. Ata do të shqyrtojnë çështjen tuaj dhe do të propozojnë një zgjidhje, ose madje do të imponojnë një nëse ju dhe linja ajrore nuk bien dakord.

- Platforma e Zgjidhjes së Mosmarrëveshjeve Online (Online Dispute Resolution ODR platform), nëse keni blerë biletën tuaj në internet.

Ju mund të paraqisni ankesën tuaj përmes faqes në internet të BE për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve, e cila është falas, dhe ato do të punojnë për mosmarrëveshjen tuaj.

Shkuarja në Gjykatë - Procedura Evropiane e Kërkesave të Vogla

Nëse asnjë nga sa më sipër nuk funksionon për ju, ose ju doni të shkoni në gjykatë menjëherë pasi kompania ajrore nuk pranon t'ju kompensojë, mund ta bëni këtë duke përdorur procedurën evropiane të kërkesave të vogla.

Ju mund të paraqisni kërkesën për kompensim në një gjykatë kompetente në:

- Vendi i mbërritjes ose nisjes për fluturime ndërmjet vendeve të BE-së (i operuar nga një kompani ajrore), ose
- para gjykatave në vendin ku është regjistruar linja ajrore.

Për kryerjen e Procedurës për Kërkesat e Vogla, duhet të plotësoni formularin A https://e-justice.europa.eu/dynform_intro_form_action.do?plang=en&idTaxonomy=177 dhe të shtoni çdo dokument që mund të mbështesë kërkesën tuaj, si kupona ose fatura.

Pasi gjykata të pranojë kërkesën tuaj, ata do ta vlerësojnë atë. Nëse mungon ndonjë informacion i nevojshëm, ata do t'ju kërkojnë të plotësoni formularin B https://e-justice.europa.eu/dynForms.do?1566643400426&introMemberState=1&introTaxonomy=177&form4BC=sc&subform4BC=dynform_sc_b¤tPage=dynform_sc_b_1&selectedFormPage=dynform_sc_b_1_action&redirectPath=/jsp/dynforms/sc/dynform_sc_b_1_tile.jsp.

Për Procedurën Evropiane të Kërkesave të Vogla, do t'ju duhet të paguani një tarifë gjyqësore. Tarifa do të rimbursohet nëse çështja juaj është e suksesshme.

Cilat janë "Rrethana të Jashtëzakonshme" për vonesën e fluturimit?

Shoqëria ajrore ka të drejtë të mos ju kompensojë, nëse vonesa është shkaktuar nga "rrethana të jashtëzakonshme". Rrethanat e jashtëzakonshme për vonesën e fluturimit përfshijnë:

- Motin e keq (d.m.th. : stuhi dëbore, stuhi të erës, dukshmëri e ulët).
- Grevat e personelit të aeroportit dhe greva e sindikatës.
- Goditje të avionit nga zogjtë.
- Kufizimet e kontrollit të trafikut ajror (përfshirë mbylljet e pistës).
- Trazirat politike dhe civile.

Megjithatë, ndërsa disa transportues ajror mund të rendisin problemet teknike si arsye për të mos ju kompensuar, ato nuk konsiderohen rrethana të jashtëzakonshme, pasi mirëmbajtja e avionit është detyrim i shoqërisë ajrore. Prandaj, transportuesi nuk do të kishte përmbushur përgjegjësitë e tij nëse një problem mekanik pengon nisjen e një fluturimi në kohë.

Detyrimet e Shoqërisë Ajrore Ndaj Jush

Shoqëria ajrore ka disa detyrime ndaj jush në rast të një vonese fluturimi, dhe që duhet ti respektoj plotësisht. Ato përfshijnë ofrimin për ju të:

- Së drejtës për t'u informuar se pse fluturimi po vonohet dhe kur përshikohet që ju të merrni fluturimin.
- Ushqim dhe pije.
- Qasje në thirrje telefonike dhe postë elektronike.
- Akomodimit nëse vonoheni gjatë natës - dhe udhëtimet ndërmjet aeroportit dhe hotelit

Pyetjet e bëra më shpesh rreth Kompensimit për Vonesën e Fluturimit

Kur është koha më e përshtatshme për mua që të paraqes kërkesën për kompensim për vonesën?

Kërkesën për kompensim paraqiteni sa më shpjetë të keni mundësi. Nëse mundeni, kontaktoni shoqërinë ajrore në ditën që jeni vonuar. Sa më herët aq më mirë.

