



REPUBLIKA E SHQIPERISE
Ministria e Punëve Publike dhe Transportit
MINISTRI

URDHËR

Nr. 84, Datë 09.09.2011

PËR

MIRATIMIN E RREGULLORES “PËR ORGANIZIMIN E PROCESIT TË
ALOKIMIT TË SLOTEVE NË AEROPORTE”

Në mbështetje të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, në zbatim të nenit 63 të Ligjit 10 040 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” dhe në përputhje me Ligjin Nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e Marrëveshjes Shumëpalëshe midis Komunitetit Evropian dhe Shteteve Anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjes dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish Republikës së Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një Zone të Përbashkët Evropiane të Aviacionit”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për organizimin e procesit të alokimit të slotëve në aeroporte”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhëri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Drejtoria e Politikave të Transportit Ajror dhe Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij urdhri dhe për mbikqyrjen e zbatimit të tij nga operatorët.
3. Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në fletoren zyrtare.

SOKOL OLLDASHI

MINISTËR

RREGULLORE
PËR ORGANIZIMIN E PROCESIT TË ALOKIMIT TË SLOTEVE NË
AEROPORTE

Neni 1
Qëllimi

Qëllimi i kësaj rregulloreje është përcaktimi i rregullave për organizimin e procesit të alokimit të slotëve që do të zbatohet në të gjitha aeroportet e Republikës së Shqipërisë.

Neni 2
Përcaktime

Për qëllim të kësaj Rregulloreje:

1. “**slot**” është leja e dhënë nga një koordinator, sic përcaktohet në këtë rregullore, për të përdorur tërësinë e infrastrukturës së aeroportit e nevojshme për operimin e një shërbimi ajror, në një aeroport të koordinuar, në një datë dhe kohë të caktuar me qëllim uljen dhe ngritjen sipas alokimit.
2. “**hyrës i ri**” është:
 - i. një transportues ajror që kërkon si pjesë e një serie slotesh, një slot në një aeroport në një ditë të caktuar dhe nëse kërkesa pranohet, transportuesi do të ketë në total më pak se pesë slotë në atë aeroport gjatë asaj dite, ose
 - ii. një transportues ajror, që kërkon një seri slotesh për një shërbim pasagjerësh pa ndalesë ndërmjet dy aeroporteve të Republikës së Shqipërisë apo ZPEA-se, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumepalëshe, ku operojnë jo më shumë se dy linja ajrore të tjera në të njëjtin shërbim të planifikuar pa ndalesë, ndërmjet këtyre aeroporteve ose sistemeve aeroportuale në atë ditë dhe nëse kërkesa pranohet, transportuesi do të ketë në total më pak se pesë slotë në atë aeroport gjatë asaj dite për atë shërbim pa ndalesë, ose
 - iii. një transportues ajror, që kërkon një seri slotesh në një aeroport, për një shërbim të planifikuar pasagjerësh pa ndalesë, ndërmjet atij aeroporti dhe një aeroporti rajonal ku asnjë transportues ajror tjetër nuk operon një shërbim direkt të planifikuar për pasagjerët mes këtyre aeroporteve ose sistemeve të aeroporteve në atë ditë, dhe nëse kërkesa pranohet, transportuesi do të ketë në total më pak se pesë slotë në atë aeroport gjatë asaj dite, për një shërbim të planifikuar pasagjerësh pa ndalesë

Një transportues ajror, i cili ka më shumë se 5 % të slotëve totale të lira në ditën në fjalë, në një aeroport të caktuar, ose më shumë se 4 % të slotëve totale të lira në ditën në fjalë në një sistem aeroporti në të cilin aeroporti në fjalë bën pjesë, nuk do të konsiderohet si hyrës i ri në atë aeroport.

3. “**shërbim ajror direkt**” do të thotë një shërbim ndërmjet dy aeroporteve duke përfshirë ndalesa me të njëjtin avion dhe të njëjtin numër fluturimi;

