



Singapore Airlines ofron  
fluturim 19 orësh - më të  
gjatë në botë

faqe 9



U inauguroa aeroporti  
i ri i Stambollit

faqe 8

Autorial nga  
Granit Berisha

Nxitjet  
financiare  
për kompanitë  
ajrore nëpër  
aeroporte



faqe 7

# aviatori

Buletin mujor i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës

Na vizitoni ONLINE në: [www.caa-ks.org](http://www.caa-ks.org)

Nr. 84 | 1 nëntor 2018

CAA

Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës  
Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova  
Civil Aviation Authority of Kosovo

## Të rejat legislative të AAC-së

faqe 3

Konsultim publik mbi  
“Projekt-rregulloren për gjobat  
administrative që i shqipton AAC-ja”

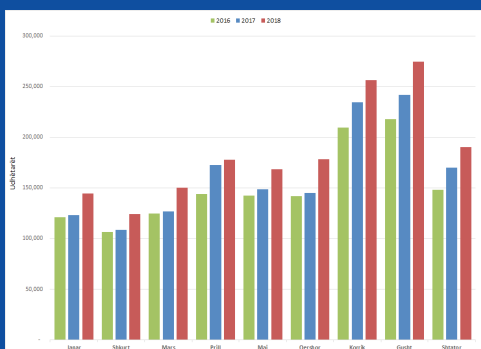
faqe 6

Bashkëpunimi me AAC-në e  
Italisë lidhur me përdorimin  
optimal të hapësirës ajrore



faqe 6

12% rritje e numrit të  
udhëtarëve në tetor në ANP



faqe 4

## Realizohet auditimi për konvertimin e certifikatës së ANP “Adem Jashari”



faqe 4

## Më 28 tetor ka filluar sezoni dimër 2018 – pranverë 2019 i fluturimeve

faqe 5

## Realizohet auditimi i sigorisë në Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror

faqe 2

## NJË PYETJE

A e pret  
aeroplani në  
nisje një udhëtar  
të vonuar?



faqe 10

# Realizohet auditimi i sigurisë në Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror



*Pamje nga takimi midis inspektorëve të AAC-së dhe stafit të ASHNA-s*

**N**ga data 22 deri më 25 tetor 2018, Departamenti i Shërbimeve të Navigacionit Ajror (DSHNA) brenda Autoritetit të Aviacionit Civil (AAC) realizoi auditimin e sigurisë në Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA).

Ky auditim ishte i planifikuar në bazë të orarit të rregullt mbikëqyrës dhe kishte për qëllim verifikimin e përmbushjes së kërkesave të Aneksit IV dhe V të Rregullores nr. 7/2012 të AAC-së e cila ka të bëjë me kushtet për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror si dhe disa prej kërkesave të cilat derivojnë nga Rregullorja nr. 10/2011 e AAC-së për procedurat e fluturimit, Rregullorja nr. 10/2009 e amenduar nga Rregullorja nr. 1/2016 mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore si dhe kërkesat e Aneksit 11 të ICAO-së mbi shërbimet e kontrollit të trafikut ajror, të transponuar në rendin e brendshëm ligjor përmes

Rregullores nr. 4/2013 të AAC-së. Auditimi ka pasur për qëllim edhe përcjelljen e disa gjetjeve të cilat janë të hapura nga auditimet e kaluara, përkatësisht ka përcjellur statusin e implementimit të atyre gjetjeve. Edhe kësaj radhe, DSHNA do të vazhdojë me procesin e rregullt të auditimit e kjo nënkupton përgatitjen e një raporti të auditimit i cili përfshin të gjitha të gjeturat dhe observimet e hasura gjatë periudhës audituese, i cili i dorëzohet ASHNA-s. Raporti përfshin edhe statusin

e implementimit të gjetjeve që aktualisht mbeten të hapura nga auditimet e kaluara.

Në përgjithësi auditimi pati një mbarëvajtje të mirë, me ç'rast u konstatua se shumica prej kërkesave të dala nga rregulloret e lartcekura përmbushen, por që ka ende kërkesa të cilat duhet të vazhdojnë të adresohen.

Si çdoherë bashkëpunimi nuk ka munguar dhe se AAC-ja inkurajon thellimin e këtij bashkëpunimi edhe më tutje ndërmjet këtyre dy organizatave.

Na vizitoni  
**ONLINE** në  
[www.caa-ks.org](http://www.caa-ks.org)



@KosovoCAA

**LinkedIn**

Kosovo Civil Aviation Authority



# TË REJAT LEGJISLATIVE TË AAC-së

Në muajin tetor, kanë hyrë në fuqi rregulloret e AAC-së të listuara më poshtë:

## **Rregullorja mbi kërkesat thelbësore për mbrojtjen e mjedisit**

Më 10 tetor 2018 ka hyrë në fuqi Rregullorja nr. 06/2018 e cila ndryshon Rregulloren e AAC-së nr. 3/2009 në lidhje me kërkesat thelbësore për mbrojtjen e mjedisit. Qëllimi i kësaj Rregulloreje është zbatimi i Rregullores së Komisionit (EU) 2016/4 për ndryshimin e Rregullores (EC) nr. 216/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit në lidhje me kërkesat thelbësore për mbrojtjen e mjedisit në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës.

