

URDHËR I PËRBASHKËT

Nr. 310, datë 16.12.2024

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI RREGULLAT DHE PROCEDURAT PËR VËNIEN E KUFIZIMEVE TË OPERIMIT PËR MBROJTJEN NGA ZHURMA NË AEROPORTET E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË ¹

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të nenit 65, pika 1, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”,

URDHËROJMË:

1. Miratimin e rregullores “Mbi rregullat dhe procedurat për vënien e kufizimeve të operimit për mbrojtjen nga zhurma në aeroportet e Republikës së Shqipërisë”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Ngarkohet Autoritetit i Aviacionit Civil për ndjekjen dhe për zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I
INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

MINISTËR I TURIZMIT DHE
MJEDISIT
Mirela Kumbaro Furxhi

RREGULLORE

MBI RREGULLAT DHE PROCEDURAT PËR VËNIEN E KUFIZIMEVE TË OPERIMIT PËR MBROJTJEN NGA ZHURMA NË AEROPORTET E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Neni 1

Fushëveprimi, objektivat dhe qëllimi

1. Kjo rregullore përcakton rregullat për procesin që duhet ndjekur për futjen e kufizimeve të operimit të lidhura me mbrojtjen nga zhurma në mënyrë të qëndrueshme në aeroporte, kur është identifikuar një problem zhurme, me qëllim që të ndihmojë në përmirësimin e niveleve të lejuara kufi së zhurmës dhe të kufizojë ose pakësojë numrin e njerëzve të prekur ndjeshëm nga efektet potencialisht të dëmshme të zhurmës së avionëve, në përputhje me qasjen e balancuar.

2. Objektivat e kësaj rregulloreje, janë:

a) të lehtësojë arritjen e objektivave të veçantë të uljes së niveleve kufi të zhurmës, duke përfshirë aspektet shëndetësore në nivel aeroportesh individuale, duke respektuar rregullat përkatëse të përcaktuara në legjislacionin shqiptar në fuqi për zhurmat.

b) të mundësojë përdorimin e kufizimeve të operimit në përputhje me qasjen e balancuar, në mënyrë që të arrihet zhvillimi i qëndrueshëm i kapacitetit të rrjetit të menaxhimit të aeroportit dhe trafikut ajror nga një perspektivë “gate-to-gate”.

3. Kjo rregullore zbatohet për avionët e angazhuar në aviacionin civil. Përfshihen nga zbatimi i kësaj rregulloreje avionët e përfshirë në operime ushtarake, doganore, policore ose të ngjashme.

Neni 2

Përkufizimet

Për qëllim të kësaj rregulloreje, termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. “Avion” nënkupton avion me krahë fiks me një masë maksimale të certifikuar ngritjeje prej 34 000 kg ose më shumë, ose me një akomodim maksimal të brendshëm të certifikuar për llojin e avionit në fjalë, i përbërë nga 19 ndenjese pasagjerësh ose më shumë, duke përfshirë çdo sedilje vetëm për ekuipazhin;

¹ Ky urdhër përafron plotësisht rregulloren (BE) nr. 598/2014, të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, të datës 16 prill 2014, për vendosjen e rregullave dhe procedurave në lidhje me futjen e kufizimeve të operimit të lidhura me zhurmën në aeroportet e Bashkimit brenda një qasjeje të balancuar dhe që shfuqizon direktivën 2002/30/KE, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së nr. L 173, datë 12.06.2014.

2. “Aeroport” nënkupton një aeroport i cili ka më shumë se 50 000 lëvizje avionësh civilë në vit kalendarik (një lëvizje është një ngritje ose ulje), në bazë të numrit mesatar të lëvizjeve në tre vitet e fundit kalendarike përpara vlerësimit të zhurmës;