4. **“periudhë planifikimi”** do të thotë ose sezoni i verës ose sezoni i dimrit sipas përdorimit në plan-programet e transportuesve ajrore;
5. **“transportues ajror i ZPEA-se”** do të thotë një transportues ajror, me një licencë operimi të vlefshme, të lëshuar nga autoritetet kompetente perkatese të ZPEA-se në përputhje me legjislacionin perkates për licensimin e transportuesve ajrore;
6. i. **“transportues ajror”** do të thotë një sipermarrje e transportit ajror që mban një licencë operimi të vlefshme ose të barazvlereshme deri më 31 janar për sezonin veror pasues ose deri më 31 gusht për sezonin dimëror pasues. Për qëllimin e Neneve 7, 8, 8a dhe 10, përkufizimi i transportuesit ajror gjithashtu do të përfshijë operatorët e aviacionit të biznesit, kur ata operojnë sipas një programi; për qëllime të neneve 7 dhe 14; përkufizimi i transportuesit ajror do të përfshijë gjithashtu të gjithë operatorët civile të avionëve;
- ii. **“grup transportueshite ajrore”** do të thotë dy ose më shumë transportues ajrore të cilët së bashku kryejnë operime të përbashkëta, operime franchise, ose ndarje kodi (code-sharing) me qëllim operimin e një shërbimi specifik ajror.
7. **“aeroport i koordinuar”** do të thotë çdo aeroport ku, për t’u ulur ose ngritur, është e nevojshme që një transportues ajror ose çdo operatori tjetër avionësh, t’i alokohet një slot nga një koordinator, me përjashtim të fluturimeve shtetërore, uljeve të emergjencës dhe fluturimeve humanitare;
8. **“sistem aeroport”** do të thotë dy ose më shumë aeroporte të grupuara së bashku dhe që i shërbejnë të njëjtit qytet ose bashkimi urban, si një zonë urbane që përfshin një numër qytetesh ose qytezash, të cilat me rritjen dhe zgjerimin e popullsisë, janë shkrirë në mënyrë të natyrshme për të formuar gradualisht një zonë të vazhdueshme;
9. **“aeroport me orare të rregulluara”** do të thotë një aeroport ku ka mundësi për trafik të rënduar në disa periudha të ditës, javës ose vitit, të cilat mund të zgjidhen me bashkëpunim vullnetar ndërmjet transportuesve ajrore dhe ku një rregullues i orareve është caktuar për të lehtësuar operimet e linjave ajrore që operojnë ose kanë për synim operimin e shërbimeve në atë aeroport;
10. **“enti menaxhues i një aeroporti”** do të thotë enti, i cili së bashku ose jo me aktivitetet e tjera, në bazë të ligjit, ka detyrën e administrimit dhe menaxhimit të mjediseve aeroportuale dhe koordinimit e kontrollimit të aktiviteteve të operatorëve të ndryshëm të cilët janë të pranishëm në aeroport ose brenda sistemit aeroportual në fjalë;
11. **“seri slotesh”** do të thotë që të paktën pesë slotet të jenë kërkuar për të njëjtën kohë, në të njëjtën ditë të javës, rregullisht në të njëjtën periudhë të planifikimit dhe të shpërndara në atë mënyrë ose, nëse nuk është e mundur të shpërndara në afërsisht të njëjtën kohë.
12. **“aviacion biznesi”** do të thotë ai sektor aviacionit të përgjithshëm, i cili ka të bëjë me operimin ose përdorimin e avionëve nga kompanitë për transportin e pasagjerëve ose mallrave si ndihmë të administrimit të bizneseve të tyre, që fluturojnë përgjithësisht për qëllime që konsiderohen jo për përdorim publik dhe pilotohen nga individë që kanë të paktën një licencë të vlefshme piloti tregtar me një kategorizim instrumenti.

13. "**parametra koordinimi**" do të thotë shprehja në terma operimi të të gjithë kapacitetit të disponueshëm për shpërndarjen e slotëve në një aeroport, gjatë çdo periudhe koordinimi, që reflekton të gjithë faktorët teknikë, operues, dhe mjedisor që kanë të bëjnë me performancën e infrastrukturës së aeroportit dhe nënsistemeve të ndryshëm të tij.
14. "**vende te treta**" do të thotë ato vende të cilat nuk janë pale e marrëveshjes shumëpaleshe.
15. "**Komisioni**" do të thotë Komisioni Europian.

Neni 3

Kushtet për koordinimin e aeroportit

1. Kushtet për koordinimin e aeroportit
 - i. Ministri nuk është i detyruar të përcaktojë ndonjë aeroport si me orare të rregulluara ose të koordinuar, përveç se në pajtim me parashikimet e këtij Neni.
 - ii. Ministri nuk do të përcaktojë një aeroport si të koordinuar përveç se në pajtim me parashikimet e paragrafit 3.
2. Sidoqoftë, Ministri mund të përcaktojë ndonjë aeroport me orare të rregulluara, duke patur parasysh që të plotësohen parimet e transparencës, paanshmërisë dhe mos diskriminimit.
3. Ministri në rastet kur :
 - i. në vijim të një kërkesë me shkrim nga operatorët ajrorë që përfaqësojnë më shumë se gjysmën e operimeve në një aeroport ose nga enti menaxhues i aeroportit, kur ata e konsiderojnë se kapaciteti është i pamjaftueshëm për operimet aktuale ose të planifikuara në periudha të caktuara;
 - ii. hyrësit e rinj përballen me probleme serioze në sigurimin mundësive të uljes dhe ngritjes në aeroportin në fjalë.

ngarkon AAC-ne të kryejë, në kohën më të shpejtë të mundshme një analizë tërësore të kapacitetit në aeroportet me status të pacaktuar ose në një aeroportet me orare të rregulluara, nga enti menaxhues i atij aeroporti, ose nga një ent tjetër kompetent kur vlerësohet e nevojshme,

Kjo analizë, e bazuar mbi metoda përgjithësisht të njohura, do të përcaktojë rënien e kapacitetit, duke patur parasysh kufizimet mjedisore në aeroportin në fjalë. Analistët do të konsiderojnë mundësitë e kapërcimit të mungesës së kapacitetit nëpërmjet infrastrukturës së re ose të modifikuar, ndryshimeve operuese ose çdo ndryshim tjetër dhe periudha kohore e parashikuar për të zgjidhur problemet. Analiza do të përditësohet nëse paragrafi 5 zbatohet, ose kur ka ndryshime në aeroport të cilat ndikojnë shumë mbi kapacitetin dhe përdorimin e tij. Si analiza dhe metoda e përdorur do të bëhen të disponueshme për palët që e kërkojnë analizën dhe, sipas kërkesës, për palët e tjera të interesuara. Analiza do t'i komunikohet në të njëjtën kohë dhe Komisionit.

4. Mbi bazën e analizës, AAC do të konsultohet mbi gjendjen e kapacitetit në aeroport me entin menaxhues të aeroportit, transportuesit ajrorë që përdorin rregullisht aeroportin, organizatat e tyre përfaqësuese, përfaqësues të aviacionit të përgjithshëm që përdorin rregullisht aeroportin dhe autoritetet e kontrollit të trafikut ajror.