## **Rregullorja e cila përcakton kërkesat për identifikimin e avionëve për survejim për Qiellin e Vetëm Evropian**

Më 13 tetor 2018 ka hyrë në fuqi Rregullorja nr. 07/2018 e cila përcakton kërkesat për identifikimin e avionëve për survejim për Qiellin e Vetëm Evropian e cila transponon Rregulloren e Komisionit Evropian (BE) nr. 1206/2011, e datës 22 nëntor 2011 e cila përcakton kërkesat për identifikimin e avionëve për survejim për Qiellin e Vetëm Evropian. Objektivi i kësaj Rregulloreje është përcaktimi i kërkesave për sistemet që kontribuojnë në ofrimin e të dhënave të survejimit (mbikëqyrjes), përbërësit e tyre dhe procedurat e ndërlydhura për të siguruar identifikimin e qartë dhe të vazhdueshëm individual të avionëve në kuadër të Rrjetit të Menaxhimit të Trafikut Ajror Evropian (EATMN).

Kjo rregullore vlen për:

- sistemet e mbikëqyrjes ajrore;
- sistemet e mbikëqyrjes tokësore;
- sistemet për përpunimin e të dhënave të mbikëqyrjes;
- sistemet e komunikimeve tokë-tokë që përdoren për shpërndarjen e të dhënave të mbikëqyrjes;
- për të gjitha fluturimet që kryhen si trafik i përgjithshëm ajror në përputhje me rregullat e

fluturimit instrumental brenda hapësirës ajrore;

- ofruesit e shërbimit të trafikut ajror që ofrojnë shërbime të kontrollit të trafikut ajror në bazë të të dhënave të mbikëqyrjes dhe ofruesit e shërbimit të komunikimit, navigimit apo mbikëqyrjes që operojnë me sistemet e përcaktuara më lartë.

## **Rregullorja për vlefshmërinë e vazhdueshme ajrore të mjeteve ajrore dhe produkteve**

Më 12 tetor 2018 ka hyrë në fuqi Rregullorja nr. 08/2018 për vlefshmërinë e vazhdueshme ajrore të mjeteve ajrore dhe produkteve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike, si dhe për aprovimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.

Kjo Rregullore zbaton në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës versionin e konsoliduar të Rregullores së Komisionit (BE) Nr. 1321/2014, të datës 26 nëntor 2014, të ndryshuar me:

- Rregulloren e Komisionit (BE) 2015/1088, të datës 3 korrik 2015, që ndryshon Rregulloren (BE) Nr. 1321/2014 sa i përket lehtësimeve për procedurat e mirëmbajtjes për mjetet ajrore të aviacionit të përgjithshëm,
- Rregulloren e Komisionit (BE) 2015/1536, të datës 16 shtator 2015, që ndryshon Rregulloren (BE) Nr. 1321/2014 sa i përket harmonizimit të rregullave për vlefshmërinë e vazhdueshme ajrore me Rregulloren (KE) Nr. 216/2008, detyrat kritike të mirëmbajtjes dhe monitorimit të vlefshmërisë së vazhdueshme ajrore, dhe
- Rregulloren e Komisionit (BE) 2018/1142, të datës 14 gusht 2018, që ndryshon Rregulloren (BE) Nr. 1321/2014 sa i përket përfshirjes së disa kategorive të caktuara të licencave për mirëmbajtjen e mjeteve ajrore, modifikimin e procedurës së pranimit të komponentëve nga furnizuesit e jashtëm dhe modifikimin e privilegjeve të organizatave për trajnim rreth mirëmbajtjes.