Sa kohë më pas mund ta kërkoj të drejtën për fluturimin e vonuar?

Vendet e BE-së kanë rregulla të ndryshme në lidhje me atë se sa kohë më pas mund të kërkohet kompensimi, pasi rregullorja nuk parashikon një periudhë kufizimi në mbarë BE-në.

Periudha e kufizimit, në të cilën ju mund të kërkonit kompensim varet nga origjina e shoqërisë ajrore, si vijon:

- 1 vit – Belgjika dhe Polonia
- 2 vjet – Kroacia, Islanda, Slovakia, Slovenia, Zvicra
- 2 vjet e 4 muaj – Italia
- 3 vjet – Austria, Republika Çeke, Danimarka, Estonia, Finlanda, Gjermania, Lituania, Norvegjia, Portugalia, Rumania, Suedia
- 5 vjet – Bullgaria, Franca, Greqia, Hungaria, Holanda, Spanja, Skocia
- 6 vjet – Qipro, Irlanda, Anglia
- 10 years – Luksemburgu
- No limit – Malta

A mundet që kompania ajrore të refuzojë kërkesën time për kompensimin e vonesës së fluturimit?

Po, linja (shoqëria) ajrore mund të hedh poshtë kërkesën tuaj. Në veçanti, nëse fluturimi është vonuar për shkak të rrethanave të jashtëzakonshme. Nëse besoni se kërkesa juaj është refuzuar padrejtësisht, atëherë mund të vazhdoni me ndonjë nga procedurat e tjera të shpjeguara më lart.

A mund të marr kompensimin e vonesës së fluturimit për fëmijën tim?

Varet. Rregullorja e BE thotë qartë se të gjithë pasagjerët kanë të drejtë në kompensim në rast të një fluturimi të vonuar më shumë se tre orë. Sidoqoftë, sqaron gjithashtu që pasagjerët që udhëtojnë falas nuk kanë të drejtë të kërkojnë një kompensim të tillë.

Pasi që disa linja ajrore u lejojnë prindërve të marrin bebe me vete pa pagesë, nëse ky është rasti juaj, atëherë nuk mund të kërkonit kompensim për fëmijën tuaj. Nëse keni paguar për vendin e foshnjës tuaj, edhe nëse ishte një çmim i ulur, atëherë mund të kërkonit kompensim.

Fluturimi im u nis në kohë, por arritëm në destinacionin mbi 3 orë me vonesë. A e klasifikon si vonesë fluturimin?

Po, kjo klasifikohet si vonesë fluturimi. Sipas BE-së, kur llogaritet vonesa, duhet të merret parasysh koha kur u arrit vendi i destinacionit.

Ne u larguam nga vendi i nisjes 3 orë me vonesë, por arritëm në vendin e destinacionit më pak se 3 orë me vonesë. A mund të kërkoj kompensim?

Ju nuk mund të kërkonit dëmshpërblim nëse keni arritur në vendin e destinacionit më pak se tre orë me vonesë, edhe nëse keni lënë vendin e nisjes më shumë se tre orë me vonesë. Vini re se është koha e mbërritjes ajo që ka rëndësi dhe jo nisja.

Disa linja ajrore gjithmonë i japin vetes disa minuta më shumë sesa duhen kur llogaritin kohën e mbërritjes. Prandaj, ka plotësisht kuptim që ju mund të largoheni vonë, por të arrini në kohë, në shumë raste.

Transportuesi im ajror më vendosi në një klasë më të ulët se ajo për të cilën ishte blerë bileta. A kam të drejtë në kompensim?

Po ju keni. Brenda shtatë ditësh, linja ajrore është e detyruar të ju rimbursojë me 30% të çmimit të biletës për të gjitha fluturimet prej 1500 kilometrash ose më pak. 50% e çmimit të biletës duhet të rimbursohen për të gjitha fluturimet brenda komunitetit më shumë se 1500 kilometra. Të përfshyera janë fluturimet ndërmjet territorit evropian të Shteteve Anëtare dhe territoret franceze jashtë shtetit, pasi për fluturime të tilla 75% e çmimit të biletës duhet të rimbursohen. Për më tepër, 75% e çmimit të biletës duhet të rimbursohen për të gjitha fluturimet që nuk janë në dy rastet e para.

A kam ndonjë të drejtë nëse humbas një fluturim i ndërmjetëm ?