5. Pas konsultimeve AAC-ja i raporton Ministrit dhe kur verehen probleme te kapacitetit per te pakten nje periudhe te planifikuar, AAC-ja i propozon Ministrit qe aeroporti te percaktohet si i koordinuar per periudhat perkatese, vetem nese:
 - i. renia e kapacitetit eshte e nje natyre kaq serioze saqe vonesat e medha nuk mund te shmangen ne aeroport dhe
 - ii. nuk ka mundësi për zgjidhjen e këtyre problemeve brenda një kohe të shkurtër.
6. Pavaresisht nga paragrafi 5, ne raste perjashtimore, aeroportet e prekura ne periudhen e duhur mund te percaktohen si te koordinuara.
7. Percaktimi i nje aeroport si i koordinuar do te hiqet, kur eshte siguruar nje kapacitet i mjaftueshem per te permbushur operimet aktuale ose te planifikuara ne te.

Neni 4

Funksionet e Kordinatorit apo Rregulluesit te orareve

1. Ministrit cakton kryerjen e funksioneve te kordinimit te sloteve ose te rregullimit te orareve ne aeroporte si nje funksion i ndare institucionalisht nga ndonje pale e interesuar. I njejti kordinator apo rregullues oraresh mund te caktohet per me shume se nje aeroport.
2. Ne nje aeroport me orare te rregulluara ose te koordinuar, perkatesisht funksionimi i kordinatorit apo rregulluesit te orareve do te mbikqyret rregullisht nga Ministri per te siguruar qe vepron ne menyre te pavarur, te paanshme, jo diskriminuese dhe transparente, ne perputhje me kerkesat e kesaj Rregulloreje,
3. Kordinatori apo rregulluesi i orareve bashkepunon me strukturat nderkombetare te plan-programimit te transportuesve ajrore.
4. Kordinatori apo rregulluesi i orareve do te keshilloje trasnportuesit ajrore dhe do te rekomandoje nise dhe/ose mberritje alternative, kur parashikohet trafik i renduar.
5. Slotet do te shperndahen ne perputhje me percaktimet e kesaj Rregulloreje dhe do te parashikohet qe ne rast emergjence, slotet do te mund te caktohen edhe jashte orarit zyrtar te punes.
6. Nga ana kordinatorit apo rregulluesit te orareve, do te monitorohet rigorozisht perdorimi i sloteve, do te monitorohet perputhshmeria e operimeve te trasnportuesve ajrore me plan-programet qe u jane rekomanduara atyre dhe me slotet qe u jane alokuar atyre. Kontrollat e perputhshmerise do te kryhen ne bashkepunim te ngushte me entin menaxhues te aeroportit dhe me autoritetet e kontrollit te trafikut ajror duke marre ne konsiderate kohen dhe parametrat e tjere perkates qe lidhen me aeroportin ne fjale.

Ne lidhje me kete proces i raportohet ne menyre periodike Ministrit dhe ne fund te vitit i paraqitet nje raport vjetor i detajuar.

Ky raport i percillet per dijeni AAC-se dhe ne baze te kerkeses Komisionit dhe shteteve te ZPEA-se,

Raporti vjetor nder te tjera permban ne vecanti zbatimin e Neneve 8(a) dhe 14 sikurse dhe çdo ankesë që ka të bëjë me zbatimin e Neneve 8 dhe 10 të paraqitura pranë Komitetit Koordinues si dhe hapat e ndermarra për t'i zgjidhur ato.

7. Gjate ushtrimit te funksionit te kordinimit te sloteve sipas kërkesës dhe brenda një kohe të arsyeshme, paraqitet pa pagesë, për rishikim, në formë të shkruar ose në ndonjë formë tjetër të përdorshme, tek të gjitha palët e interesuara, ne vecanti tek anetaret apo vëzhguesit e komitetit koordinues, informacioni i mëposhtëm:
 - i. slotet historike sipas linjës ajrore, në mënyrë kronologjike, për të gjithë transportuesit ajrore në aeroport,
 - ii. slotet e kërkuara (kërkesat fillestare), sipas transportuesve ajrore dhe kronologjikisht për të gjithë transportuesit ajrore,
 - iii. të gjitha slotet e alokuara dhe kërkesat e diskutueshme të slotëve, të listuara individualisht në renditje kronologjike për të gjithë transportuesit ajrore,
 - iv. slotet e disponueshme që mbeten,
 - v. detaje të plota mbi kriteret e përdorura në alokim.
8. Informacioni në paragrafin 7 do të jetë gjithmonë i disponueshëm të paktën deri në kohën e konferencave përkatëse të planifikimve dhe sipas rastit, gjatë konferencave dhe më vonë. Sipas kërkesës, informacioni do të jete në një format të përmbledhur. Mund të vendoset një tarifë e bazuar ne kosto, për përgatitjen e një informacioni të tillë të përmbledhur.
9. Aty ku janë të disponueshme standardet përkatëse dhe të pranueshme të informacionit mbi planifikimet, koordinatori apo rregulluesi i orareve dhe transportuesit ajrore do t' i zbatojnë me kusht që ato të jene ne perputhje me standartet e ZPEA-se.

Neni 5

Komiteti Koordinues

1. Ministri do te ngreje Komitetin Kordinues në një aeroport të koordinuar. I njejtj Komitet Koordinues mund të caktohet per më shumë se një aeroport. Anëtarësimi në këtë komitet do të jetë i hapur të paktën për transportuesit ajrore dhe organizatave përfaqësuese të tyre që përdorin rregullisht aeroportin (aeroportet), entin menaxhues të aeroportit në fjalë, autoritetet përkatëse të kontrollit të trafikut ajror dhe përfaqësuesit e aviacionit të përgjithshëm qe perdorin rregullisht aeroportin.