3. “Avion i pajtueshëm marginalisht” nënkupton avionët që janë të certifikuar në përputhje me kufijtë e përcaktuar në vëllimin 1, pjesa II, kapitulli 3, i aneksit 16 të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, nënshkruar më 7 dhjetor 1944 (Konventa e Çikagos) me një diferencë kumulative prej më pak se 8 EPNdB (Zhurma e perceptuar efektive në decibel) gjatë një periudhe kalimtare që përfundon më 14 qershor 2020, dhe me një diferencë kumulative prej më pak se 10 EPNdB pas përfundimit të asaj periudhe kalimtare, ku marzhi kumulativ është shifra e shprehur në EPNdB duke shtuar diferencat individuale (d.m.th. diferencat midis nivelit të zhurmës së certifikuar dhe nivelit maksimal të lejuar të zhurmës) në secilën nga tre pikat referuese të matjes së zhurmës të përcaktuara në vëllimin 1, pjesa II, kapitulli 3 i aneksit 16 të Konventës së Çikagos;

4. “Kufizim operimi” nënkupton një veprim i lidhur me zhurmën që kufizon aksesin ose zvogëlon kapacitetin operacional të një aeroporti, duke përfshirë kufizimet e operimit që synojnë tërheqjen nga operimet e avionëve pak të pajtueshëm në aeroporte të veçanta, si dhe kufizimet e operimit të një natyre të pjesshme, të cilat për shembull zbatohen për një periudhë kohore të identifikuar gjatë ditës ose vetëm për pista të caktuara në aeroport.

5. “Qasje e balancuar” nënkupton procesin e zhvilluar nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil, sipas të cilit gama e masave të disponueshme, përkatësisht ulja e zhurmës së avionëve në burim, planifikimi dhe menaxhimi i përdorimit të tokës, procedurat operationale të zvogëlimit të zhurmës dhe kufizimet e operimit, merren parasysh në një mënyrë të qëndrueshme me synimin për të adresuar problemin e zhurmës në mënyrën më eficiente në drejtim të kostove, bazuar nga aeroporti në aeroport;

6. “Veprim i lidhur me zhurmën” nënkupton çdo masë që ndikon në klimën e zhurmës rreth aeroporteve, për të cilën zbatohen parimet e qasjes së balancuar, duke përfshirë veprime të tjera jooperative që mund të ndikojnë në numrin e njerëzve të ekspozuar ndaj zhurmës së avionëve;

Neni 3

Autoritetet kompetente

1. Autoriteti i Aviacionit Civil është autoriteti kompetent përgjegjës për procesin që duhet ndjekur kur zbatohen kufizimet e operimit.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të jetë i pavarur nga çdo organizatë që mund të ndikohet nga veprimet e lidhura me zhurmën. Kjo pavarësi arrihet përmes një ndarjeje funksionale.

3. Bazuar në kërkesën e Komisionit, ose kur të jetë e zbatueshme, Autoriteti i Aviacionit Civil do të njoftojnë Komisionin, në kohën e duhur, për caktimin si Autoritet Kompetent dhe adresën përkatëse të tij. Ky informacion mund të publikohet nga Komisioni.

Neni 4

E drejta e ankimit

1. Kundër kufizimeve të operimit të miratuara në përputhje me këtë rregullore mund të bëhet ankim përpara Ministrin përgjegjës për transportin, në përputhje me legjislacionin shqiptar në fuqi për transportin ajror dhe procedurat kombëtare.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil, për aeroportet e përmendura në pikën 2, të nenit 2, njofton Komisionin, në kohën e duhur, për emrin dhe adresën e organit të caktuar të apelimit të përmendur në pikën 1 ose, sipas rastit, të modaliteve për të garantuar caktimin e një organi apelimi.

Neni 5

Rregulla të përgjithshme për menaxhimin e zhurmës së avionëve

1. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë që situata/nivelet e lejuara kufi të zhurmës në çdo aeroport, siç përmendet në pikën 2, të nenit 2, të vlerësohet në përputhje me udhëzimin nr. 1037/1, datë 12.4.2011, “Për vlerësimin dhe menaxhimin e zhurmës mjedisore”.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që qasja e balancuar të miratohet në lidhje me menaxhimin e zhurmës së avionëve në ato aeroporte ku është identifikuar një problem zhurme. Për këtë qëllim, duhet të sigurohet që:

a) është përcaktuar objektivi i uljes së zhurmës për atë aeroport, duke marrë parasysh, sipas rastit, nenin 8 dhe aneksin V, të udhëzimit nr. 1037/1, datë 12.4.2011, "Për vlerësimin dhe menaxhimin e zhurmës mjedisore";

b) janë identifikuar masat e disponueshme për të reduktuar ndikimin e zhurmës;

c) kosto-efektiviteti i mundshëm i masave për zbutjen e zhurmës është vlerësuar plotësisht;