Po, nëse ju humbet një fluturim i ndërmjetëm, si pjesë e një rezervimi të vetëm, për shkak të një vonese prej 3 ose më shumë orësh, mund të kërkonit kompensim financiar.

Ne po udhëtonim si grup dhe fluturimi ynë u vonua. A duhet të kërkojmë kompensim një për të gjithë, apo secili anëtar për vete?

Ju duhet të kërkonit kompensime personalisht secili anëtar i grupit për vete.

Këshilla për pasagjerët e fluturimeve me vonesë (të rregullta në BE)

Nëse jeni duke pritur për fluturimin tuaj dhe stafi i linjës ajrore ju thotë se fluturimi mund të vonohet, duhet të filloni t'i kushtoni vëmendje menjëherë. Edhe pse vonesa mund të jetë vetëm 20 minuta ose më pak, gjithmonë është më mirë të jesh i vëmendshëm.

Këtu janë disa këshilla përfundimtare për pasagjerët e fluturimeve me vonesë, të rregulluara me ligjin e BE-së për pasagjerët ajror:

- **Pyesni personelin e linjës ajrore për arsyen e vonesës dhe shkruani atë.** Ju keni të drejtë të dini pse po ndodh vonesa.
- **Shënoni orët e kohës sapo fillon vonesa dhe sa kohë është vonuar fluturimi juaj.**
- **Kërkojini kompanisë ajrore të respektojë të drejtën tuaj për kujdes.**
- **Kërkoni ushqim dhe pije.**
- **Kërkoni akomodim** nëse ju thuhet se do të vonoheni gjatë natës. Ju gjithashtu mund të qëndroni në aeroport nëse vendosni ta bëni një gjë të tillë.
- **Kërkoni një taks** për t'ju çuar në banesën tuaj.
- **Pyetni se sa mund të zgjasë vonesa.** Nëse ju thuhet se pritja do të përfundojë së shpejti, dhe nuk ka, pyesni përsëri. Rregullorja e BE për pasagjerët ajror ju jep të drejtën të informoheni në raste të tilla. Kujtoni stafin e linjës ajrore për këtë.
- **Vini re kohën kur niset fluturimi juaj.**
- **Vini re kohën e mbërritjes në destinacionin tuaj përfundimtar.**

Burimi informacionit: <https://www.schengenvisa.info.com/travel-guide/flight-delay-compensation/>

Aeroporti Ndërkombëtar Carrasco (MVD) në Uruguaj, një shëmbull i shkëlqyer i implementimit të Smart Health Travel (SHT) në Epokën e COVID-19.

Në qendër të kontinentit që së fundi është konsideruar si epiqendër e pandemisë, Uruguaji është njohur ndërkombëtarisht si një prej vendeve që ka menaxhuar më mirë përgjigjen ndaj COVID-19.

Pika kryesore e hyrjes në vend, Carrasco International Airport, është dëshmi për këtë. Duke përdorur një qasje inovative për vlerësimin e profileve të riskut, vendosjen e rregullave sanitare në kohë dhe zbatimin e protokolleve të rrepta operacionale, përparësia nga dita e parë ishte bërja e terminalit një vend të sigurt njësoj si për pasagjerët dhe punonjësit. Nxitja dhe përkushtimi i ekipit drejtues të aeroportit, bashkëpunimi i ngushtë me autoritetet kombëtare dhe respektimi i udhëzimeve dhe këshillave të nxjerra nga organizatat ndërkombëtare ka lejuar që aeroporti Uruguai të bëhet një strehë e sigurt në mes të një krize historike në industrinë e aviacionit.

Ndikimi operacional i COVID-19

Vetëm koha do të tregojë pasojat afatgjata të epidemisë së koronavirusit në sektor në tërësi, por disa efekte të menjëhershme u ndjenë nga Aeroporti Ndërkombëtar Carrasco që nga fillimi. Zakonisht ky aeroport është një qendër për 11 shoqëri ajrore dhe 12 destinacione, një javë pasi qeveria njoftoi gjendjen e urgjencës sanitare kombëtare më 13 mars 2020, operimet u ulën me rreth 98%. Përshtatja në një kohë të tillë është një sfidë, por Carrasco ka arritur të mbështesë këtë nivel aktiviteti minimal duke prezantuar nisma krijuese. Kur menaxhon pasojat e një pandemie siç është ajo që aktualisht po godet botën, bizneset përballen me dy zgjedhje: të ndjekin të tjerët ose të udhëheqin rrugën. Aeroporti Ndërkombëtar Carrasco në Uruguaj zgjodhi të dytën.