Detyrat e Komitetit Koordinues do të jenë:

- i. Keshillon Ministrin, kordinatorin dhe sipas rastit AAC-ne ne lidhje me:
 - mundësinë e rritjes se kapacitetit të aeroportit të përcaktuar në perputhje me Nenin 3 ose përmirësimin e përdorimit të tij;
 - percaktimin e parametrave te koordinimit në perputhje me nenin 6;
 - metodat e monitorimit të përdorimit të slotëve te caktuara në përputhje me nenin 6,
 - vlerësimin e problemeve mjedisore te mundshme te percaktuara ne udhezimet për alokimin e slotëve,

- monitorimin e përdorimit të slotëve të alokuara, sipas parashikimit në Nenin 8 (5);
 - përmirësimin e kushteve të trafikut mbizotërues në aeroportin në fjalë;
 - problemet serioze që hasen nga hyrësit e rinj, sipas parashikimit në Nenin 10(9);
 - të gjitha çështjet që kanë të bëjnë me kapacitetin e aeroportit.
- ii. të ndërmjetësojë mes të gjitha palëve përkatëse mbi ankesat e alokimit të slotëve sipas parashikimit në Nenin 11.
2. Në takimet e komitetit koordinues marrin pjesë si vëzhgues Koordinatori dhe përfaqësues të AAC-se.
3. Komiteti koordinues do të hartojë procedurat për pjesëmarrjen në takime, zgjedhjet, shpeshësinë e takimeve dhe gjuhën(ët) e përdorur. Çdo anëtar i Komitetit Koordinues mund të propozojë udhëzime sipas parashikimit në Nenin 8 (5). Sipas kërkesës së koordinatorit, komiteti koordinues do të diskutojë udhëzimet e sugjeruara për alokimin e slotëve. Një raport i diskutimeve në Komitetin Koordinues do t'i dorëzohet Ministrit dhe AAC-se, me një tregues të pozicioneve përkatëse të vendosura brenda komitetit.

Neni 6

Parametrat për alokimin e slotëve

1. Në një aeroport të koordinuar, AAC-ja do t'i propozojë Ministrit përcaktimin e parametrave për alokimin e slotëve dy herë në vit, duke marrë parasysh të gjitha kufizimet e rëndësishme teknike, operuese dhe mjedisore, sikurse dhe ndryshimet e mundshme.
- Ky ushtrim do të bazohet mbi një analizë objektive të mundësive të rregullimit të trafikut ajror, duke marrë parasysh llojet e ndryshme të trafikut në aeroport, mbingarkesën e hapësirës ajrore që mund të ndodhë gjatë periudhës së koordinimit dhe situatën e kapacitetit.
- Parametrat do t'i komunikohen koordinatorit të aeroportit shumë kohë më parë se të ndodhë alokimi fillestar i slotëve për qëllimin e konferencave të skedulimit.
2. Për qëllimin e ushtrimit të referuar në paragrafin 1, kur nuk realizohet një gjë e tillë, koordinatori do të përcaktojë intervalet kohore të koordinimit pas konsultimit me komitetin koordinues dhe në përputhje me kapacitetin e vendosur.
3. Përcaktimi i parametrave dhe metodologjisë së përdorur sikurse dhe ndonjë ndryshim i tyre do të diskutohet në detaj me Komitetin Koordinues me synim rritjen e kapacitetit dhe numrit të slotëve të disponueshme për alokim, para se të merret një vendim final mbi parametrat për alokimin e slotëve. Të gjitha dokumentet përkatëse do të bëhen të disponueshme sipas kërkesës për palët e interesuara.

Neni 7

Informacioni për koordinatorin apo rregulluesin e orareve

1. Transportuesit ajrore që operojnë ose kanë për qëllim operimin në një aeroport me orare të rregulluara ose të koordinuar, do t'i paraqesin përkatësisht koordinatorit apo rregulluesit të orareve, të gjithë informacionin e kërkuar prej tij. Gjithë informacioni përkatës do të jetë në format dhe brenda kufirit kohor të specifikuar nga koordinatori apo

rregulluesi i orareve. Në veçanti, një transportues ajror do të informojë koordinatorin, në kohën e kërkesës për alokim, nëse do të përfitonte nga statusi i hyresit të ri, në pajtim me Nenin 2 (b), në lidhje me slotet e kërkuara.

Për aeroporte të tjera të cilat nuk kanë status të veçantë të përcaktuar, enti manaxhues i aeroportit do të mundesoje, kur kërkohet nga koordinatori, cdo informacion qe posedon në lidhje me shërbimet e planifikuara për transportuesit ajrore.

2. Në rast se një transportues ajror nuk do të mund të sigurojë informacionin e referuar në paragrafin 1, përveçse kur ai provon se ekzistojnë rrethana justifikuese, ose kur sigurohet informacion jo i vertete ose i gabuar nga një transportues ajror, koordinatori nuk do të marrë në konsideratë kërkesën për slotet ose kërkesat nga ai transportues ajror me të cilin lidhet informacioni i munguar, jo i vertete, apo gabuar. Koordinatori do t' i japë transportuesit ajror mundësinë për të parashtruar vërejtjet e tij.
3. Koordinatori apo Rregulluesi, enti menaxhues i aeroportit dhe autoritetet e kontrollit të trafikut ajror do të shkëmbejnë të gjithë informacionin e nevojshëm që është i domosdoshëm për ushtrimin e detyrave të tyre perkatëse, përfshirë të dhënat e fluturimit dhe slotet.