ç) masat, duke marrë parasysh interesin publik në fushën e transportit ajror për sa i përket perspektivës së zhvillimit të aeroporteve të tyre, zgjidhen pa cenuar sigurinë;

d) palët e interesuara konsultohen në mënyrë transparente për veprimet e synuara;

dh) miratohen masat dhe sigurohet njoftim i mjaftueshëm;

e) zbatohen masat; dhe

ë) parashikohet zgjidhja e mosmarrëveshjeve.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që, kur ndërmerren veprime në lidhje me zhurmën, të merret në konsideratë kombinimi i mëposhtëm i masave të disponueshme, me synimin për të përcaktuar masën ose kombinimin e masave me kosto më efektive:

a) efekti i parashikueshëm i reduktimit të zhurmës së avionit në burim;

b) planifikimi dhe menaxhimi i përdorimit të tokës/territorit;

c) procedurat operacionale të uljes së zhurmës;

ç) duke mos zbatuar kufizimet operacionale si mjet i parë, por vetëm pas shqyrtimit të masave të tjera të qasjes së balancuar.

Masat e disponueshme, nëse është e nevojshme, mund të përfshijnë tërheqjen e avionëve që janë marginalisht në përputhje. Ministri përgjegjës për Transportin në bashkëpunim me Ministrin përgjegjës për Financat, ose organet menaxhuese të aeroportit, sipas rastit, mund të ofrojnë stimuj ekonomikë për të inkurajuar operatorët e avionëve të përdorin avionë më pak të zhurmshëm gjatë periudhës kalimtare të përmendur në pikën 4, të nenit 2. Këto stimuj ekonomikë duhet të jenë në përputhje me rregullat e zbatueshme për Ndihmën e Shtetërore.

4. Masat, brenda qasjes së balancuar, mund të diferencohen sipas llojit të avionit, performancës së zhurmës së avionit, përdorimit të objekteve të aeroportit dhe lundrimit ajror, rrugëtimit të fluturimit dhe/ose afatit kohor të mbuluar.

5. Pa paragjykuar pikën 4, kufizimet e operimit që marrin formën e tërheqjes nga operimet e aeroportit, të avionëve që janë marginalisht në përputhje, nuk do të prekin avionët civilë subsonikë që përputhen, qoftë nëpërmjet certifikimit origjinal apo ricertifikimit, me standardin e zhurmës të përcaktuar në vëllimin 1, pjesa II, kapitulli 4 i aneksit 16 të Konventës së Çikagos.

6. Masat ose kombinimi i masave të marra në përputhje me këtë rregullore për një aeroport të caktuar nuk duhet të jenë më kufizuese sesa është e nevojshme për të arritur objektivat për uljen e zhurmës mjedisore të përcaktuara për atë aeroport. Kufizimet e operimit nuk do të jenë diskriminuese, veçanërisht për shkak të kombësisë ose identitetit, dhe nuk do të jenë arbitrare.

Neni 6

Rregullat për vlerësimin e zhurmës

1. Autoriteti i Aviacionit Civil siguron që situata e zhurmës në aeroportet për të cilat ai është përgjegjës, të vlerësohet rregullisht, në përputhje me udhëzimin nr. 1037/1, datë 12.4.2011, "Për vlerësimin dhe menaxhimin e zhurmës mjedisore" dhe legjislacionin e zbatueshëm në Republikën e Shqipërisë.