Për të rifilluar operacionet, përparësia për Carrasco ka qenë përshtatja e standardeve të sigurisë shëndetësore të aeroportit. Përmes zhvillimit të projektit Smart Health Travel nga Qendra (Easy Airport Center of Excellence), aeroporti uruguai ka përshtatur protokollat dhe rregullat e tij operacionale për të garantuar që siguria maksimale shëndetësore ofrohet për të lehtësuar kthimin në "normal".

Projekti - The Smart Health (SHT) Travel Programme

Është një program që merr në konsideratë rekomandimet dhe udhëzuesit e ACI-t (Airport Council International), IATA s (The International Air Transport Association), OSHA (The World Health Organization), dhe ICAO (The International Civil Aviation Organization), si dhe ato të autoriteteve vendore të shëndetit dhe të transportit. Me përvojë të gjerë në aplikimin e teknologjisë më të lartë në proceset e aeroportit, Qendra e Ekselencës vuri në lëvizje projektin Smart Health Travel për të zhvilluar një sërë protokollesh shëndetësore dhe për të propozuar teknologji që zbutin risqet e shëndetit dhe ndërtojnë themele për rivendosjen graduale të orareve për fluturimet e rregullta.

Objektivat e programit janë që të riaktivizojnë industrinë dhe të rivendosin lidhjen ajrore të Uruguajt me kontrollat shëndetësore në pikat e kontrollit të hyrjes / daljes në aeroport me synim që të rimerret besimi i pasagjerëve. Plani i SHT është i ndarë në tre faza, e para e cila u vendos në vend, menjëherë, pasi pandemia goditi vendin.

Kjo përfshinë masat për distancimin fizik, sigurimin e artikujve sanitarë, mekanizmat për mbrojtjen e personelit, përdorimin e maskave të detyrueshme, kontrollimin e temperaturës për të gjithë pasagjerët dhe punonjësit, dhe përmirësimin e standardeve të pastrimit dhe dezinfektimit për të gjithë infrastrukturën e terminalit. Fazat e dyta dhe të treta që vazhdojnë aktualisht sillen rreth automatizimit të rregullave dhe protokolleve të sigurisë shëndetësore për të shkallëzuar dhe përshtatur ato më me efikasitet ndërsa fluksi i pasagjerëve rritet gradualisht në muajt e ardhshëm.

Teknologjia dhe inovacioni janë blloqet ndërtuese që mundësojnë avancimin e këtyre proceseve. Teknologjitë që aplikohen janë të strukturuar në dy kategori: të dhëna të shumta dhe pajisje të teknologjisë. Disa tashmë funksionojnë me sukses, ndërsa ekspertët dhe autoritetet po zhvillojnë të tjera së bashku me komunitetin e aviacionit në mënyrë që të sigurojnë performancën më të mirë.

Zbatimi i sa më shumë zgjidhjeve pa kontakte fizike sa më shumë të jetë e mundur është një fokus kryesor kur përballen me një virus shumë ngjitës që duket se është i transmetueshëm përmes sipërfaqeve. Carrasco e filloi këtë udhëtim disa vjet më parë kur u bë aeroporti i parë në Amerikën Latine që zbatoi një fluks kalimi 100% të dixhitalizuar të udhëtarëve. Fillimisht një mekanizëm i përqendruar në siguri (security), tani ai është bërë një mënyrë kritike për të rritur sigurinë e shëndetit. Përmes programit për Lehtësimin (Easy Airport Programme), terminali uruguai ka eGates vetë-shërbimi në çdo pikë kontrolli brenda aeroportit, nga hyrja e tij për në kontrollin kufitar dhe boarding, si dhe në mbërritje. Kjo rrjedhë e dixhitalizuar plotësisht e udhëtarëve nuk është vetëm më e efektshme dhe më e sigurt, por tani siguron gjithashtu një përvojë pothuajse plotësisht pa kontakte fizike. Carrasco është gjithashtu aeroporti i parë në Amerikën e Jugut që zbaton nga vet pasagjeri eGates SBG (self biometric boarding eGates) në një mjedis me fluks të zakonshëm, duke lejuar çdo linjë ajrore të shfrytëzojë këtë veçori unike. Një fluks efikas i pasagjerëve gjithashtu ul ndjeshëm radhët dhe turmat që formohen në zona me trafik të lartë.