Neni 8

Procesi i alokimit të slotëve

1. Nga teresia e slotëve, për transportuesit ajrore aplikues alokohen si e drejte për të përdorur infrastrukturën e aeroportit për qëllimin e uljes dhe ngritjes, seritë e slotëve, për periudhën e planifikuar për të cilën janë kërkuar, të cilat në skadimin e kësaj periudhe duhet të kthehen në rezervën e slotëve, sic përcaktohet në Nenin 10.
2. Pa paragjykuar Nenet 7, 8(a), 9, 10(1) dhe 13, paragrafi (1) i këtij neni nuk do të zbatohen në rastet e mëposhtme:
 - i. Kur një seri slotesh është përdorur nga një transportues ajror për operimin e shërbimeve ajrore të planifikuara dhe shërbimeve ajrore të programuara të paplanifikuara,
 - ii. transportuesi ajror mund të vertetoje, sipas pëlqimit të koordinatorit, qe seria e slotëve në fjalë është përdorur, sipas lejes së koordinatorit nga transportuesi ajror për të paktën 80% të kohës gjatë periudhës së planifikimit për të cilën qe alokuar.

Në këtë rast ajo seri slotesh do t' i japë të drejtën transportuesit ajror në fjalë për të njëjtat seri slotesh gjatë periudhës tjetër të planifikimit, nëse kërkohet nga transportuesi ajror brenda kufirit kohor të përcaktuar në Nenin 7 (1).

3. Pa cënuar Nenin 10 (2), në një situatë ku nuk mund të plotësohen të gjitha kërkesat e slotëve sipas pëlqimit të transportuesve ajrore në fjalë, përparësi do t' i jepet shërbimeve tregtare ajrore dhe në veçanti shërbimeve të planifikuara dhe shërbimeve të programuara të paplanifikuara. Në rastin e kërkesave konkurruese brenda të njëjtës kategori shërbimesh, përparësi do t' i jepet, operimeve të rregullta vjetore.
4. Ri-koordinime të serive të slotëve përpara alokimit të slotëve që mbeten nga rezerva e referuar në Nenin 10, për transportuesit e tjere ajrore aplikues, duhet të pranohen vetëm

për arsye operationale, ose nese oraret e sloteve te transportuesve ajrore aplikues do te permiresoheshin ne krahasim me oraret e kerkuara fillimisht.

Ri-kordinimi do të hyjë në fuqi vetem pas shprehjes se konfirmimit te koordinatorit.

5. Gjithashtu koordinatori do të marrë parasysh rregulla shtesë dhe udhëzime të caktuara nga industria e transportit ajror në të gjithë botën, sikurse dhe udhëzimet vendore të propozuara nga Komiteti i Koordinimit dhe miratuara nga Ministri, apo cdo organ tjetër kompetent për aeroportin në fjalë, me kusht që këto rregulla dhe udhëzime të mos ndikojnë ne statusin e pavarur të koordinatorit, te pajtohen me legjislacionin e Bashkimit European dhe të kenë për qëllim përmirësimin e perdorimit eficient të kapacitetit të aeroportit.
Këto rregulla do t' i komunikohen Komisionit European nga Ministri.
6. Nëse një slot i kërkuar nuk mund të përpunohet, koordinatori do të informojë transportuesin ajror kërkues për arsyet dhe duhet te tregojë slotin më të afërt alternativ.
7. Krahas alokimit të sloteve të planifikuara për periudhën e planifikimit, koordinatori do të mundohet të përshtasë kërkesat e veçanta për slote me njoftim të shkurtër për çdo lloj aviacioni, duke përfshirë dhe aviacionin e përgjithshëm. Për këtë qëllim, slotet e mbetura në rezervën e referuar në Nenin 10, mund të përdoren, pas shpërndarjes ndërmjet linjave aplikuese dhe shpërndarjes se sloteve te disponueshme me njoftim te shkurter.

Neni 8a **Ndryshueshmëria e slotit**

1. Slotet mund të:
 - a) transferohen nga transportuesi ajror nga nje rruge apo lloj sherbimi te nje tjetër rruge apo lloj sherbimi i operuar nga i njejtë transportues ajror.
 - b) transferohen
 - i. ndërmjet kompanive mëmë dhe të kontrolluara.
 - ii. si pjesë e kalimit te ligjshem te kontrollit mbi kapitalin e një transportuesi ajror,
 - iii. në rastin e marrjes në zotërim të plotë ose të pjesshëm kur slotet janë direkt të lidhura me transportuesin ajror te zoteruar.
 - c) shkëmbehen një për një, ndërmjet dy transportuesve ajrore .
2. Transferimet ose shkëmbimet e referuara në paragrafin(1) do ti njoftohen koordinatorit dhe do të hyjnë në fuqi pas shprehjes së konfirmimit nga ana e tij. Koordinatori do të refuzojë konfirmimin e transferimeve ose shkëmbimeve nëse ato nuk janë në pajtim me kërkesat e kësaj Rregulloreje dhe nëse koordinatori nuk eshte i bindur se:
 - i. operimet aeroportuale nuk do të demtoheshin duke marrë parasysh të gjitha kufizimet teknike, operuese dhe mjedisore;
 - ii. respektohen kufizimet e vendosura sipas Nenit 9;
 - iii. transferimi i sloteve nuk perfshihet ne qëllimin e paragrafit 3;
3. Slotet e alokuara për një hyrës të ri sipas perckatimit në Nenin 2 (b) nuk mund të transferohen sipas parashikimit të paragrafit 1(b) te ketij neni, për një periudhë të

barasvlershme me dy periudha planifikimi, me perjashtim te rastit te nje kalimit te ligjshem te aktiviteteteve te nje sipermarrjeje te falimetur.