**AAC-ja mirëpret shkrimet autoriale nga fusha e aviacionit.**

**Na shkruani në [infocaa@caa-ks.org](mailto:infocaa@caa-ks.org)**



# Realizohet auditimi për konvertimin e certifikatës së ANP “Adem Jashari”



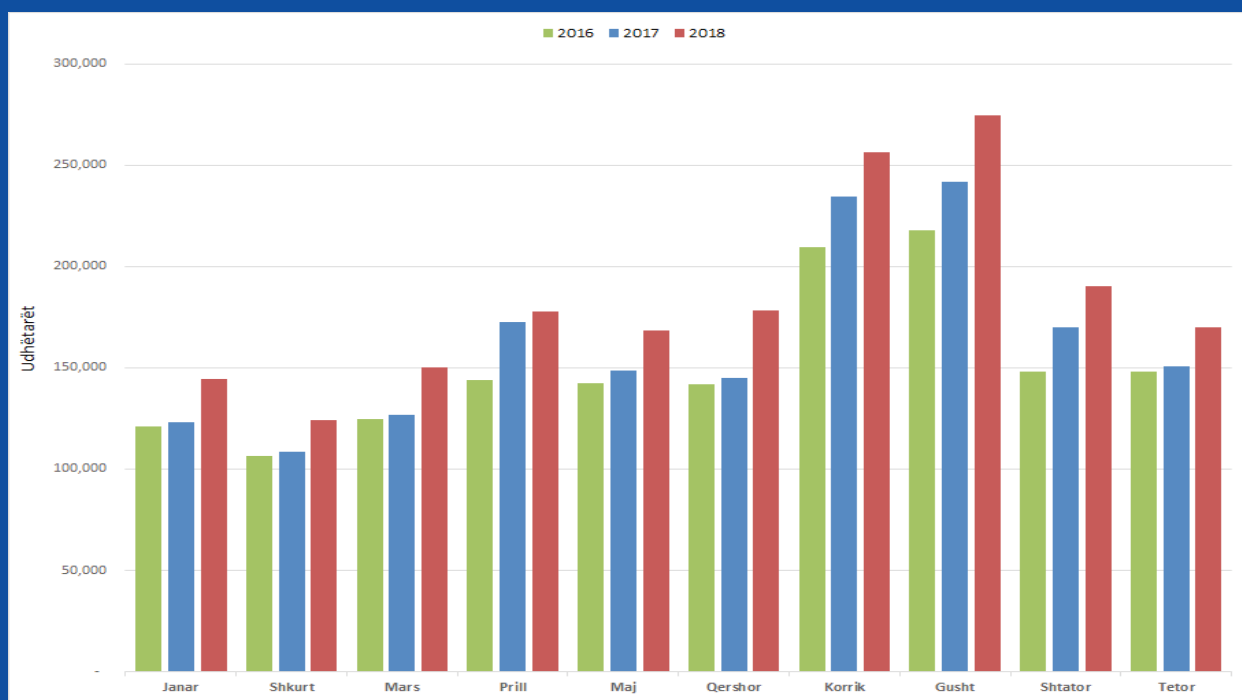
*Pamje nga takimi hyrës midis inspektorëve të AAC-së dhe menaxhmentit të operatorit të ANP “Adem Jashari”*

Nga data 24 deri më 26 tetor 2018, Departamenti i Aerodromeve brenda Autoritetit të Aviacionit Civil, realizoi auditimin certifikues në ANP “Adem Jashari” si pjesë

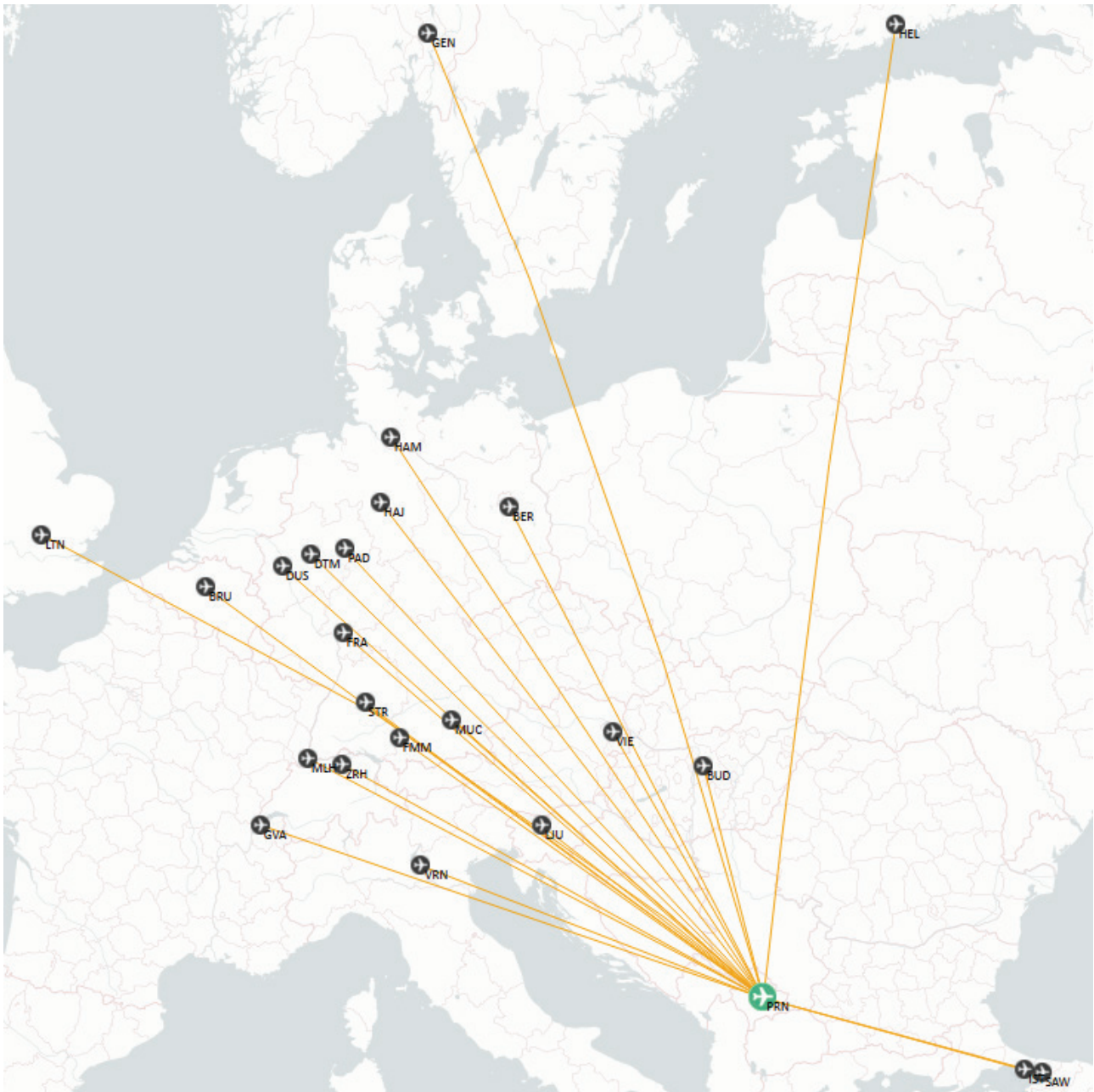
e procesit të konvertimit të Certifikatës ekzistuese dhe kishte për qëllim verifikimin e të gjitha kërkesave të cilat derivojnë nga Rregullorja e AAC-së nr. 17/2017 për kërkesat dhe procedurat

