



Më 27 tetor ka filluar sezona vjeshtë-dimër 2019/2020 e fluturimeve

faqe 6



Mbahet Punëtori njëditore në AAC në fushën e menaxhimit të sigurisë në aviacion

faqe 5

Autorial nga
Granit Berisha



Tarifa njësi për shërbimet terminale të navigacionit

faqe 10

aviatori

Buletin mujor i Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës

Na vizitoni ONLINE në: www.caa-ks.org

Nr. 88 | 08 nëntor 2019

CAA

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

Realizohet edhe misioni i fundit mbështetës nga projekti EASA IPA 4 në Kosovë në fushën e menaxhimit të sigurisë

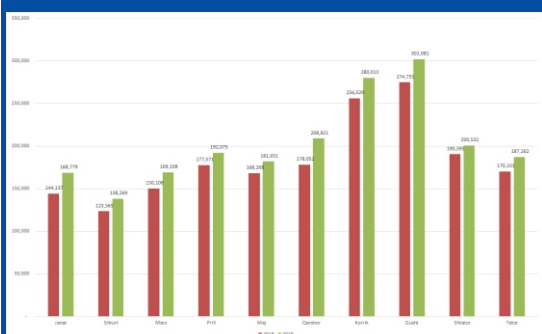
faqe 5

Realizimi i auditimeve të sigurisë në Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA)



faqe 8

Vazhdon rritja e numrit të udhëtarëve në ANP "Adem Jashari" – 10% më shumë udhëtarë janë shërbyer në tetor 2019 sesa në tetorin 2018



faqe 7



Drejtori i Përgjithshëm i AAC-së ka takuar Drejtorin Ekzekutiv të EASA-s

faqe 3

U mbajt takimi vjetor i Komitetit të Përbashkët të Marrëveshjes HPEA



faqe 2



AAC-ja organizoi punëtorinë lidhur me zbatimin e Rregullores (AAC) nr. 09/2018 për zonat mbrojtëse të aerodromit dhe Rregullores (AAC) nr. 03/2019 për shënjimimin e pengesave

faqe 4

TË REJAT LEGJISLATIVE NGA AAC

faqe 4

NJË PYETJE

Si ndahet hapësira ajrore?



faqe 15

U mbajt takimi vjetor i Komitetit të Përbashkët të Marrëveshjes HPEA

Një delegacion i Republikës së Kosovës i përbërë nga përfaqësues të autoriteteve aeronautike të Kosovës i udhëhequr nga z. Eset Berisha, Drejtor i Përgjithshëm i AAC-së ka marrë pjesë në takimin e dytë të Komitetit të Përbashkët të Marrëveshjes për Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit (HPEA) që është mbajtur në Drejtorinë për Lëvizje dhe Transport të Komisionit Evropian në Bruksel, më 15 tetor 2019.

Komiteti i përbashkët është organi më i lartë mbikëqyrës i Marrëveshjes dhe në takimet e këtij organi diskutohen përparimet dhe sfidat në zbatimin e Marrëveshjes. Ky është takimi i dytë i Komitetit që nga hyrja në fuqi e Marrëveshjes më 1 dhjetor 2017. Megjithatë në Kosovë ka filluar zbatimi administrativ i saj që nga koha kur është nënshkruar, më 2006.

Në takim morën pjesë palët nënshkruese të kësaj marrëveshjeje: Komisioni Evropian, përfaqësues nga shtete anëtare të BE-së dhe të shteteve të Ballkanit Perëndimor. Pjesëmarrës kishte edhe nga industria e aviacionit.

Kryesuesi i Komitetit, Carlos Bermejo Acosta përndryshe Drejtor i njësive Marrëveshjet e Aviacionit brenda Drejtoratit, ritheksoi se Aneksi I i Marrëveshjes HPEA që përmban legjislacionin e publikuar deri në shkurt të vitit 2019 ka hyrë në fuqi në gusht të këtij viti dhe shtetet e Ballkanit Perëndimor si palë nënshkruese të Marrëveshjes ftohen që të bëjnë transpozimin dhe zbatimin e këtij legjislacioni. Aneksi I që përbën listën e legjislacionit do të freskohet çdo vit. Gjatë takimit, u prezantuan të rejtat në legjislacionin e aviacionit që kanë të bëjnë me fushën e sigurisë, të sigurimit dhe të shërbimeve të navigacionit ajror.

Nga shtetet u kërkuar që çdo vit deri më 15 shkurt të raportojnë mbi legjislacionin e transpozuar në periudhën njëvjeçare paraprake dhe të theksojnë nevojat për asistencë teknike në zbatimin e këtyre akteve nënligjore.

Më 16 tetor 2019 u mbajt takimi bilateral midis delegacionit të Republikës së Kosovës dhe përfaqësuesve të Komisionit Evropian, të disa shteteve anëtare si dhe të Agjencisë

Evropiane për Siguri të Aviacionit (EASA).

Drejtori i Përgjithshëm i AAC-së theksoi se Marrëveshja HPEA në Kosovë është bërë obligim edhe përmes MSA-së të cilën Kosova dhe BE-ja e kanë nënshkruar më 2016 prandaj kërkoi nga KE-ja që të shikojë mundësinë e amandamentimit të Marrëveshjes që palë e asociuar e saj të jetë Republika e Kosovës dhe jo UNMIK-u meqë janë autoritetet aeronautike të Kosovës të cilat janë përgjegjëse për zbatimin e saj dhe jo UNMIK-u. "Vet fakti se në këtë sallë gjenden autoritetet aeronautike të Kosovës dhe jo ato të UNMIK-ut flet për titullarin e përgjegjësisë në rregullimin e aviacionit civil në Kosovë," shtoi z. Berisha.

Ai ngriti shumë çështje që kanë të bëjnë me pamundësinë e Kosovës që të gëzojë të drejtat që i takojnë prej kësaj Marrëveshjeje përderisa është shumë e avancuar në kryerjen e obligimeve të saj. Ai përmendi pamundësinë që Kosova të merr pjesë si vëzhgues në Bordin Menaxhues të EASA-s, në grupet teknike të EASA-s,



mospasja qasje në databazën evropiane të inspektimeve në platformë, dhe në Dokumentin 30 të ECAC (Konferenca Evropiane e Aviacionit Civil). Përfaqësuesit e KE-së thanë që çështja e pjesëmarrjes së profesionistëve kosovarë të aviacionit në grupet teknike të EASA-s po shqyrtohet dhe është çështje kohe realizimi i saj. Ata pranuan se fakti që UNMIK-u është palë e Marrëveshjes po shkakton vështirësi ligjore që Kosova të gëzojë të drejtat që i takojnë me Marrëveshje.