4. Slotet e alokuara per nje hyrësi të ri, sipas percaktimit në Nenin 2 (b) (ii) dhe (iii) nuk mund të transferohen në një rrugë tjetër sipas parashikimit të paragrafit 1(a) te ketij neni për një periudhë të barasvlershme me dy periudha planifikimi, pervec kur hyresi i ri eshte trajtuar me te njejtin prioritet ne rrugen e re ashtu si ne rrugen fillestare.
5. Slotet e alokuara per nje hyrësi të ri sipas percaktimit në Nenin 2(b) nuk mund të shkëmbehen sipas parashikimit në paragrafin 1(c) te ketij neni për një periudhë prej dy periudhash të barasvlershme planifikimi, përveç se me qëllim përmirësimit e koordinimeve të slotit për këto shërbime në lidhje me koordinimet e kërkuar fillimisht.

Neni 8b

Përjashtim nga kërkesa për kompesim

E drejta per serite e sloteve referuar në Nenin 8 (2), nuk duhet te japë shkak pretendimeve për kompesim në lidhje me cdo kufizim, frenim ose eliminimin te tyre të imponuar nga zbatimi i Kodit Ajror, zbatimi i kesaj rregulloreje dhe rregullave te tjera ne fuqi qe lidhen me ceshtjen ne fjale.

Kjo rregullorje nuk cenon kompetencat e autoriteteve publike për të kërkuar transferimin e slotëve ndërmjet transportuesve ajrore ne perputhje me legjislacionin per konkurrencen.

Këto transferime mund të bëhen vetëm pa kompesim monetar.

Neni 9

Detyrimet e Shërbimit Publik

1. Aty ku detyrimet e shërbimit publik te percaktuara ne Udhëzimin e Ministrit Nr.17, datë 2.9.2010 “Mbi rregullat e zbatueshme të operimit në fushën shërbimeve ajrore”, janë imponuar dhe aplikohen në një rrugë ajrore te caktuar, në një aeroport të koordinuar, mund të rezervohen slotet e kerkuara për operimet e parashikuara në atë rrugë.
2. Nëse slotet e rezervuara në rrugen ajrore në fjalë nuk perdoren, këto slote do të bëhen të disponueshme për cdo transportues ajror tjetër të interesuar në operimin e asaj rrugë ne perputhje me detyrimet e shërbimit publik, dhe sipas procedurave te percaktuara ne piken 2 te nenit 18 te Udhëzimit 17, date 2.9.2010 te Ministrit.
3. Nëse asnjë transportues ajror nuk është i interesuar në operimin e asaj rrugë dhe nuk kane filluar procedurat e tenderit publik për detyrimin e shërbimit publik sipas legjislacionit ne fuqi qe rregullon ceshtjen ne fjale, slotet ose do te rezervohen per nje rrugë tjetër, e cila eshte subjekt i detyrimeve per sherbim publik, ose do të kthehen në rezervë.
4. Nëse më shumë se një transportues ajror shqiptar ose i ZPEA-se, sipas parashikimeve te marreveshjes shumepaleshe, është i interesuar në perdorimin e kesaj rrugë dhe nuk ka qenë në gjendje të marrë slote brenda një ore para ose pas kohës së kërkuar nga koordinatori, atehere do të zbatohet procedura e tenderit publik për detyrimin e shërbimit publik, për përdorimin e slotëve të referuar në paragrafin 1 më sipë.