administrative lidhur me aerodromet. Pas përfundimit të auditimit, ekipi i inspektorëve të aerodromeve është në shqyrtim e sipër të rezultateve të auditimit dhe hartimit të Raportit të Auditimit.

## 12% rritje e numrit të udhëtarëve në tetor në ANP



# Më 28 tetor ka filluar sezoni dimër 2018 – pranverë 2019 i fluturimeve



Janë gjithsejtë 14 kompani ajrore të cilat kanë lajmëruar fluturimet e tyre te operatori i aeroportit ANP “Adem Jashari”, LKIA, për sezonin e fluturimeve të IATA-s dimër 2018 – pranverë 2019 e cila zgjatë nga 28 tetor 2018 deri më 30 mars 2019.

Kompanitë në fjalë janë Adria

Airways, Austrian, Easyjet, Edelweiss, Eurowings, Germania, Germania Flug, Norwegian, Orange2fly, Pegasus, Swiss Int’l Air, TUIfly, Turkish Airlines dhe WizzAir.

Gjatë këtij sezoni Prishtina do të lidhet përmes fluturimeve të rregullta me gjithsejtë 22 aeroporte

të ndryshme (prej të cilave 2 në Stamboll) me 145 frekuenca javore, por disa destinacione do të shërbehen vetëm gjatë sezonit të festave të fundvitit. Shikoni destinacionet e shërbyera në graf.

Përveç fluturimeve më lartë, disa kompani ajrore çarter mund të ofrojnë fluturime të tjera të paplanifikuara.



# Konsultim publik mbi “Projekt-rregulloren për gjobat administrative që i shqipton AAC-ja”

**A**AC-ja kohëve të fundit ka punuar në hartimin e “Projekt-Rregullores (AAC) nr. xx /2018 për gjobat administrative të shqiptuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës.

Baza ligjore për shqiptimin e gjobave administrative nga AAC-ja rrjedh nga Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil, respektivisht nenet 96-98 ku përshkruhen dispozitat ndëshkimore administrative. Këto nene i japin të drejtën ligjore AAC-së të shqiptojë gjobë administrative në rastet kur një person bën ndërhyrje në aktivitetet e AAC-së gjatë ushtrimit të kompetencave të veta të dhëna me ligj dhe në rastet e shkeljeve të dispozitave ligjore për aviacion civil ose të rregulloreve të AAC-së.

Ligji përcakton se cili është kufiri më e lartë i gjobave administrative për ndërhyrje dhe shkelje të tjera që mund të shqiptohen nga AAC-ja, mirëpo nuk jep detaje tjera për mënyrën e inicimit, shqyrtimit, rrethanat të cilat merren për bazë për shqiptimin e gjobave administrative dhe detaje të tjera shpjeguese rreth marrjes së vendimit dhe shqyrtimit të gjobës administrative. Nëpërmes kësaj rregulloreje AAC-ja mundohet që të shpjegojë në detaje procesin e marrjes së vendimeve për shqiptim të gjobës administrative dhe në të njëjtën kohë të sistemojë shkeljet e mundshme administrative dhe gjobat respektive për ato shkelje.

Duhet të theksohet se natyra në të cilën është shkruar kjo rregullore

nuk parasheh ndëshkimin si masë të parë por rregullorja thekson që procedura për shqyrtimin e shkeljeve administrative nga AAC-ja fillon vetëm pasi janë bërë përpjekje paraprake që në mënyrë të arsyeshme të respektohen mekanizmat në kuadër të procesit të zbatimit të rregullave dhe rregulloreve të përcaktuara me procedurat përkatëse të AAC-së.

Kjo projekt-rregullore është në konsultim publik nga 29 tetor 2018 deri më 13 nëntor 2018 dhe mund të gjendet në faqen e AAC-së në internet [www.caa-ks.org](http://www.caa-ks.org), seksioni për konsultime publike. Shpresojmë që të gjitha palët e interesuara të japin komente dhe sugjerime rreth këtij drafti në mënyrë që të rregullohet kjo fushë sa më mirë.

Prej 8-12 tetor 2018, dy ekspertë italianë nga AAC-ja e Italisë kanë mbështetur zyrtarët e AAC-së së Kosovës dhe të ASHNA-s në shtjellimin e objektivës së optimizimit të hapësirës ajrore të Kosovës në kontekst të përdorimit fleksibil të hapësirës ajrore siç parashihet me Rregulloren e BE-së nr. 2150/2005 të transponuar në rendin tonë ligjor përmes Rregullores së AAC-së nr. 18/2010. Gjatë punës së përbashkët, ekspertët dhanë këshilla mbi definimin, rregullimin dhe organizimin e hapësirës ajrore me rastin e normalizimit të saj, të vlefshme për finalizimin e Strategjisë sektoriale të aviacionit civil të Kosovës e cila është në hartim e sipër.