Sa i përket përmbytjes nga ana e Kosovës të obligimeve që dalin nga Faza e parë e zbatimit të Marrëveshjes, Komisioni Evropian u njoftua se Ligji për aviacionin civil

është në amandamentim e sipër gjatë të cilit proces do të shfuqizohet neni i cili i jep të drejtë Ministrit të mos e zbatojë rregulloren për të drejtat e udhëtarëve në raste të veçanta. Ndërsa sa i përket çështjes së Direktivës mbi orarin e punës që është obligim i dytë i mbetur, u tha se draft Ligji i punës që përfshin këtë Direktivë është në pritje në Kuvend.

Gjatë takimit u diskutuan edhe çështje të tjera me rëndësi siç mund të jetë mungesa e bashkëpunimit me Eurocontrol, transpozimi i Rregullores Bazike të EASA-s si dhe normalizimi i hapësirës së ulët ajrore të Kosovës. Theks i veçantë iu dha ndikimit që

reforma e administratës publike në Kosovë ka në statusin e AAC-së dhe në pagat e stafit. Kryesuesi i takimit, z. Bermejo Acosta tha se është e një rëndësie të veçantë ruajtja e stafit të kualifikuar në rregullatorin e aviacionit dhe se DG MOVE është i gatshëm të komunikojë me DG NEAR dhe autoritetet në Kosovë për të parandaluar dëmtimin e institucioneve në kuptim të ndryshimit të statusit të saj, zvogëlimit të pagave etj..

Në fund, Komisioni Evropian konfirmoi se do ta ndërmarre një vizitë vlerësuese në Kosovë mbi nivelin e zbatimit të Marrëveshjes HPEA në shkurt të vitit 2020 dhe ftoi autoritetet kosovare që të përgatiten sa më mirë për këtë vlerësim.

Drejtori i Përgjithshëm i AAC-së ka takuar Drejtorin Ekzekutiv të EASA-s

Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil, z. Eset Berisha morri pjesë në Forumin Ndërkombëtar të Bashkëpunimit të organizuar nga (Agjencia Evropiane për

Siguri të Aviacionit) EASA, EASA ICF 7, të mbajtur në Budva të Malit të Zi, nga 10-12 shtator 2019. Në margjinat e këtij Forumi, Drejtori i Përgjithshëm pati rastin të takohet me z. Patrick Ky

Drejtor Ekzekutiv i EASA-s. Z. Berisha kërkoi nga Z. Ky mbështetje më të madhe për Autoritetin e Aviacionit Civil të Kosovës dhe në të njëjtën kohë kërkoi që të realizohen marrëveshjet e punës në mes të këtyre dy institucioneve.



Pamje nga takimi

AAC-ja organizoi punëtorinë lidhur me zbatimin e Rregullores (AAC) nr. 09/2018 për zonat mbrojtëse të aerodromit dhe Rregullores (AAC) nr. 03/2019 për shënjimin e pengesave



Pamje nga punëtoria

Më 31 tetor 2019, Autoriteti i Aviacionit Civil ishte nikoqir i punëtorisë lidhur me zbatimin e Rregullores (AAC) nr. 09/2018 për zonat mbrojtëse të aerodromit dhe Rregullores (AAC) nr. 03/2019 për

shënjimin e pengesave. Në këtë punëtori ishin pjesëmarrës zyrtarë nga komuna e Prishtinës, Lipjanit, Fushë Kosovës, Obiliqit dhe Drenasit, e poashtu edhe Ministria e Ambientit, KOSTT, ZRRE si dhe Aeroport

Ndërkombëtar i Prishtinës.

Kjo punëtori kishte qëllim prezantimin e dispozitave ligjore në raport me të gjitha institucionet e përfshira, si dhe sqarimin e rolit dhe obligimeve që dalin nga këto rregullore për secilën palë. Në punëtori poashtu u diskutuan edhe mundësitë dhe aspektet praktike të implementimit të rregulloreve në kordinim të të gjitha institucioneve dhe palëve.

Punëtorja u vlerësua si shumë e dobishme dhe e sukseshme pasi që përveq aspektit të sigurisë së mjeteve ajrore, do të ketë efekt shumë pozitiv edhe gjatë përpilimit të planeve rregulluese, hartave zonale si dhe projekteve tjera në nivel kombëtar nga institucionet përkatëse.

TË REJAT LEGJISLATIVE NGA AAC

Në vazhdim janë rregulloret e reja të nënshkruara nga Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës në periudhën maj-tetor 2019:

Rregullore (AAC) nr. 03/2019 për shënjimin e pengesave e datës 22 maj 2019. Me këtë rregullore janë përcaktuar procedurat dhe kërkesat për shënjimin e pengesave me anë të shenjave vizuale dhe dritave në tërë territorin e Republikës së Kosovës, me qëllim që ato të bëhen të dukshme dhe të dallueshme për aeroplanë.

Rregullore (AAC) nr. 04/2019 mbi vendosjen e kërkesave për ndarjen e kanaleve të komunikimit me zë për Qiellin e Vetëm Evropian e datës 01 korrik 2019. Kjo rregullore zbatohet për të gjitha fluturimet

brenda hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës, për të cilat ofrohen shërbime të trafikut ajror në përputhje me Rregulloren (AAC) Nr. 09/2009 për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror në Qiellin e Vetëm Evropian plotësuar nga Rregullorja Nr. 01/2016 dhe Marrëveshjet Ndërkombëtare në fuqi.

Rregullore (AAC) nr. 5/2019 për plotësimin dhe ndryshimin e Rregullores nr. 4/2011 për qasje në tregun e shërbimeve në tokë në aeroport e datës 13 gusht 2019. Plotësimi i Rregullores nr. 4 / 2011 ka qenë i domosdoshëm për të qartësuar sigurimin e qasjes në tregun e shërbimeve në tokë për të gjithë operatorët

ekonomik të cilët i plotësojnë kushtet teknike, financiare dhe të sigurisë dhe të cilët kërkojnë të angazhohen për ofrimin e shërbimeve në aeroporte. Në po këtë ditë, është nënshkruar edhe Urdhëresa Administrative nr. 01/2019 për kriteret dhe procedurat e lëshimit të aprovimit për shërbyesit në tokë.