Neni 10 Rezerva e Sloteve

1. Koordinatorin do të caktojë një rezervë, e cila do të përmbajë të gjitha slotet e paalokuara sipas Nenit 8 (2) dhe 8 (4). I gjithë kapaciteti i slotëve të reja të caktuara sipas Nenit 3 (3) do të vendosen në rezervë.
2. Një seri slotesh që i janë caktuar një transportuesi ajror për operimin e shërbimeve ajrore të planifikuara ose të programuara të paplanifikuara, nuk do t'i japë këtij transportuesi ajror të drejtën për të njëjtat seri slotesh në periudhën pasardhëse të barasvlershme të planifikimit, nëse transportuesi ajror nuk mund të provoje dhe të binde koordinatorin që transportuesi ajror ka operuar rruget, sipas lejes së koordinatorit, për të paktën 80 % të kohës gjatë periudhës së planifikuar për të cilën slotet ishin alokuar.
3. Slotet e caktuara një transportuesi ajror para 31 janarit për sezonin veror pasues, ose para 31 gushtit për sezonin dimëror pasues, por të cilat kthehen te koordinatori për rialokim para datave të siperpërmendura, nuk duhet të merren në konsideratë për qëllimet e llogaritjes së përdorimit.
4. Nëse përdorimi 80 % i serisë së slotëve nuk mund të provohet, të gjitha slotet që përbëjnë ato seri do të vendosen në rezervën e slotëve, përveç rastit ku mospërdorimi mund të justifikohet në bazë të ndonjë prej arsyeve të mëposhtme:
 - a) rrethana të paparashikueshme dhe të pashmangshme jashtë kontrollit të transportuesit ajror të cilat çojnë në:
 - i. qëndrimin në tokë të tipit të avionit të përdorur përgjithësisht për shërbimin ajror në fjalë;
 - ii. mbyllja e një aeroporti ose hapësirës ajrore;
 - iii. crregullime serioze të operimeve në aeroportet e interesuara, përfshirë ato seri slotesh në aeroportet të tjera shqiptare dhe të ZPEA-së sipas parashikimeve të marreveshjes shumëpaleshe, të lidhura me rrugë që janë prekur nga crregullime të tilla gjatë një pjese thelbësore të një periudhe të planifikuar perkatese.
 - b) ndërprerja e shërbimeve ajrore për shkak të veprimeve që kanë për qëllim demtimin e këtyre shërbimeve, gjeje e cila e bën praktikisht dhe/ose teknikisht të pamundur kryerjen e operimeve të transportuesit ajror sipas planifikimit;
 - c) demtim serioz financiar i një transportuesi ajror shqiptar ose të ZPEA-së sipas parashikimeve të marreveshjes shumëpaleshe, si rezultat i të cilit, në përputhje me rregullat e zbatueshme të operimit në fushën e shërbimeve ajrore, transportuesi ajror, pajiset me një licensë të përkohshme nga autoritetet kompetente, në pritje të riorganizimit të situatës financiare;
 - d) procedime ligjore në lidhje me aplikimin e Nenit 9 për rruget ajrore ku detyrimet e shërbimit publik janë caktuar në përputhje me rregullat në fuqi për ceshtjen në fjalë, duke rezultuar në pezullimin e përkohshëm për operimin në rrugë të tilla.
5. Zbatimi dhe aplikimi i pikës 4 të këtij neni nga ana e koordinatorit të aeroporteve mund të jete subjekt i një analize nga ana e Komisionit me kërkesë të Ministrisë Komisioni në këtë rast merr një vendim brenda 2 muajve nga marrja e kërkesës.

6. Pa cenuar Nenin 8(2) të kësaj rregulloreje dhe rregullat për detyrimin e shërbimit publik, slotet e vendosura në rezervë do të shpërndahen ndërmjet transportuesve ajrore që aplikojnë.
50 % e këtyre slotëve do të alokohen fillimisht të hyrësit të rinj përveç rasteve kur kërkesat e hyrësve të rinj janë më pak se 50%. Koordinatori duhet të trajtojë kërkesat e hyrësve të rinj dhe transportuesve të tjerë në mënyrë të drejtë, në përputhje me periudhat e koordinimit të çdo dite të programuar.
Nder kërkesat e hyrësve të rinj, do të jepet përparësi transportuesve ajrore të kualifikuar me statusin “Hyres të rinj” njëkohësisht sipas Nenit 2 (b) (i) dhe (ii) ose Nenit 2 (b) (i) dhe (iii).
7. Një hyrës i ri, të cilit i është ofruar një seri slotesh brenda një ore para ose pas kohës së kërkuar, por që nuk ka pranuar këtë ofertë, nuk do të mbajë statusin e hyrësit të ri për atë periudhë planifikimi.
8. Nëse ekzistojnë probleme serioze për shkak të hyrësve të rinj, Ministri kërkon mbledhjen e komitetit të koordinimit të aeroportit. Qëllimi i takimit do të jetë shqyrtimi i mundësive për të rregulluar situatën. Komisioni Evropian duhet të ftohet në këtë takim.
9. Në rastin e shërbimeve të operuar nga një grup transportuesish ajrore, vetëm një nga transportuesit ajrore pjesëmarrës mund të aplikojë për slotet e kërkuara. Transportuesi ajror që operon këtë shërbim merr përgjegjësinë për përmbushjen e kritereve të kërkuara për të ruajtur përparësinë historike të referuar në Nenin 8 (2).
Slotet e alokuara një transportuesi ajror, mund të përdoren nga një apo disa transportuese ajrore të tjerë pjesëmarrëse në një operim të përbashkët, me kusht që kodi i caktuar për atë transportues ajror të cilit i janë alokuar slotet, të mbetet në fluturimin e përbashkët për qëllime koordinimi dhe monitorimi.
Me ndërprerjen e këtyre operimeve, slotet e përdorura në këtë mënyrë, do të mbeten me transportuesin ajror të cilit iu alokuan fillimisht.
Transportuesit ajrore të përfshirë në operime të përbashkëta do të informojnë dhe këshillojnë koordinatorin mbi detajet e këtyre operimeve përpara fillimit të operimeve të tilla.

Neni 11

Ankesat dhe e drejta për apelim

1. Pa cenuar të drejtën e apelit sipas legjislacionit në fuqi, ankesat në lidhje me zbatimin e Neneve 7(2), 8, 8a, 10 dhe 13 (1) deri (4) dhe (6) do të paraqiten të Komitetit të Koordinimit. Komiteti, duhet, brenda një periudhe një mujore që nga data e paraqitjes së ankesës, të shqyrtojë çështjen dhe nëse është e mundur të bëjë propozime të koordinatori, me qëllim zgjidhjen e problemeve.
Nëse ankesa nuk mund të zgjidhet, Ministri mund të ndërmjetësojë brenda një periudhe një mujore dy mujore nëpërmjet një organizate përfaqësuese të transportuesve ajrore ose aeroportuale ose ndonjë pale të tretë.
2. Ministri merr masat e duhura në përputhje me ligjin në fuqi, për të mbrojtur koordinatorin lidhur me demtime të shkaktuara nga ushtrimi i funksionit në përputhje me këtë Rregullore si rezultat i ankesave të paraqitura, me përjashtim të rasteve të neglizhences së madhe apo sjelljes së gabuar të qellimshme.