## Bashkëpunimi me AAC-në e Italisë lidhur me përdorimin optimal të hapësirës ajrore



## Nxitjet financiare për kompanitë ajrore nëpër aeroporte

Nxitjet financiare janë forma të shpërblimit që një individ, kompani ose organizatë i ofron në mënyrë që të inkurajojë sjellje apo veprime të caktuara, veçanërisht veprime të cilat pa motivim financiar nuk do të mund të realizoheshin. Ka shumë lloje të nxitjeve financiare të cilat ofrohen për të inkurajuar klientë, punëtorë, kompani dhe organizata të ndryshme.

Në industrinë e aviacionit nxitjet financiare kanë filluar si rezultat i liberalizimit të tregut të aviacionit në vitin 1992 duke shtyrë kompanitë ajrore dhe aeroportet të ndryshojnë strategjitë e tyre për të qenë sa më konkurrues. Në mënyrë që të tërheqin sa më shumë kompani ajrore, shumë aeroporte kishin filluar të ofrojnë zbritje apo nxitje financiare në tarifat e aterimit, udhëtarëve, parkingut dhe shërbimeve tokësore. Sikurse në mbarë botën edhe në vendet e Evropës Juglindore kërkesa për transport ajror është në rritje. Në bazë të rritjes në 20 vitet e fundit janë ndërtuar shumë aeroporte të reja dhe si rrjedhojë është rritur numri i kompanive ajrore që operojnë në këto aeroporte dhe konkurrenca në mes tyre.

Në mënyrë që nxitjet financiare të mos jenë diskriminuese ndaj kompanive ajrore ato duhet të ofrohen në bazë të parimeve themelore që rrjedhin nga Neni i 15 i Konventës së Çikagos së vitit 1944, ligjit për aviacionin civil dhe rregulloreve në fuqi.

LKIA, operatori i aeroportit ANP "Adem Jashari" ka vazhduar ofrimin e programeve nxitëse për kompanitë ajrore. Programet nxitëse fillimisht propozohen te Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës, në bazë të Ligjit Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil dhe të Rregullores së AAC-së nr. 3/2015 mbi tarifat e aeroportit, të cilat kontrollohen dhe analizohen nga Departamenti për Bashkëpunim Ndërkombëtar dhe Rregullim Ekonomik të Aviacionit (BNRREA). Nëse programet nxitëse janë në interes të përgjithshëm publik



Granit Berisha

dhe në përputhje me kërkesat e Rregullores nr. 3/2015 ato duhet të dërgohen për konsultim publik tek kompanitë ajrore (4) muaj para datës së planifikuar të hyrjes në fuqi, dhe pas ndryshimeve eventuale miratohen nga Drejtori i përgjithshëm i AAC-së. Gjatë vendimmarrjes, AAC-ja kujdeset që programet nxitëse që ofrohen nga operatori i aeroportit të jenë transparente, të ofrohen për të gjitha kompanitë ajrore pa asnjë përjashtim, të kufizuara në kohë të caktuar dhe të publikohen në mënyrë të përshtatshme.

Departamenti BNRREA ka bërë një vlerësim të ndikimit të programit nxitës të propozuar nga operatori LKIA i ANP "Adem Jashari" për vitet 2016-2018 dhe të aprovuar nga AAC-ja në bazë të Vendimit të datës 15 shkurt 2016 me anë të së cilës janë ofruar këto produkte me qëllim të rritjes së trafikut në aeroportin e Prishtinës:

- Nxitje për zhvillim të destinacioneve të reja (100% zbritje në tarifën e aterimit);
- Nxitje për zhvillimin e frekuencave të reja (100% zbritje në tarifën e aterimit);
- Nxitje për vëllimin e trafikut të udhëtarëve (0.5 € për 25.000-50.000 udhëtarë, që rritet nga 0.5 €/udhëtarë për çdo 25.000 udhëtarë shtesë);
- Nxitje për stacionimin e aeroplanëve në ANP (100% zbritje në tarifën e parkingut dhe 100% zbritje për 20 m<sup>2</sup> zyre teknike në pjesën ajrore të aeroportit);
- Nxitje për operimet në orare më pak të ngarkuara (20% zbritje në paketën e shërbimeve tokësore);