Rregullore (AAC) nr. 06/2019 që ka ndryshuar dhe plotësuar Rregulloren nr. 17/2017 për dispozitat dhe procedurat administrative në lidhje me aerodromet e datës 4 shtator 2019. Kjo rregullore ka transpozuar në rendin tonë juridik Rregulloren e Komisionit (BE) 2018/401 të datës 14 mars 2018, që ka ndryshuar rregulloren (BE) nr. 139/2014 për çështjet e klasifikimit të pistave.

Realizohet edhe misioni i fundit mbështetës nga projekti EASA IPA 4 në Kosovë në fushën e menaxhimit të sigurisë

Gjatë javës së fundit të shtatorit, në AAC ka qëndruar ekspertja e fushës së menaxhimit të sigurisë, Dr. Hazel Courteney, e dërguar në Kosovë në kuadër të projektit të asistentës teknike EASA IPA 4 të financuar nga Komisioni Evropian. Dr. Hazel Courteney, duke e përfaqësuar Britaninë e Madhe

në fushën e sigurisë në ICAO, ishte njëherësh edhe Kryesuese e Komitetit të Sigurisë në punën për hartimin dhe publikimin e Aneksit 19 të ICAO-së. Roli i ekspertes dhe misioni i këtij projekti në Kosovë ishte mbështetja teknike në hartimin e Planit Kombëtar të Sigurisë në aviacion, që është edhe obligim ligjor nga Rregullorja e

re themelore e EASA-s dhe rekomandim nga Aneksi 19 i ICAO-së.

Kjo ishte vizita e tretë në Kosovë e kësaj eksperte, për të përfunduar edhe mbështetjen teknike me prezencë të ekspertëve në Kosovë të ofruar nga Agjencia Evropiane për Siguri të Aviacionit (EASA) për vitin 2019.

Mbahet punëtori njëditorë në AAC në fushën e menaxhimit të sigurisë në aviacion

Më 25 shtator 2019 në AAC është mbajtur një punëtori me temën "Identifikimi dhe menaxhimi i rreziqeve në aviacion". Punëtorja është organizuar nga AAC-ja dhe është mbajtur nga ekspertja e programit EASA IPA 4 që ishte në Kosovë për misionin e saj

njëjavor në menaxhim të sigurisë, Dr. Hazel Courteney.

Pjesëmarrës në punëtori ishin inspektorët e AAC-së, përfaqësues nga operatori i Aeroportit "Adem Jashari" Limak Kosovo si dhe përfaqësues nga Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit

Ajror (ASHNA).

Punëtorja u vlerësua se kishte arritur qëllimin e saj, e që ishte shqyrtimi i përbashkët në mes të rregullatorit dhe operatorëve në identifikimin e rreziqeve, matjen e tyre dhe mënyrat për të menaxhuar sa më mirë me to.



Pamje nga punëtorja

Më 27 tetor ka filluar sezona vjeshtë-dimër 2019/2020 e fluturimeve

Janë gjithsejtë 12 kompani ajrore të cilat kanë lajmëruar fluturimet e tyre te operatori i aeroportit ANP "Adem Jashari", LKIA, për sezonin e fluturimeve të IATA-s vjeshtë-dimër 2019/2020 e cila zgjatë nga 27 tetori 2019 deri më 27 mars 2020.

Kompanitë në fjalë janë Austrian Airlines, Easyjet (Zvicër), Edelweiss, Eurowings, Chair Airlines (pasardhëse e Germania Flug), Norwegian Air Intl'l, Orange2fly, Pegasus, Swiss Int'l Air Lines, TUIfly, Turkish Airlines dhe WizzAir (Hungari dhe Angli).

Gjatë këtij sezoni Prishtina do të lidhet përmes fluturimeve të rregullta me gjithsejtë 19 aeroporte të ndryshme (prej të cilave 2 në Stamboll). Shikoni destinacionet e shërbyera në graf.

Risi e këtij sezoni është fillimi i fluturimeve për në Vjenë nga Prishtina tre herë në javë (të mërkurave, premteve dhe të dielave) duke filluar nga 18 dhjetori me kompaninë Wizz Air. Vjenën do ta shërbejë edhe Eurowings që nga fillimi i këtij sezoni, të shtunave. Po ashtu kompania Eurowings që nga mesi i

dhjetorit do të fillojë të fluturojë për në Frankfurt të marteve dhe të premteve. Berlioni vazhdon të shërbehet nga Easyjet ndërsa Oslo do të shërbehet gjatë gjithë sezonit të shtunave nga TUIfly ndërsa nga 18 dhjetori edhe të mërkurave.

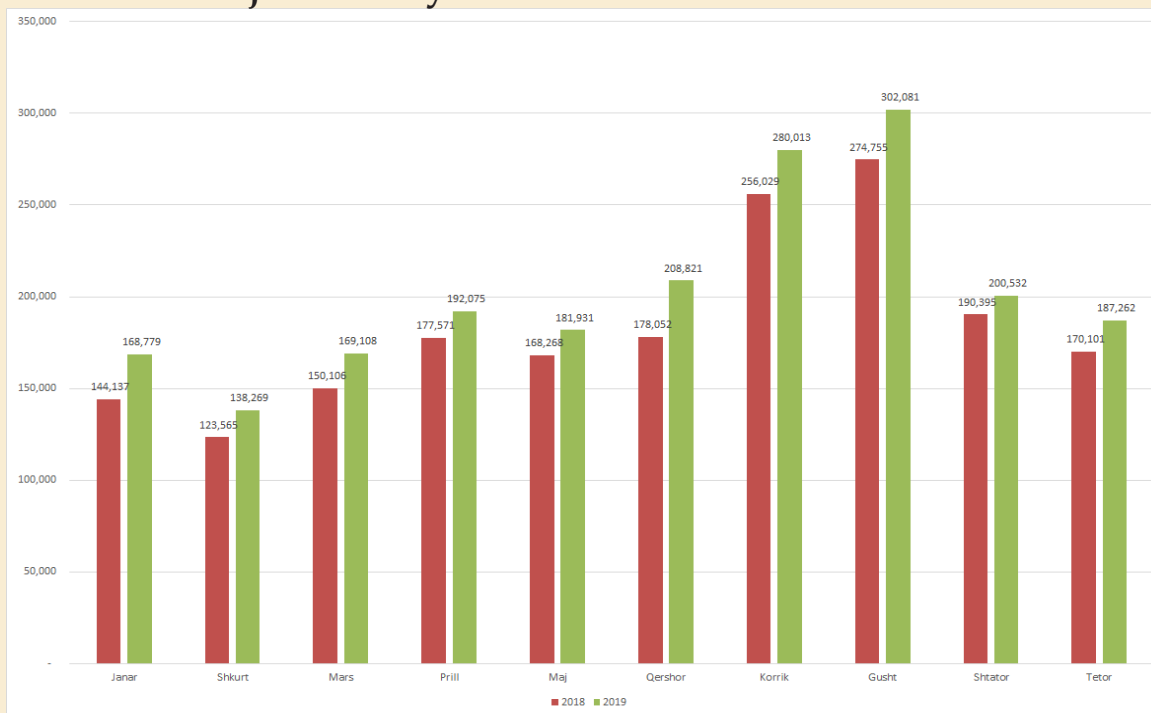
Në këtë sezonë nuk fluturon Adria Airways për shkak të falimentimit të shpallur gjatë muajit tetor. Kjo kompani ka pasur një hise tregu prej 7-10% në vitet e kaluara në ANP.