Neni 12
Marrëdhëniet me Vendet e treta

1. Kur verehet se, ne lidhje me alokimin dhe përdorimin e slotëve në aeroportet e tij, një vend i tretë:
 - a) nuk i jep transportuesve ajrore shqiptare dhe/ose transportuesve ajrore të ZPEA-se sipas parashikimeve të marreveshjes shumëpaleshe, trajtimin analog me atë që jepet nga kjo rregullore për transportuesit ajrore të atij vendi, ose
 - b) nuk i jep transportuesve ajrore shqiptare dhe/ose transportuesve ajrore të ZPEA-se sipas parashikimeve të marreveshjes shumëpaleshe, trajtim kombëtar *de facto*, ose
 - c) i jep transportuesve ajrore nga vendet e tjera të treta trajtim më të favorizuar se transportuesve ajrore shqiptare dhe/ose transportuesve ajrore të ZPEA-se sipas parashikimeve të marreveshjes shumëpaleshe

Ministri mund të vendosë pezullimin në tërësi ose pjesërisht të zbatimit të kësaj Rregullore në lidhje me një ose disa transportues ajror të atij vendi të tretë, duke patur si qëllim ndreqjen e sjelljes diskriminuese të atij vendi të përfshirë.

Lidhur me këto Ministri do njoftojë Komisionin.

2. Ministri do të informojë Komitetin e Perbashket (Joint Committee) sipas parashikimeve të marreveshjes shumëpaleshe, për çdo vështirësi serioze që haset, ligjërisht ose faktikisht, nga transportuesit ajrore shqiptare në marrjen e slotëve në aeroportet e vendeve të treta.

Neni 13
Detyrimi i zbatimit

1. Plani i fluturimit i një transportuesi ajrore mund të refuzohet nga autoriteti i Menaxhimit të Trafikut Ajror, nëse transportuesi ajror ka për qëllim uljen ose ngritjen në një aeroport të koordinuar, gjatë periudhave për të cilat është koordinuar, pa pasur slotin e caktuar nga koordinatori.
2. Koordinatori duhet të tërheqë serinë e slotëve të alokuara perkohësisht një sipermarjeje transportuesi ajror që është në proces themelimi dhe ta vendosë serinë e slotëve në rezervë më 31 janar për sezonin veror vijues ose më 31 gusht për sezonin dimëror vijues nëse sipermarrja nuk zotëron një licensë të vlefshme operimi ose një të barazvlefshme në atë datë ose nëse nuk është deklaruar nga autoriteti licensues kompetent që një licence operimi ose dokument ekuivalent ka mundësi të leshohet përpara se të fillojë periudha perkatese e planifikuar.
3. Koordinatori do të tërheqë dhe vendosë në rezervë serinë e slotëve të një transportues ajror, të cilën e ka marrë pas një shkëmbimi sipas Nenit 8a(1)(c) dhe slotet nuk janë përdorur për qëllimin që janë dhënë.
4. Transportuesit ajrore që vazhdueshmërisht dhe qëllimisht operojnë shërbime ajrore në një kohë (orar) mjaft të ndryshme nga sloti i alokuar, ose që përdor slotet në një mënyrë të ndryshme nga mënyra e caktuar në kohën e alokimit, dhe si rezultat i kësaj shkakton probleme të operimeve aeroportuale ose të trafikut ajror, do të humbasin statusin e tyre, referuar Nenit 8 (2).

5. Koordinatorin pasi e ka dëgjuar transportuesin ajror në fjalë dhe pasi e ka paralajmëruar njeherë, mund të vendosë të tërheqë serinë e slotëve në fjalë të atij transportuesi ajror për kohën e mbetur të asaj periudhe programimi dhe ta vendosë në rezervë.
6. Në rastet e operimeve të perseritura dhe të qëllimshme të shërbimeve ajrore në orare mjaft të ndryshme nga slotet e alokuara ose në rast të përdorimit të slotëve në mënyrë të ndryshme nga mënyra e caktuar në kohën e alokimit, si rrjedhojë e të cilës shkaktohen dëmtime të operimeve aeroportuale ose të trafikut ajror, AAC do të vendosë sanksione efektive, proporcionale dhe bindëse ose do të aplikojë marrjen e masave ekuivalente, sipas legjislativës.
7. a). Pa cënuar Nenin 10 (4), nëse 80% e normës së përdorimit sipas Nenit 8(2) nuk mund të arrihet nga një transportues ajror, koordinatori mund të vendosë të tërheqë nga ai transportues ajror serinë e slotëve në fjalë për kohën që mbetet nga periudha e programimit dhe ta vendosë atë në rezervë pasi të ketë dëgjuar transportuesin ajror në fjalë. Në lidhje me mospërdorimin e serisë së slotëve.
- b) Pa cënuar Nenin 10 (4), nëse pas një kohe të caktuar, që i korrespondon 20% të periudhës së vlefshmërisë së serisë, nuk është përdorur asnjë slot i atyre serive, koordinatori do të vendosë serinë e slotëve në fjalë në rezervë për kohën që mbetet nga periudha e programimit pasi të jetë dëgjuar transportuesi ajror në fjalë.

Neni 14

Raportimi dhe bashkëpunimi

Ministri dhe Komisioni do të bashkëpunojnë për zbatimin e kësaj Rregulloreje, veçanërisht për sa i përket procesit të alokimit të slotëve, ndryshueshmërisë së slotëve dhe rezervës së slotëve.