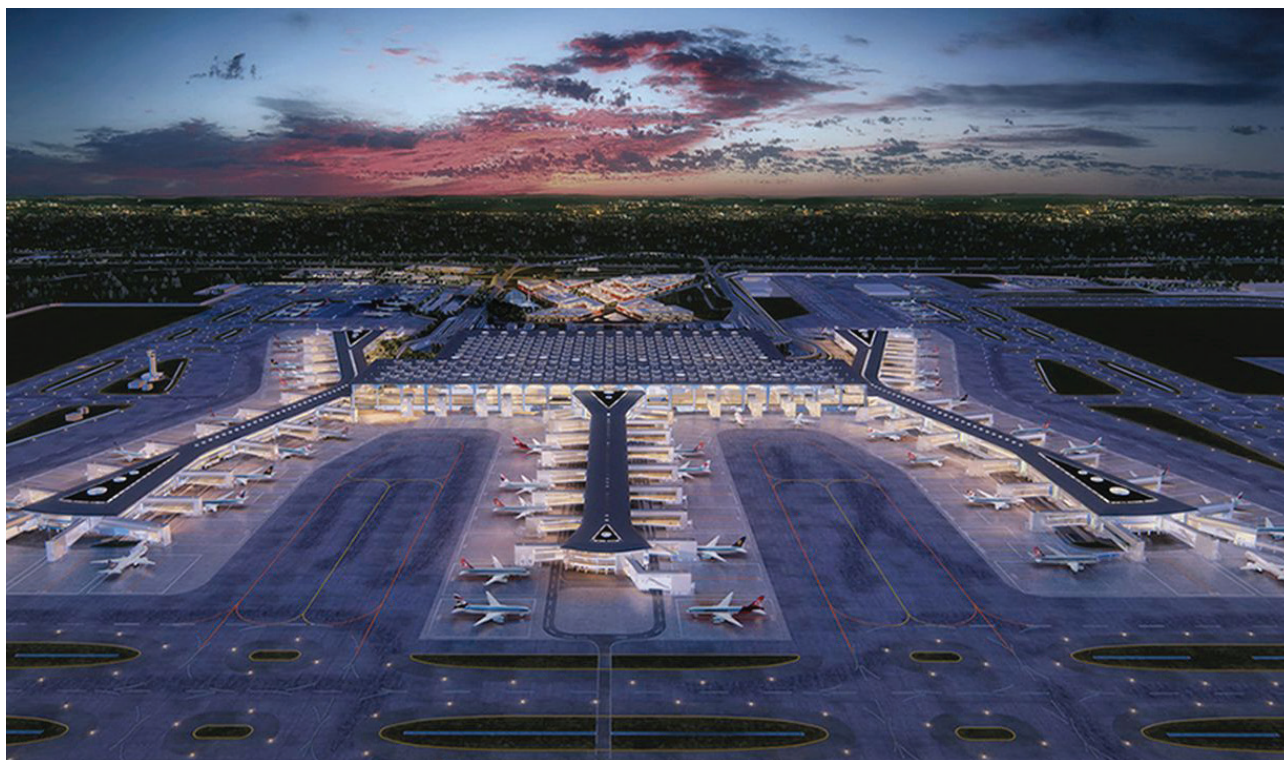
- Nxitje për mbështetje marketingu kompanive ajrore që hapin destinacione apo frekuenca të reja (30,000 EUR).

Vlerësimi ka treguar se në sezonin e verës 2016 dhe të dimrit 2016/2017 janë subvencionuar 4 destinacione për shtimin e frekuencave (Berlin Schönefeld, Paris Charles De Gaulle, Cyrih dhe Gjenevë). Gjithashtu për zhvillim të destinacionit të ri Milano Bergamo është subvencionuar kompania ajrore Germania. Gjatë kësaj periudhe ky program ka mbuluar kompanitë ajrore që transportuan 952,456 udhëtarë. Që do të thotë se skema nxitëse ka pasur ndikim në shtimin e frekuencave, shtimin e destinacioneve dhe shtimin e vëllimit të udhëtarëve.

Programi i fundit nxitës i propozuar nga operatori i aeroportit "Adem Jashari" është aprovuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës më 24 janar 2018. Programi nxitës është i njëjtë me atë të viteve 2016-2018 dhe është i përcaktuar në kohë prej 2 viteve (2018-2020). AAC-ja ka konstatuar që ky program nxitës është iniciativë transparente dhe inkurajim i mirë për kompanitë ajrore dhe i dobishëm për publikun. Programi nxitës përfshinë zhvillimin e destinacioneve/frekuencave të reja, shtimin e vëllimit të trafikut dhe rritë konkurrencën në mes të kompanive ajrore dhe aeroporteve të rajonit. Që nga marsi i vitit 2018 kur ka hyrë në fuqi ky Program Nxitës, disa kompani ajrore që kanë hapur destinacione të reja kanë aplikuar te operatori i aeroportit për të përfutur nxitje financiare që në këtë rast konsiston me zbritje 100% të tarifës së aterimit. Destinacionet e reja janë: Paderborn që operohet nga Orange2Fly nga prilli 2018 dhe Memmingen e Dortmund që do të operohen nga Wizz Air duke filluar nga tetori/dhjetori 2018.

**Autori është Zyrtar për rregullim ekonomik të aviacionit në AAC**





# U inaugurua aeroporti i ri i Stambollit

**M**ë 29 tetor 2018 u inaugurua Aeroporti i ri i Stambollit që shënon përfundimin e fazës së parë prej 4 fazave të ndërtimit të këtij aeroporti të paraparë të përfundojnë deri në vitin 2028. Ky aeroport, i shtrirë në 7650 hektarë buzë Detit të Zi do të shërbejë 90 milion udhëtarë në fazën e parë ndërsa kur të jetë plotësisht funksional, ka kapacitet të shërbejë 150 milion me mundësi zgjerimi deri në 200 milion udhëtarë në vit. Sa i përket trafikut, ky aeroport pritet t'i konkurrojë aeroportit të Atlantës në SHBA që për momentin është më i madhi në botë meqë në vitin 2017 ka shërbyer 107 milion udhëtarë. Sidoqoftë, Aeroporti i Stambollit tani do të jetë më i madhi në Evropë.