Pasagjerët inkurajohen që të kryejnë procesin e kontrollit (check-in) para mbërritjes në mënyrë që të zvogëlojnë kohën e tyre brenda terminalit. Teknologjia ekzistuese e vetë-shërbimit për check-in dhe kthimin e taksave gjithashtu ndihmon drejt qëllimit për t'u bërë një aeroport pa prekje dhe për të zvogëluar kontaktin e pasagjerëve dhe stafit kur është e mundur.

Teknologjitë për të monitoruar temperaturën e trupit (Monitor Body Temperature Initially) të bëra në fillim manualisht me dorë, tashmë që monitorimi i temperaturës së trupit është bërë një element kryesor në portat e mbërritjes dhe të nisjes në të gjithë botën.

Ndërsa fluksi i pasagjerëve fillon të rritet, automatizimi i këtij procesi bëhet i domosdoshëm në mënyrë që të monitorohen në mënyrë të sigurt dhe me efikasitet të gjithë pasagjerët, vizitorët dhe punonjësit. Aeroporti Ndërkombëtar Carrasco mbështetet në teknologjinë e sipërme për ta bërë këtë një realitet. Kamera moderne termografike janë vendosur në zonën e mbërritjeve para

a kontrollit kufitar dhe në nisje pak para se udhëtarët të hyjnë në zonën e sigurisë dhe boarding-ut. Këto kamera automatikisht matin temperaturën e trupit të të gjithë pasagjerëve që hyjnë në zonë.

Një punonjës zyrtar shëndetësor që monitoron informacionin mund të aktivizojë menjëherë protokollet ose të izolojë një person për vlerësim të dytë (sekondar) nëse temperatura e trupit është e tillë që krijonë baza për çdo lloj dyshimi për mirëqenien e pasagjerit. Një ekip mjekësor 24/7 në aeroport dhe një zonë e veçantë për këtë lloj vlerësimi siguron standarde më të mira sigurie për të gjithë që janë të përfshirë në proces. Ndërsa në të gjitha hapësirat e tjera publike të aeroportit, personeli i sigurisë i veshur me "helmeta të zgjuara" të pajisura me teknologjinë më të fundit janë në gjendje të monitorojnë temperaturat e trupit të pasagjerëve, vizitorëve dhe punonjësve që hyjnë në fushën e tyre të shikimit në kohë reale. Kjo u mundëson autoriteteve të aeroportit të ndërmarrin veprime menjëherë ose të aktivizojnë protokollet kur të jetë e nevojshme, dhe zgjeron fushën e kontrollit, duke e bërë menaxhimin e standardeve shëndetësore më efikase.



Monitorimi dhe Zbatimi i Distancimit Fizik.

Aeroporti ka zbatuar sinjalistik të qartë në dysheme dhe në mure dhe bllokim të ndënjësive, duke u bërë thirrje njerëzve të ndjekin masat e distancës sociale. Përgjegjësia për distancimin fizik i takon secilit individ; megjithatë, teknologjia mund të luajë një rol të madh në mbikëqyrjen dhe zbatimin e kësaj mase. Duke përdorur një program inovativ për monitorimin e rrjedhës së njerëzve bazuar në kamera stereo dhe sensorë në të gjitha zonat e trafikut të lartë, Qendra për Sigurinë (Seceurity) dhe Kontrollin e Aeroportit në Carrasco monitoron distancimin fizik midis njerëzve në zonat kryesore në kohë reale. Kur shihet se masat nuk gjejnë zbatim ose fillojnë të formohen turma, departamenti i sigurisë (security) mund të nxjerr aty menjëherë stafin dhe të aktivizojë protokolet për të zgjidhur situatën dhe për të mbajtur një distancë të sigurt.

Aeroporti ka zbatuar gjithashtu sisteme të kontrollit të turmës në hapësira të mbyllura siç janë tualetet në të gjithë terminalin, duke instaluar software që zbulojnë kur është arritur kufiri i kapacitetit. Jashtë secilës banje, një shenjë drite kthehet në të kuqe kur është arritur numri maksimal i njerëzve, ose jeshile kur ka akoma hapësirë të disponueshme brenda për të ruajtur distancën sociale.