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



Destinacionet e shërbyera nga Prishtina

Vazhdon rritja e numrit të udhëtarëve në ANP "Adem Jashari" – 10% më shumë udhëtarë janë shërbyer në tetor 2019 sesa në tetorin 2018



Më 26 tetor 2019 Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" ka pritur udhëtarin e 2 milionët. Vitin e kaluar ANP ka arritur këtë numër në fillim të muajit dhjetor.

Inspektorët e AAC-së u trajnuan nga ekspertët të EASA-s

Në kuadër të projektit EASA IPA-4, për dy inspektorë të AAC-së u mundësua qëndrimi në Agjencinë Evropiane për Siguri të Aviacionit (EASA) për tre ditë (15-17 tetor 2019) për të përcjellë për së afërmi mënyrën e trajtimit të ndodhive të aviacionit të raportuara në këtë institucion. Ndodhitë e raportuara duke përfshirë incidentet serioze dhe aksidentet, të cilat i pranon EASA, trajtohen sipas proceseve të miratuara dhe harmonizuara brenda organizatës.

Lendita Kika-Berisha, përgjegjëse për menaxhimin e sigurisë dhe cilësisë në AAC dhe Bajram Xhemali, Inspektor i vlefshmërisë ajrore, përgjegjës për menaxhimin e sistemit të raportimit të ndodhive në aviacion, duke përfshirë menaxhimin e bazës së të dhënave të ndodhive të AAC-së në softuerin ECCAIRS, patën mundësi të takohen me persona përgjegjës për hapat e ndryshëm në trajtimin e të dhënave të sigurisë në EASA, duke filluar



Inspektorët e AAC dhe ekspertët e EASA-s në selinë e EASA-s në Köln

nga futja fillestare e të dhënave në sistem, deri te monitorimi i zbatimit të rekomandimeve pas hetimit të nevojshëm dhe mbyllja e ndodhive, incidenteve serioze apo edhe aksidenteve aeronautike.

Kjo gamë e gjerë e detyrave që kryen EASA në nivel evropian, ju shpjegua me kujdes

punonjësve të AAC-së, duke përdorur edhe shembuj praktik për të ofruar përvojat më të mira në zbatimin e detyrave të njëjta në trajtimin e të dhënave të sigurisë në Autoritetin përgjegjës në Kosovë, që është Autoriteti i Aviacionit Civil.

Auditimi ricertifikues në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës “Nënë Tereza”

Në kuadër të bashkëpunimit ndërshtetëror midis Autoriteteve të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës dhe Republikës së Shqipërisë, inspektorët e aerodromeve kanë pranuar ftesë zyrtare për

t'u bërë pjesë e procesit të auditimit gjithëpërfshirës ricertifikues të Aeroportit Ndërkombëtar “Nënë Tereza” në Tiranë. Në këtë auditim kanë marrë pjesë edhe inspektorët nga AAC-të e Maqedonisë së Veriut dhe

Malit të Zi.

Auditimi njëjavor është mbajtur nga 8 deri më 12 korrik 2019 në kuadër të verifikimit të kushteve dhe termave të certifikatës të lëshuar në vitin 2015 dhe ka vazhduar me koordinimin e veprimeve deri në përmbylljen këtij procesi.

Realizimi i auditimeve të sigurisë në Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA)



Pamje nga takimi përmbyllës

AAC-ja ka realizuar dy auditime të sigurisë në Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA), respektivisht më 10-14 qershor dhe 28 tetor – 1 nëntor 2019.

Këto auditime ishin planifikuar në bazë të orarit të rregullt mbikëqyrës dhe kishin për qëllim verifikimin e të gjitha kërkesave të cilat derivojnë nga Rregulloret e AACK-së me nr. 07/2012, nr. 06/2012, nr. 03/2011,

nr.14/2009, nr. 05/2013, nr.

09/2009, nr. 08/2015 dhe nr. 01/2018 (ATSEP).

Në përgjithësi auditimet patën mbarëvajtje të mirë, me ç'rast u konstatua se shumica prej kërkesave të dala nga rregulloret e lartëcekura përmbushen, megjithatë u identifikuan një numër i caktuar i gjetjeve. Raporti i auditimit të mbajtur në qershor i është dërguar ASHNA-s, të cilët kanë reaguar brenda afateve me një

plan për adresimin e gjetjeve. Vlen të theksohet se ka vullnet të mirë të bashkëpunimit, dhe një numër i konsiderueshëm i gjetjeve veç janë trajtuar nga ASHNA dhe janë mbyllur.

Ndërsa sa i përket auditit të mbajtur në tetor, AAC-ja do të vazhdojë të ndjekë proceset e brendshme, që nënkupton që brenda afatit të caktuar ASHNA-s do t'i dorëzohet një raport i përpiluar me të gjitha gjetjet e identifikuara, të cilat më pas do të adresohen në planin me hapat korrektues të cilin ASHNA e përgatitë dhe e dërgon tek AAC-ja për pranim.

AAC-ja inkurajon edhe më tutje personelin e përfshirë në mbarëvajtjen e sigurt të operimeve në ASHNA, që të kontribuojnë në përmirësimin e sistemit të menaxhimit të sigurisë përmes raportimit të ndodhive dhe hazardeve të cilat janë më se të nevojshme për të parë nivelin e sigurisë së shërbimeve të cilin ASHNA e ofron si dhe ka ndikim të madh në ngritjen e nivelit të sigurisë së përgjithshme të aviacionit.