Firma arkitektonike londineze Grimshaw Global ka bërë dizajnin e terminalit të inspiruar nga motive islame dhe turke. Dizajni elegant i kullës së trafikut ajror në formë tulipani ka fituar Çmimin Ndërkombëtar për Arkitekturë në vitin 2016. Hapësirat e aeroportit

ruajnë efikasitetin e energjisë, kanë sistem të sigurimit të teknologjisë më të avancuar ndërsa udhëtarëve iu ofrohen shërbime përmes aplikacioneve mobile dhe të inteligjencës artificiale.

Ky projekt madhor po realizohet në bazë të një partneriteti publiko-privat sipas modelit Ndërto-Opero-Transfero për një periudhë 20 vjeçare. Partneri privat është një konsorcium i përbërë nga 5 kontraktorë: Limak, Kolin, Cengiz, Mapa dhe Kalyon. Ky konsorcium ka arritur të përfundojë fazën e parë të projektit për tre vite në vlerë prej 7,2 miliard US\$. Operatori privat do të gëzojë profitin e aeroportit për 20 vitet e ardhshme përderisa do t'i paguajë qeverisë 25 miliard US\$ qira.

Infrastruktura që është kryer në fazën e parë dhe do t'i mbështesë operimet që nga 31 tetori 2018 janë dy ndërtesa terminalesh, dy pista, 8 taksi-rrugë paralele për aeroplanë, 88 ura ajrore etj. Në përfundim të fazës së fundit të ndërtimit, aeroporti do të ketë gjithsejtë 6 pista aterrimi.

Kompania ajrore turke Turkish

Airlines është e vetmja që ka filluar operimet nga aeroporti i ri për në tre destinacione vendore: Ankara, Antali dhe Izmir. Fluturimi i parë vendor nga ky aeroport u bë më 31 tetor 2018 për në Ankara ndërsa fluturimi i parë ndërkombëtar për në Qipron Veriore u bë të nesërmen. Të gjitha operimet do të barten në aeroportin e ri në fund të dhjetorit kur aeroporti i tanishëm Ataturk do të mbyllet për operatorët komercial. Me këtë rast të gjithë aeroplanët dhe pajisjet do të barten nga Aeroporti Ataturk në hapësirat e aeroportit të ri; disa aeroplanë do të transportohen nëpër rrugë tokësore dhe disa do të fluturojnë 15 minuta për në shtëpinë e re.

Pritet që nga fundi i dhjetorit 2018, 2000 aeroplanë të 250 kompanive të ndryshme ajrore që fluturojnë në 350 destinacione të shërbehen në baza ditore nga ky aeroport

**Burimet:**

<https://bit.ly/2OXwRYK>, <https://bit.ly/2F2FX1w>, <https://ind.pn/2qhE8UI>



# Singapore Airlines ofron fluturim 19 orësh - më të gjatë në botë



Foto nga Bram Steeman CC BY-SA 2.0 përmes Wikimedia Commons

**F**luturimi më i gjatë në botë është rikthyer dhe është duke bartur udhëtarë nga Singapori në Nju Jork që nga data 11 tetor 2018. Kompania ajrore Singapore Airlines e cila është kompani shtetërore e realizon këtë udhëtim i cili zgjat përafërsisht 19 orë. Sipas kompanisë, mosndalja në Frankfurt do t'ju kursejë udhëtarëve shumë kohë. Kompania do të ofrojë fluturime të përditshme nga aeroporti Changi i Singaporit në aeroportin Newark Liberty International në Nju Xherisi pasi të ketë pranuar një aeroplan të dytë të tipit Airbus A350-900ULR.

Singapore Airlines e filloi fluturimin rekord në vitin 2004 mirëpo e anuloi pas nëntë viteve për shkak të rritjes së çmimeve të derivateve. Zëvendës drejtori i departamentit të shitjes dhe

marketingut Campbell Wilson theksoi se Airbus A350-900ULR shpenzon 25% më pak derivate sesa një aeroplan me madhësi të njëjtë i cili i takon gjeneratës së vjetër. “Kjo mundëson të ofrojmë shërbim pa ndalesë gjatë rrugës, iu kursen udhëtarëve rreth gjashtë orë dhe poashtu u ofron atyre rahat. Ne mendojmë se do të jetë një sukses i vërtetë”, u shpreh Wilson. Gjatë këtij fluturimi nuk do të ketë ulëse të klasës ekonomike mirëpo do të ketë 94 ulëse të klasës ekonomi-premium dhe 67 të klasës së biznesit, të cilat mund të shtrihen dhe të shërbejnë si shtretër. Ulëset në klasën e biznesit do të kenë shtresa dysheku dhe jastëk të përshtatshëm. Banjot në klasën ekonomi-premium janë të pajisura me sprej për hidratim. Udhëtarët do të kenë mundësi të zgjedhin për të parë filma dhe përmbajtje të tjera televizive prej

1.200 orësh për dallim nga 1.000 orë sa është e zakonshme.

Singapore Airlines ka bërë porosinë edhe për 7 aeroplanë A350-900ULR nga Airbus. Aeroplani mund të operojë për rreth 20 orë ose 18.000 km pa ndërprerë.