Qasja e Analizës së Riskut të Shëndetit

Në Uruguaj, një nga masat më inovative të vendosura si përgjigje ndaj pandemisë ishte përdorimi i të dhënave (big data) për të ndihmuar fushatën kombëtare të parandalimit dhe zgjerimit të pandemisë. Qendra e Ekselencës, me mbështetjen e një ekipi ekspertësh të teknologjisë së informacionit (IT) dhe duke bashkëpunuar me një Ofrues shërbimi të rëndësishëm në nivel global dhe autoritetet qeveritare, mundësoi përdorimin e informacionit dhe teknologjisë ekzistuese të kontrollit kufitar, të përdorur më parë ekskluzivisht për sigurinë (security), tashmë për qëllime të shëndetit kombëtar. Duke integruar të dhëna që zakonisht përdoren për profilizimin e risqeve - 'informacione të përparura të pasagjerëve' (API) dhe 'regjistrime në emrin e pasagjerit' (PNR) - në sistemin e kontrollit kufitar, teknologjia lejon zyrtarët shtetëror të identifikojnë pasagjerët

nga vendet e klasifikuara si me rrezik të lartë nga OBSH (World Health Organisation WHO).

Kur një pasagjer identifikohet si person me një risk potencial shëndetësor, një alarm automatik u dërgohet zyrtarëve të migracionit, duke i lejuar ata të marrin vendime në kohën e duhur. Pavarësisht nëse përdoret për të kërkuar informacion shtesë ose për të izoluar pasagjerin për një vlerësim sekondar ose kontroll mjekësor, përdorimi i kësaj teknologjie rezultoi i dobishëm në përpjekjet e kontrollit. Kjo e vendosi aeroportin në një pozicion më të mirë për riaktivizimin e industrisë pasi nënvizon risqet e mundshme shëndetësore të paraqitura nga secili pasagjerë.

Po më pas?

Disa masa të tjera të mundshme janë në tryezë dhe janë duke u diskutuar me autoritetet, linjat ajrore dhe anëtarët e tjerë të rëndësishëm të komunitetit të aeroportit. Këto përfshijnë teste të imunitetit, teste SARS COV-2, pasaporta sanitare ose shëndetësore dhe dixhitalizim të deklaratave zyrtare të shëndetit. Të gjitha masat, aktuale dhe të ardhshme, rishikohen shpesh nga një ekip ekspertësh, përditësohen me udhëzuesit e rinj ndërkombëtar, dhe përshtaten kur gjenden zgjidhje të reja, më efektive. Sot, fokusi është në sigurimin e vazhdimësisë së biznesit me garancitë më të larta shëndetësore, duke shfrytëzuar sa më shumë teknologjinë ekzistuese, duke shtuar pajisje dhe sisteme të reja për të bërë monitorimin dhe zbatimin e masave dhe protokolleve më efikase, dhe sigurimin e një kthimi të sigurt në aktivitetet. Ndërsa të gjithë faktorët e nevojshëm renditen për një riaktivizim të industrisë, sfida kryesore zhvendoset nga mënyra për të mbajtur të shëndetshëm pasagjerët, i cili gjithmonë do të jetë një fokus kryesor i industrisë, në atë se si të shkallëzohen protokollat dhe operimet që lidhen me shëndetin teksa numri i rritet pasagjerët.

Parashikojmë që disa masa do të bëhen të përhershme dhe ne po i zbatojmë ato me mendimin që të jenë afatgjata. Të tjerat mund të kenë nevojë të modifikohen dhe të përshtaten për të lejuar rregullime në fluturimet tregtare.

Teknologjia është një aleat, siç është edhe dialogu i hapur me autoritetet dhe komunitetin vendor dhe ndërkombëtar të aviacionit. Duke ecur përpara, fokusi do të vazhdojë të jetë në gjetjen e zgjidhjeve që forcojnë proceset shëndetësore në pikat e hyrjes / daljes të vendeve dhe kontribuojnë në riaktivizimin e sektorit. Në të njëjtën kohë, ne duhet të vazhdojmë të zbusim ndikimin e krizës, duke siguruar që shëndeti i popullatës vendase dhe të huaj është përparësi për të gjithë pa përjashtim.

Burimi informacionit: www.asi-mag.com

Përshtatur në shqip: Bujar Hazizaj

KONTAKT

AUTORITETI I AVIACIONIT CIVIL

ZYRA QENDRORE
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.Hazizaj@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)