2. Nëse vlerësimi i përmendur në pikën 1 tregon se mund të kërkohen masa të reja kufizimi të operimeve për të adresuar një problem zhurmash në një aeroport, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë që:

a) metoda, treguesit dhe informacioni në aneksin I zbatohen në mënyrë të tillë që të marrin parasysh kontributin e çdo lloji të masës sipas qasjes së balancuar, përpara se të futen kufizimet e operimit;

b) në nivelin e duhur, vendoset bashkëpunim teknik midis operatorëve të aeroportit, operatorëve të avionëve dhe ofruesve të shërbimeve të navigimit ajror për të shqyrtuar masat për zbutjen e zhurmës. Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurohet gjithashtu që banorët vendas, ose përfaqësuesit e tyre, dhe autoritetet vendore përkatëse të konsultohen dhe që atyre t'u jepet informacion teknik mbi masat për zbutjen e zhurmës;

c) kosto-efektiviteti i çdo kufizimi të ri të operimit vlerësohet, në përputhje me aneksin II. Ndryshimet e vogla teknike të masave pa implikime thelbësore në kapacitet ose operacione nuk do të konsiderohen si kufizime të reja operimi;

d) procesi i konsultimit me palët e interesuara, i cili mund të marrë formën e një procesi ndërmjetësimi, organizohet në kohë dhe në mënyrë thelbësore, duke garantuar hapje dhe transparencë për sa u përket të dhënave dhe metodologjive llogaritëse. Palët e interesuara kanë të paktën tre muaj para miratimit të kufizimeve të reja të funksionimit për të paraqitur komente. Palët e interesuara përfshijnë të paktën:

i. banorët vendas që jetojnë në afërsi të aeroportit dhe të prekur nga zhurmat e trafikut ajror, ose përfaqësuesit e tyre dhe autoritetet lokale përkatëse;

ii. përfaqësues të bizneseve lokale me bazë në afërsi të aeroportit, aktivitetet e të cilëve ndikohen nga trafiku ajror dhe funksionimi i aeroportit;

iii. operatorët përkatës të aeroportit;

iv. përfaqësuesit e atyre operatorëve të avionëve që mund të preken nga veprimet e lidhura me zhurmën;

v. ofruesit përkatës të shërbimeve të lundrimit ajror;

vi. menaxherin e rrjetit, kur është e zbatueshme;

vii. aty ku është e zbatueshme, koordinatorin e caktuar të sloteve.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil do të ndjekë dhe monitorojë zbatimin e kufizimeve të operimit dhe do të ndërmarrë veprime sipas nevojës. Ai duhet të sigurojë që informacioni përkatës të vihet në dispozicion pa pagesë dhe që ai të jetë lehtësisht dhe menjëherë i aksesueshëm për banorët vendas që jetojnë në afërsi të aeroporteve dhe për autoritetet lokale përkatëse.

4. Informacioni përkatës mund të përfshijë:

a) duke respektuar legjislacionin kombëtar, informacionin për shkeljet e supozuara për shkak të ndryshimeve në procedurat e fluturimit, për sa i përket ndikimit të tyre dhe arsyeve pse janë bërë ndryshime të tilla;

b) kriteret e përgjithshme të aplikuara gjatë shpërndarjes dhe menaxhimit të trafikut në çdo aeroport, në masën që këto kritere mund të kenë një ndikim mjedisor ose zhurmë; dhe

c) të dhënat e mbledhura nga sistemet e matjes së zhurmës, nëse ka.

Neni 7

Informacioni i performancës së zhurmës

1. Vendimet për kufizimet e operimit të lidhura me zhurmën bazohen në performancën e zhurmës së avionit siç përcaktohet nga procedura e certifikimit të kryer në përputhje me vëllimin 1 të aneksit 16 të Konventës së Çikagos, botimi i gjashtë, mars 2011.

2. Me kërkesë të Autoritetit të Aviacionit Civil, operatorët e avionëve do të komunikojnë informacionin e mëposhtëm të zhurmës, në lidhje me avionët që operojnë në aeroportet e Republikës së Shqipërisë:

a) kombësia dhe shenja e regjistrimit të avionit;

b) dokumentacioni i zhurmës së avionit të përdorur, së bashku me peshën maksimale të ngritjes;

c) çdo modifikim i avionit që ndikon në performancën e tij të zhurmës dhe është i deklaruar në dokumentacionin e zhurmës.