Inspektorë të AAC-së morën pjesë në trajnimin rajonal për Sistemin e Menaxhimit të Sigurisë në Aerodrome

Në kuadër të projektit EASA IPA 4 të financuar nga Komisioni Evropian, më 1-3 tetor Autoriteti i Aviacionit Civil të Malit të Zi në Podgoricë ishte nikoqir i trajnimit për sistemin e menaxhimit të sigurisë në aerodrome ku ishin pjesëmarrës edhe kolegët e tyre të të gjitha autoriteteve fqinje. Në mesin e inspektorëve rajonal, ata të Shqipërisë, Malit të Zi, Maqedonisë Veriore, Bosnjës e Serbisë, edhe Kosova u përfaqësua me inspektorët e aerodromeve, z. Alban Ramabaja dhe z. Minir Istrefi. Ky trajnim 3-ditor synim kryesor kishte zbatimin e mbikëqyrjes së sigurisë së

aeroporëve në fushën e aerodromeve, dhe veçanta e këtij trajnimi ishte puna ekipore ku u shkëmbyen përvojat e ndryshme në raport me sfidat që ballafaqohemi gjatë zbatimit të sistemit të sigurisë në aeroportet tona. Gjatë seancave të trajnimit u trajtuan temat si identifikimi i rreziqeve me raste konkrete për studim, vlerësimi i risqeve dhe metodologjia e vlerësimit si dhe masat preventive etj. Më tutje, u trajtuan me kujdes edhe problematikat e raportimit, mbledhja e të dhënave nga databazat, ndërlidhja e programit të

sigurisë së aeroportit me atë të sigurisë shtetërore, monitorimi dhe matja e performancës së sigurisë në aerodrome, rolet dhe përgjegjësitë e të gjitha palëve të interesit etj.

Përveç organizimit shumë të mirë nga ana e EASA-s dhe nikoqirit, si dhe përfitimit të përgjithshëm nga ky trajnim, inspektorët e AAC-së së Kosovës nga ky trajnim u ndanë me mbresa të veçanta duke pasur parasysh se tri nga shtetet rajonale (Shqipëria, Kosova dhe Maqedoni Veriore) u përfaqësuan nga inspektorë shqiptarë.



Pamje nga trajnimi në Podgoricë

Tarifa njësi për shërbimet terminale të navigacionit

Në bazë të Ligjit nr. 03 / L - 051 për Aviacionin Civil, rregullimi i shërbimeve të navigacionit ajror në Kosovë bëhet në përputhje me rregullat e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO), Marrëveshjes Shumëpalëshe për Krijimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (Marrëveshja HPEA), Agjencisë Evropiane të Sigurisë së Aviacionit (EASA) dhe Organizatës Evropiane për Siguri të Navigacionit Ajror (EUROCONTROL).

Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës ka transpozuar plotësisht Rregulloren e Këshillit Evropian nr. 1794/2006 në Rregulloren nr. 03/2016 mbi skemën e përbashkët të tarifave për shërbimet e navigacionit ajror, e njohur gjithashtu si "rregullore për mbulimin e plotë të kostove", në bazë të së cilës Agjencia e Shërbimit të Navigacionit Ajror e Kosovës (ASHNA) do të jetë në gjendje të mbulojë të gjitha shpenzimet e bëra në mënyrë të drejtpërdrejtë ose të tërthortë që shkaktohen për të dhënë shërbime të navigacionit ajror për mjetet ajrore.

Tarifat të cilat iu ngarkohen pronarëve dhe operatorëve të mjeteve ajrore quhen "tarifa për përdoruesit" të cilat duhet t'u paguhet ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror, shërbimeve meteorologjike, ofruesve të pajisjeve dhe shërbimeve aeronautike.

Skema tarifore për shërbime të



Granit Berisha

navigacionit përbëhet nga kostot e shërbimeve të mbikalimit të cilat financohen me anë të tarifave të mbikalimit (en route) dhe kostot e shërbimeve terminale të cilat financohen me anë të tarifave terminale.

Pasi që ofrimi i shërbimeve në hapësirën e lartë ajrore të Kosovës i është deleguar Hungarisë nga NATO dhe këtë shërbim kryen Hungarocontrol-i, ASHNA ofron vetëm shërbimet terminale të navigacionit ajror në hapësirën e ulët ajrore të Republikës së Kosovës.

Në vitin 2011, kur është bërë ndarja nga operatori i aeroportit, ASHNA ka vjelur një tarifë prej 5.20 euro/ton (e vjelur në peshën maksimale të ngritjes së avionit - MTOW), e cila ka qenë e pamjaftueshme për të mbuluar kostot e saj, prandaj shteti vazhdimisht ka mbështetur financiarisht kompaninë e mëparshme Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës "Adem Jashari" sh.a. - Kontrolli Ajror.

Në vitin 2016, në bazë të Ligjit nr. 04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit

Ajror (ASHNA), ndërmarrja e mëparshme është transformuar në agjenci shtetërore. Po në këtë vit, AAC-ja ka certifikuar ASHNA-n për të ofruar shërbimet në vijim: kontroll të trafikut ajror, navigacion dhe vëzhgim, informata aeronautike dhe meteorologji. Certifikata është lëshuar pas përmbushjes së kërkesave të përbashkëta për ofrim të shërbimeve të navigacionit ajror sipas Rregullores së BE-së nr. 550/2004 për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror në Qiellin e Vetëm Evropian dhe Rregulloren e KE-së nr. 1035/2011 që përcakton kërkesat e përbashkëta për ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror. Të dy këto Rregullore janë transpozuar në legjislacionin kombëtar të Kosovës.

Në vitin 2017 ka filluar zbatimi i Rregullores nr. 3/2016 të AAC-së mbi përcaktimin e skemës së përbashkët të tarifave për shërbimet e navigacionit ajror. Në bazë të rregullores, tarifa njësi terminale llogaritet për vitin "n" në bazë të kostove dhe trafikut të vlerësuar për atë vit. Një mekanizëm i rregullimit zbatohet për t'u siguruar që do të mbulohen vetëm kostot aktuale të shërbimeve.