Airbus thotë se presioni i kabinës në këtë aeroplan është ekuivalent me 1.800 metra mbi nivelin e detit krahasuar me tipat më të vjetër të aeroplanëve me madhësi dhe performanca të përafërta ku presioni i kabinës është ekuivalent me 2.450 metra mbi nivelin e detit.

Airbus është shprehur se presioni më i përshtatshëm i kabinës së bashku me teknologjinë më të fundit të kondicionimit të ajrit zvogëlon lodhjen e udhëtarëve dhe mundëson një mjedis më pak të thatë në kabinë.

**Burimi:** <https://bit.ly/2CSqKO7>



Lendita Kika - Berisha

## A e pret aeroplani në nisje një udhëtar të vonuar?

Vonesë e aeroplanit në nisje mund të shkaktohet nga udhëtarit apo si pasojë e vonesës së fluturimit paraprak. Në këtë artikull kërkohet përgjigja kur shkaktohet vonesë është vet udhëtarit. Kjo vonesë mund të jetë evidente në rastin e paraqitjes së udhëtarit në aeroport, ose edhe në portën dalëse për në aeroplan, “gate”. Arritja me vonesë në aeroport trajtohet sipas afatit të fundit për pranimin e udhëtarit në regjistrim „check-in“ të fluturimit, pra sipas rregullave, pasi të jetë mbyllur shërbimi check-in nuk pranohet asnjë udhëtarë.

Kjo ishte më lehtë e menaxhueshme para kohës së internetit dhe kohës kur gjithçka kryhet online. Tani, me mundësinë e regjistrimit në fluturim përmes internetit gjërat janë komplikuar. Pra, udhëtarit i cili është regjistruar nga shtëpia dhe arrin pas kohës kur është mbyllur regjistrimi në terminal të aeroportit, mbetet vlerësim nga ekuipazhi i tokës që merr parasysh faktorët si: sa është vonesa e udhëtarit, a ka udhëtarit bagazh për

të dorëzuar, sa është distanca nga porta dalëse, etj.

Situatë tjetër e vonesës së udhëtarit është kur ai e ka përfunduar check-in dhe nuk është paraqitur në portën dalëse për në bord të aeroplanit. Kjo situatë flet kryesisht për udhëtarin e papërgjegjshëm, i cili ka humbur ndjenjën e kohës duke kaluar në pjesën më relaksuese të aeroportit, apo flet për udhëtarin që ka vështirësi nëpër pikat kontrolluese me radhët e gjata të pritjes së kontrollit kufitar dhe atij të sigurimit, rrugë kjo nga check-in deri te porta dalëse për në aeroplan. Në rastet e vonesave në portën dalëse, ekuipazhi i tokës është proaktiv dhe fillon të bëjë thirrje për udhëtarët që nuk janë paraqitur në dalje në kohën e planifikuar. Pritja e aeroplanit ose mospritja e tij varet nga disa faktorë: numri i udhëtarëve që mungojnë në dalje, fakti se a kemi dorëzuar bagazh për ngarkim apo jo, fakti se a kemi lajmëruar te ndonjë personel tokësor për të treguar se jemi në afërsi të daljes, etj..

Nëse të gjitha shanset janë kundër udhëtarit të vonuar, sigurisht që kur ky udhëtar ta ketë arritur portën dalëse, gjithçka do të jetë e mbyllur dhe aeroplani do të niset pa një udhëtar.

Këtë vendim e merr kompania ajrore pasi që koha e qëndrimit në tokë për kompaninë është kosto, udhëtarët në aeroplan nuk duhet vonuar nga arritja me kohë në destinacion, ata mund të kenë gjithashtu fluturime të mëtutjeshme për të arritur, aeroplani e ka orarin e tij për të vazhduar në një destinacion tjetër, aeroporti e ka të planifikuar hapësirën e parkimit për aeroplanet në vijim, e kështu me radhë. Pra, një vonesë e aeroplanit lidhet zinxhir me vonesat tjera që mund të shkaktohen si rezultat i saj, dhe rrjedhimisht me shumë parregullsi në operate dhe plane të udhëtarëve.

Udhëtarit i vonuar nuk ka të bëjë me fluturimin e vonuar apo të anuluar, raste këto të cilat trajtohen me Rregulloren e BE-së 261/2004 që është e aplikueshme edhe në Kosovë dhe i japin udhëtarëve të drejtën e marrjes së kompensimit nga kompania ajrore që ka qenë përgjegjëse për transportimin e tyre. Për këtë temë gjithashtu shumë interesante mund të flasim një herë tjetër.

Duke i ditur të gjitha këto informata, merrni vendimin e duhur dhe mos u paraqitni me vonesë për fluturimin tuaj! Gjasat janë të vogla që aeroplani të ju presë!

### IMPRESSUM

Redaktore: Besnike Ukmata

Në këtë numër kontribuan: Arianit Dobrosi, Albulena Gërzhaliu, Besnike Ukmata, Granit Berisha, Matej Krasniqi, Minir Istrefi dhe Nora Bakalli.

Autoriteti i Aviacionit Civil | Rr. “Ahmet Krasniqi” nr. 208. Arbëri 10000 Prishtinë  
Tel: +383 (0) 38 248 629 | Fax: +383 (0) 38 211 009 | Web: <http://www.caa-ks.org>