3. Me kërkesë të Autoritetit të Aviacionit Civil, mbajtësit të një certifikate tipi avioni ose një certifikate tipi shtesë të lëshuar në përputhje me VKM nr. 1095, datë 24.12.2020, "Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil", e ndryshuar, dhe personat juridikë ose fizikë që operojnë avionë për të cilët nuk është lëshuar asnjë certifikatë tipi sipas kësaj rregulloreje, do të ofrojnë informacion mbi zhurmën dhe performancën e avionit për qëllime të modelimit të zhurmës. Autoriteti i Aviacionit Civil do të specifikojë të dhënat e kërkuara dhe afatin, formën dhe mënyrën e dhënies së tyre. Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë informacionin e marrë për zhurmën dhe performancën e avionit për qëllime modelimi dhe do ta vërë informacionin në dispozicion të palëve të tjera për qëllime të modelimit të zhurmës.

4. Të dhënat e përmendura në pikat 2 dhe 3 të këtij neni, do të kufizohen në atë që është rreptësisht e nevojshme dhe do të sigurohen pa pagesë, në formë elektronike dhe duke përdorur formatin e specifikuar, sipas rastit.

5. Autoriteti i Aviacionit Civil do të verifikojë zhurmën dhe të dhënat e performancës së avionit për qëllime modelimi në lidhje me detyrat e saj të kryera në përputhje me nenin 9, pika 2

të VKM-së nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”, e ndryshuar.

6. Të dhënat do të ruhen në një bazë të dhënash qendrore dhe do të vihen në dispozicion të autoriteteve kompetente, operatorëve të avionëve, ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror dhe operatorëve të aeroportit për qëllime operacionale.

Neni 8

Rregullat për vënien e kufizimeve të operimit

1. Përpara vendosjes së një kufizimi të operimit, Autoriteti i Aviacionit Civil u jep Shteteve Anëtare të ZPEA-së dhe Komisionit, kur është e zbatueshme sipas Marrëveshjes Shumëpalëshe, dhe në çdo rast ministrit përgjegjës për transportin dhe palëve përkatëse të interesuara një njoftim gjashtë muaj përpara, duke përfunduar të paktën dy muaj përpara përcaktimit të parametrave të koordinimit të slotëve, siç përcaktohet në shkronjën “m” të nenit 2, të urdhrit të ministrit nr. 84, datë 9.9.2011, “Për organizimin e procesit të alokimit të slotëve në aeroporte”, për aeroportin në fjalë dhe për periudhën përkatëse të planifikimit.

2. Pas vlerësimit të kryer në përputhje me nenin 6, njoftimi shoqërohet nga një raport në formë të shkruar në përputhje me kërkesat e përcaktuara në nenin 5, duke shpjeguar arsyet për vendosjen e kufizimit të operimit, objektivin e uljes së zhurmës të vendosur për aeroportin, masat që u konsideruan për të përmbushur atë objektiv dhe vlerësimin e kosto-efektivitetit të mundshëm të masave të ndryshme të konsideruara, duke përfshirë, aty ku është e nevojshme, ndikimin e tyre ndërkufitar.

3. Me iniciativën e tij, ministri përgjegjës për transportin, brenda një periudhe prej tre muajsh nga dita në të cilën ai merr njoftimin sipas pikës 1, mund të rishikojë procesin për futjen e një kufizimi operimi. Kur ministri përgjegjës për transportin konstaton se vendosja e një kufizimi të operimit të lidhur me zhurmën nuk ndjek procesin e përcaktuar në këtë rregullore, ai mund të njoftojë Autoritetin e Aviacionit Civil. Autoriteti i Aviacionit Civil do të shqyrtojë njoftimin e ministrit përgjegjës për transportin dhe do të informojë ministrin përgjegjës për transportin për synimet e tij përpara se të prezantojë kufizimin e operimit.

4. Kur kufizimi i operimit ka të bëjë me tërheqjen nga një aeroport të avionëve që janë marginalisht në përputhje, asnjë shërbim shtesë mbi numrin e lëvizjeve me avionët marginalisht të përputhshëm në periudhën korresponduese të vitit të kaluar nuk do të lejohet në atë aeroport, gjashtë muaj pas njoftimit të referuar në pikën 1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të vendosë për normën vjetore për reduktimin e numrit të lëvizjeve të avionëve të përputhshëm marginalisht të operatorëve të prekur në atë aeroport, duke marrë parasysh moshën e avionit dhe përbërjen e flotës totale. Pa cenuar nenin 5, pika 4 e tij, kjo normë nuk duhet të jetë më shumë se 25% e numrit të lëvizjeve të avionëve të përputhshëm marginalisht për çdo operator që i shërben atij aeroporti.