Parimi bazë i kësaj metodologjie është që tarifat për shërbimet e navigacionit të mbulojnë kostot operative dhe kapitale të cilat janë të nevojshme për të dhënë

shërbimet. Në këtë mënyrë përdoruesit e këtyre shërbimeve (kompanitë ajrore) nuk do të paguajnë as më shumë e as më pak sesa kostot e pranueshme për të gjitha shërbimet dhe aktivitetet e kryera si dhe hapësirat e përdorura. Çmimi përfundimtar i shërbimit duhet të mbulojë kostot për shërbimet e ofruara (kontrolli i trafikut ajror, navigacioni dhe vëzhgimi, informatat aeronautike dhe meteorologjia) dhe kthimin e arsyeshëm në investimet e bëra për t'i ofruar këto shërbime. Llogaritja e tarifës terminale të navigacionit për një fluturim specifik është e barabartë me produktin e tarifës njësi terminale të vendosur për zonë të tarifimit terminal dhe njërive të shërbimeve terminale për këtë fluturim. Njësitë e shërbimeve terminale (TSU) llogariten në bazë të formulës: $TSU = (MTOW/50)^{0.7}$ (faktori i peshës, i shprehur si shifër e marrë me dy decimale, do të jetë herësi i fituar duke pjesëtuar me pesëdhjetë numrin e tonelatave metrike të peshës maksimale të

certifikuar të ngritjes së fluturakes në fuqinë e 0.7). P.sh. nëse dëshirojmë të llogarisim sa i kushton një kompanije ajrore shërbimi terminal i navigacionit që e ofron ASHNA për një aeroplan të tipit Airbus 319 i cili peshën maksimale të ngritjes e ka 75.5 ton atëherë tarifën njësi terminale të përcaktuar nga AAC-ja në vlerë prej 378 euro për vitin 2019 e shumëzojmë me njësitë e shërbimit terminal që për Airbus 319 janë 1.33 dhe na rezulton tarifa terminale e navigacionit në vlerë prej 504,40 EUR , $(75.5/50)^{0.7} \cdot 378 = 504,40$ EUR. ASHNA faturon kompaninë ajrore për secilën ngritje nga Prishtina mirëpo në të është përfshirë shërbimi edhe për aterrim edhe për ngritje. Agjencia e Shërbimeve të Navigacionit Ajror (ASHNA), dy herë në vit bën dorëzimin e propozimit për tarifën njësi terminale për vitin në vazhdim të Autoriteti i Aviacionit Civil (AAC). Gjatë këtyre dy

dorëzimeve, AAC-ja analizon në detaje dokumentet e dorëzuara që përfshijnë: tabelat raportuese me të gjitha linjat shpenzimeve operative, planifikimin e personelit (pagat, orët shtese, orët e natës, punë në fundjavë dhe punët gjatë festave), koston e kapitalit, zhvlerësimin dhe investimet kapitale të planifikuara. Gjithashtu gjatë tërë vitit AAC-ja bën monitorimin e investimeve kapitale në mënyrë që mos ketë ndonjë çështje problematike sa i përket performancës financiare e cila mund të ketë ndikim në operimet ajrore. Në fund të vitit AAC-ja përfundon shqyrtimin rregullator të propozimit të ASHNA-s për koston finale të ofrimit të shërbimit për vitin e ardhshëm dhe përcaktimin final mbi vlerën e tarifës njësi terminale e bën përmes vendimit të Drejtorit të Përgjithshëm.

Autori është zyrtar i rregullimit ekonomik në AAC



SHPALLEN KOMPANITË AJRORE MË TË MIRA TË VITIT 2019 SIPAS HULUMTIMIT TË SKYTRAX

Kompania ajrore Qatar Airways ka fituar titullin e kompanisë ajrore më të mirë në botë për vitin 2019, në bazë të Skytrax, kompani e cila bën matjen e kënaqshmërisë së udhëtarëve. Qatar Airways ka zënë vendin e kompanisë ajrore Singapore Airlines e cila vitin e kaluar ishte renditur e para, ndërsa këtë vit e dyta.

Në një afat të shkurtë kompania ajrore Qatar Airways ka rritur numrin e destinacioneve në më shumë se 140 në mbarë botën,

duke ofruar shërbime të shkëlqyeshme të cilat më pas e kanë ndihmuar që të renditet kompania ajrore më e mira në botë. Rrjeti i kompanisë ajrore të Qatar Airways përfshin destinacionet në Evropë, Lindjen e Mesme, Afrikë, Azi, Amerikë të Veriut dhe Amerikë të Jugut.

Kompania ajrore Qatar Airways gjithashtu ka fituar në kategorinë “Kompania me klasën e biznesit më të mirë”, “Kompania me ulëset më të mira në klasën e biznesit” dhe

“Kompania ajrore më e mirë e Azisë”.

Në Evropë renditja e tre kompanive ajrore më të mira është e njëjtë si edhe vitin e kaluar. Lufthansa në vendin e parë, Swiss International Airlines në të dytin dhe Austrian në të tretin.

Skytrax ka bërë renditjen e kompanive ajrore në bazë të 21 milion anketave të udhëtarëve të kompanive ajrore.

Në tabelat në vijim janë paraqitur fituesit në disa prej kategorive të përzgjedhura:

Kompanitë ajrore më të mira në botë në vitin 2019

1. Qatar Airways
2. Singapore Airlines
3. ANA All Nippon Airways
4. Cathay Pacific
5. Emirates
6. EVA Air
7. Hainan Airlines
8. Qantas Airways
9. Lufthansa
10. Thai Airways

Kompanitë ajrore më të mira në Evropë 2019

1. Lufthansa
2. Swiss International Air Lines
3. Austrian Airlines
4. KLM Royal Dutch Airlines
5. British Airways
6. Virgin Atlantic
7. Aeroflot
8. Air France
9. Iberia
10. Turkish Airlines



Kompanitë ajrore më të mira – sipas rajoneve 2019

- | |
|--|
| Evropë Veriore -- Finnair |
| Evropë Perëndimore -- Lufthansa |
| Evropë Lindore -- Aeroflot Russian Airlines |
| Evropë Jugore -- Iberia |
| Afrikë -- Ethiopian Airlines |
| Australi / Paqësor -- Qantas Airlines |
| Azin Qendrore / India -- Air Astana |
| Kinë -- Hainan Airlines |
| Amerikë Qendrore / Karaibet -- Copa Airlines |
| Amerikë Jugore -- Latam |
| Amerikë Veriore -- Air Canada |
| Azi -- Singapore Airlines |
| Lindje të Mesme -- Qatar Airways |
| Evropë -- Lufthansa |

Burimi: <https://www.worldairlineawards.com/>

10 nga misteret më të mëdha të aviacionit në botë

Raporti përfundimtar për zhdukjen e Fluturimit MH370 është publikuar, por ishte vetëm një përpjekje që të nxirren konkludime përfundimtare në lidhje me orët e fundit të avionit fatkeq.

1. Amelia Earhart

Një fotografi e zbuluar vitin e kaluar thuhet që e vërteton se Amelia Earhart nuk vdiq në një rrëzim aeroplani por u kap nga japonezët, pretendojnë ekspertë 80 vjet pas zhdukjes së saj. Aviatorja pioniere u zhduk mbi Oqeanin Paqësor në vitin 1937, gjatë përpjekjes t'a kalojë globin rrethepërqark. Arsye të ndryshme janë dhënë për zhdukjen e saj. Teoria se ajo ishte kapur nga forcat japoneze është sugjeruar më parë; të tjerë besojnë se ajo e falsifikoi vetë vdekjen e saj; disa njerëz të çuditshëm madje pretendojnë se ajo ishte rrëmbyer nga jashtëtokësorët. Fotografia, e gjetur në një skedar të mëparshëm "top sekret" në Arkivin Kombëtar të SHBA-s, që mendohet të jetë marrë në vitin 1937, i është nënshtruar verifikimit të ftyrës dhe testeve të tjera forenzike - dhe mund ta bëjë misterin më të kapshëm.



PL-MARSHALL ISLANDS, JALUIT ATOLL, JALUIT ISLAND, ONI #14381
JALUIT HARBOR.

Fotografia e zbuluar rishtazi



Aviatorja pioniere u zhduk mbi Oqeanin Paqësor
në vitin 1937 CREDIT: GETTY

Më poshtë po i shpjegojmë në detaje 10 nga misteret më të mëdha në aviacion, që nga historia e hershme e fluturimit deri në ditët moderne.

Një dokumentar, Amelia Earhart: 'The Lost Evidence' ('Dëshmia e humbur'), e transmetuar në 'History Channel', argumentoi se fotografia dëshmon se Earhart dhe navigatori i saj Fred Noonan u kapën nga ushtria japoneze, të cilët besonin se ishin spiunë dhe e morën të burgosur. Në të thuhet se dyshja u rrëzua në ishujt Marshall të mbajtur nga Japonia dhe aludon që qeveria amerikane dinte për vendndodhjen e Earhart dhe nuk bëri asgjë për ta shpëtuar atë. Teoria disi u kundërshtua megjithatë, pasi që u tha se imazhi i ri u shfaq në një broshurë udhëtimesh japoneze të botuar vite para se Earhart të zhdukej.

2. Trekëndëshi i Bermudës

Zona përafërsisht trekëndore e kufizuar nga Miami, Bermuda dhe Porto Riko është aty ku thuhet se dhjetëra avionë dhe anije janë zhdukur në rrethana të pazakonta, zhdukje që i atribuohen veprimtarive paranormale ose jashtëtokësore.

Incidentet më të vëmendshme përfshijnë zhdukjen e Fluturimit 19, një bombardues i marinës amerikane më 5 dhjetor 1945, e poashtu edhe avionin që më pas u dërgua për ta kërkuar; më pas edhe një avion Douglas DC-3 me 32 persona në bord në 1948; dhe një përplasje në ajër midis dy aeroplanëve të Forcave Ajrore të SHBA-së në 1963.

3. Fluturimi i Forcave Ajrore të Uruguait 571

Më 13 tetor 1972, një aeroplan i forcave ajrore uruguaiane që mbante 40 pasagjerë dhe pesë anëtarë të ekuipazhit u zhduk ndërsa po kalonte Andet. Shtatëdhjetë e dy ditë më vonë, pasi të gjithë në bord u supozuan të vdekur, u shfaqën 16 të mbijetuar. Historia se si uria i shtyu ata të hanë disa nga pasagjerët e vdekur u realizua në filmin "Alive" në vitin 1993.

4. "DB Cooper"

Në vitin 1971, një njeri i paidentifikuar që udhëtonte nën emrin "Dan Cooper" arriti të rrëmbejë një Boeing 727, të zhvatë një shumë prej 200,000 \$ si shpërblim dhe të hidhet nga dalja e pasme e avionit (me parashutë), për të mos u parë më kurrë. Nuk është nxjerrë asnjë provë përfundimtare që konfirmon identitetin e tij të vërtetë ose vendndodhjen e mëpasme, por hetuesit e FBI-së pohuan se ai nuk do t'i mbijetonte kërcimit.

Një vit pas incidentit u instaluan "Cooper vanes" – mekanizmi për të çaktivizuar dyert e avionëve përderisa rrotat e aeroplanit nuk janë të lëshuara.



Arriti të rrëmbejë një Boeing 727, të zhvatë një shumë prej 200,000 \$ si shpërblim dhe të hidhet nga dalja e pasme e avionit (me parashutë), për të mos u parë më kurrë

5. Fluturimi TWA 800

Me 17 korrik 1996, Fluturimi 800 i Trans World Airlines, një Boeing 747, shpërtheu dhe u rrëzua në Oqeanin Atlantik afër East Moriches në Nju Jork, duke rezultuar në vdekjen e të gjithë 230 personave në bord.

Përderisa shumë njerëz spekuluan se fajtorë ishin terroristët, asnjë provë e një akti kriminal nuk u zbulua nga FBI pas një hetimi 16-mujor. Të tjerë sugjeruan që një anije e Marinës amerikane e shpërtheu aeroplanin me një sulm raketash, dhe që Qeveria e SHBA-së që nga ajo kohë ka nxitur fshehjen e rastit.

Një raport i botuar më 23 gusht 2000, megjithatë, arriti në përfundimin se një qark i shkurtër i rrymës ishte shkaku më i mundshëm i shpërthimit.

6. Fluturimi Helios Airways 522

Më 14 gusht 2005, kontrollorët e trafikut ajror në Greqi humbën kontaktin me Fluturimin 522 të Helios Airways, por avioni mbeti në lartësinë e fluturimit në pritje për Aeroportin e Athinës për më shumë se një orë. Në ndërkohë, një avion luftarak grek iu afrua dhe zbuloi se piloti kishte rënë përmbi kontrollat e aeroplanit. Rreth gjysmë ore më vonë avioni filloi të zbresë, dhe u përplas në kodrat afër Grammatiko duke vrarë të gjithë 121 pasagjerët dhe ekuipazhin (fatkeqësia ajrore më vdekjeprurëse në historinë greke). Një hetim zbuloi se humbja graduale e presionit të kabinës e kishte lënë të paafte ekuipazhin.