Neni 9

Vendet në zhvillim

1. Për të shmangur vështirësitë e panevojshme ekonomike, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të përjashtojë nga kufizimet e operimit për zhurmën avionët marginalisht të përputhshëm të regjistruar në vendet në zhvillim, duke respektuar plotësisht parimin e mosdiskriminimit, me kusht që avionë të tillë:

a) u jepet një certifikatë zhurme sipas standardeve të specifikuara në kapitullin 3, vëllimi 1 i aneksit 16 të Konventës së Çikagos;

b) janë operuar në Shqipëri ose Bashkimin Evropian gjatë periudhës pesëvjeçare para hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje;

c) kanë qenë në regjistrin e vendit në zhvillim në fjalë në atë periudhë pesëvjeçare; dhe

d) vazhdojnë të operohen nga një person fizik ose juridik i vendosur në atë vend.

2. Kur Autoriteti i Aviacionit Civil jep një përjashtim të parashikuar në paragrafin 1, kur është e zbatueshme sipas Marrëveshjes Shumëpalëshe, ai do të informojë menjëherë autoritetet kompetente të Shteteve të tjera Anëtare të ZPEA-së dhe Komisionin për këtë.

Neni 10

Përjashtimi për operimet e avionëve të një natyre të jashtëzakonshme

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, rast pas rasti, mund të autorizojë operime individuale në aeroportet për të cilat ai është përgjegjës në lidhje me avionët që janë marginalisht në përputhje, të cilat nuk mund të kryheshin ndryshe në bazë të kësaj rregulloreje.

2. Përjashtimi kufizohet në:

- a) operimet të cilat janë të një natyre kaq të jashtëzakonshme sa që do të ishte e paarsyeshme të ndalohej një përjashtim i përkohshëm, duke përfshirë fluturimet e ndihmave humanitare; ose
- b) fluturime pa të ardhura për qëllime ndryshimesh, riparimi ose mirëmbajtjeje.

ANEKSI I

VLERËSIMI I SITUATAVE TË NIVELIT TË ZHURMAVE NË NJË AEROPORT

Metodologjia:

Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë përdorimin e metodave të vlerësimit të zhurmës të cilat janë zhvilluar në përputhje me Raportin e Konferencës Evropiane të Aviacionit Civil Dokumenti 29 me titull “Metoda standarde e llogaritjes së kontureve të zhurmës rreth aeroporteve civile”, botimi i 3-të.

Treguesit:

1. Ndikimi i zhurmës në trafikun ajror do të përshkruhet, të paktën, në termat e treguesve të zhurmës L_{den} dhe $L_{natën}$, të cilët janë përcaktuar dhe llogaritur në përputhje me aneksin I sipas udhëzimit nr. 1037/1, datë 12.4.2011, “Për vlerësimin dhe menaxhimin e zhurmës mjedisore” që përafron direktivën 2002/49/EC.

2. Mund të përdoren tregues shtesë të zhurmës që kanë një bazë objektive.

Informacioni për menaxhimin e zhurmës:

1. Inventari aktual

1.1 Një përshkrim i aeroportit, duke përfshirë informacione rreth madhësisë, vendndodhjes, rrethinës, vëllimit të trafikut ajror dhe përzierjes së tij.

1.2 Një përshkrim i çdo objekti mjedisor për aeroportin dhe kontekstin kombëtar. Kjo do të përfshijë një përshkrim të objektivave të uljes së zhurmës së avionit për aeroportin.

1.3 Detajet e kontureve të zhurmës për vitet e mëparshme përkatëse – duke përfshirë një vlerësim të numrit të njerëzve të prekur nga zhurma e avionit, të kryer në përputhje me metodologjinë sipas aneksit II të udhëzimit nr. 1037/1, datë 12.4.2011, “Për vlerësimin dhe menaxhimin e zhurmës mjedisore”, që përafron direktivën 2002/49/EC.