7. Fluturimi Air France 447

Në orët e para të 1 qershorit 2009, Fluturimi Air France 447 nga Rio de Janeiro për në Paris u zhduk, së bashku me 216 pasagjerë dhe 12 anëtar ekuipazhi. Airbus A330-200 u zhduk në mes të oqeanit, përtej mbulimit të radarit dhe në errësirë. Kompanisë ajrore Air France të tronditur dhe të hutuar iu deshën gjashtë orë për të kuptuar humbjen e aeroplanit dhe për disa ditë nuk u gjet asnjë gjurmë. Edhe pasi u zbuluan mbetjet, tragjedia nuk ishte më pak e çuditshme. Avioni kishte fluturuar përmes një stuhie, por nuk kishte lëshuar asnjë alarm rreziku, dhe avioni ishte i teknologjisë së fundit, një model që kurrë më parë nuk ishte përfshirë në një aksident fatal. Kutitë e zeza të avionit u gjetën gati dy vjet më vonë, në fund të oqeanit. Një raport përfundimtar, botuar në korrik 2012, thoshte se aksidenti ndodhi për shkak të bllokimit të "pitot tube" (gypit për matje të shpejtësisë) për shkak të kristaleve të akullit, të cilat shkaktuan që autopiloti të ndalet, si dhe gabimeve njerëzore. Më vonë doli se piloti kishte fjetur vetëm një orë natën e mëparshme pas një shetitje romantike në Brazil me të dashurën e tij.

8. Fluturimi Flying Tiger Line 739

Më 16 Mars 1962, një aeroplan me helika Locksted L-1049 Super Constellation që transportonte 93 ushtarë amerikanë dhe 3 vietnamez të jugut, u zhduk në mot të kthjellët gjatë rrugës për në bazën ajrore Clark në Filipine, duke nxitur një kërkim tetë-ditor të më shumë se 200,000 miljeve katrore. Dëshmitarët e rastit nga një anije-tanker civile njoftuan se kishin parë një shpërthim, por asnjë mbetje nuk u gjet asnjëherë.

9. Fluturimi Egyptair 990

Në vitin 1999, fluturimi Egyptair 990 nga Nju Jorku në Kajro u zhyt në Oqeanin Atlantik rreth 60 milje larg bregdetit të SHBA-së. Të gjithë 217 njerëzit në bord vdiqën në aksident, por misteri ende rrethon shkakun e tij. Oficeri egjiptian i fluturimit që kontrollonte aeroplanin u regjistrua duke thënë në mënyrë të përsëritur "Unë mbështetem te Zoti" disa momente para katastrofës, dhe një koleg pretendoi se ai rrëzoi avionin si një akt hakmarrjeje pasi u akuzua nga kompania ajrore për ngacmim seksual, por një hetim konkludoi se ai nuk e kishte shkaktuar aksidentin qëllimisht.

10. BSAA Avro Lancastrian 'Star Dust'

Në gusht 1947, Star Dust, një aeroplan i kompanisë ajrore British South American Airways u zhduk gjatë fluturimit midis Buenos Aires, Argjentinë, dhe Santiago, Kili, përmes Mendozas. Asnjë mbetje nuk u zbulua as pas më shumë se 50 vjet, duke provokuar teori konspirative për sabotim dhe rrëmbim nga të huajt. Një motor Rolls Royce dhe mbetjet e nëntë prej njëmbëdhjetë viktimave u gjetën përfundimisht në rrëzë të një glacieri në Ande.

Shqipëroi nga gjuha angleze: Alban Ramabaja
Burimi: <https://www.telegraph.co.uk/>



Lendita Kika - Berisha

Si ndahet hapësira ajrore?



Edhe pse fizikisht ne nuk mund ta shohim, hapësira ajrore mbi kokat tona është e ndarë në struktura komplekse, në blloqe tredimensionale, për të mundësuar shfrytëzuesit e ndryshëm, nga kompanitë ajrore komerciale deri te aeroplanët ushtarakë dhe ata privat, të fluturojnë sigurt në një qiell të përbashkët.

Dimensionet e ndarjes së hapësirës janë dimensionin vertikal dhe ai horizontal.

Vertikalisht, ndarja bëhet nga toka/uji deri në nivelin e fluturimit (ang. *flight level*) FL195 (19500 ft ose rreth 6000 m) dhe nga FL195 e pa kufizuar, ndërsa horizontalisht ndarja bëhet sipas kufijve politikë shtetërorë.

Hapësira ajrore mbi nivelin e fluturimit FL195, quhet hapësirë e lartë ajrore, ndërsa ajo nën nivelin e fluturimit FL195, quhet hapësirë e ulët ajrore.

Në të gjithë botën, hapësira ajrore klasifikohet sipas principeve të dakorduara ndërkombëtarisht.

Përmes Aneksit 11 të ICAO-s për Shërbimet e Trafikut Ajror, ndër të tjera, janë përcaktuar edhe standardet e rregullimit të hapësirës ajrore.

Sipas ICAO-s hapësirat ajrore brenda shteteve klasifikohen në shtatë klasë.

5 klasë janë për hapësirat ajrore të kontrolluara (A, B, C, D & E) dhe 2 klasë për hapësirat ajrore të pa kontrolluara (F & G). Ndarja, karakteristikat dhe kushtet e fluturimit janë paraqitur në tabelën në vijim:

Klasa	E kontrolluar	IFR	SVFR	VFR	Leja nga KTA	Informata e trafikut
A	E kontrolluar	Po	Jo	Jo	Kërkohet	N/A
B	E kontrolluar	Po	Po	Po	Kërkohet	N/A
C	E kontrolluar	Po	Po	Po	Kërkohet	Ofrohet për të gjitha fluturimet VFR
D	E kontrolluar	Po	Po	Po	Kërkohet	Ofrohet për të gjitha fluturimet IFR dhe VFR
E	E kontrolluar	Po	Po	Po	Kërkohet për IFR dhe SVFR	Ofrohet për të gjitha fluturimet IFR dhe VFR kur është e mundur
F	E pakontrolluar	Po	Jo	Po	Vetëm e rekomanduar	Ofrohet kur është e mundur, nëse kërkohet
G	E pakontrolluar	Po	Jo	Po	Nuk ofrohet	Ofrohet kur është e mundur, nëse kërkohet