1.4 Një përshkrim i masave ekzistuese dhe të planifikuara për menaxhimin e zhurmës së avionëve të zbatuara tashmë në kuadrin e qasjes së balancuar dhe ndikimin si dhe kontributin e tyre në situatën e zhurmës, duke iu referuar:

1.4.1 Për reduktimin në burim:

- a) informacionit mbi flotën aktuale të avionëve dhe çdo përmirësim të pritshëm teknologjik;
- b) planeve specifike të rinovimit të flotës.

1.4.2 Për planifikimin dhe menaxhimin e përdorimit të tokës:

a) instrumenteve të planifikimit në vend, të tilla si planifikimi gjithëpërfshirës ose zonimi i zhurmës;

b) masave zbutëse të vendosura, si kodet e ndërtimit, programet e izolimit të zhurmës ose masave për të reduktuar zonat e përdorimit të ndjeshëm të tokës;

c) procesit të konsultimit në lidhje me masat e përdorimit të tokës;

d) monitorimit të shkeljes.

1.4.3 Për masat operationale për uljen e zhurmës, në masën që këto masa nuk kufizojnë kapacitetin e një aeroporti:

a) përdorimit të pistave preferenciale;

b) përdorimit të rrugëve preferenciale të zhurmës;

c) përdorimit të procedurave të ngritjes dhe afrimit për uljen e zhurmës;

d) treguesve të shkallës në të cilën këto masa janë të rregulluara sipas treguesve mjedisorë, si më poshtë:

Treguesit kryesorë të performancës

Efikasiteti mesatar i fluturimit horizontal gjatë rrugës (*en route*), të trajektores aktuale, llogaritet si më poshtë:

a) treguesi është krahasimi ndërmjet gjatësisë së pjesës së rrugës së trajektores aktuale që rrjedh nga të dhënat e mbikëqyrjes dhe distancës së arritur, të përmbledhur gjatë fluturimeve IFR brenda ose që përshkojnë hapësirën ajrore;

b) “pjesa gjatë rrugës (*en route*)” i referohet distancës së fluturuar jashtë një rrethi prej 40 NM rreth aeroporteve;

c) kur një fluturim nisët ose mbërrin në një aeroport jashtë hapësirës ajrore evropiane, pikat e hyrjes ose të daljes së hapësirës ajrore evropiane përdoren për llogaritjen e këtij treguesi përkatësisht si origjinë ose destinacion, në vend të aeroportit të nisjes ose destinacionit;

d) kur një fluturim nisët dhe arrin në një aeroport brenda hapësirës ajrore evropiane dhe përshkon një hapësirë ajrore joevropiane, për llogaritjen e këtij treguesi përdoret vetëm pjesa brenda hapësirës ajrore evropiane;

e) “Distanca e arritur” është një funksion i pozicionit të pikave hyrëse dhe dalëse të fluturimit brenda dhe jashtë çdo pjese të hapësirës ajrore për të gjitha pjesët e trajektores. Distanca e arritur përfaqëson kontributin që ato pika japin në distancën e madhe rrethore ndërmjet origjinës dhe destinacionit të fluturimit;

f) treguesi llogaritet për të gjithë vitin kalendarik dhe për çdo vit të periudhës së referencës, si një mesatare. Gjatë llogaritjes së kësaj mesatareje, nga llogaritja përjashtohen dhjetë vlerat ditore më të larta dhe dhjetë vlerat ditore më të ulëta.

Treguesit për monitorimin

a) Efikasiteti mesatar horizontal i fluturimit gjatë rrugës së trajektores së planit të fundit të fluturimit të paraqitur, i llogaritur si më poshtë:

i. diferenca ndërmjet gjatësisë së pjesës gjatë rrugës së trajektores së planit të fundit të fluturimit të paraqitur dhe pjesës përkatëse të distancës së rrethit të madh, të përmbledhur në të gjitha fluturimet IFR brenda ose që përshkojnë hapësirën ajrore evropiane;

ii. “pjesa gjatë rrugës” i referohet distancës së fluturuar jashtë një rrethi prej 40 NM rreth aeroporteve;

iii. kur një fluturim nisët ose mbërrin në një aeroport jashtë hapësirës ajrore evropiane, pikat e hyrjes ose të daljes së hapësirës ajrore evropiane përdoren për llogaritjen e këtij treguesi përkatësisht si origjinë ose destinacion, në vend të aeroportit të nisjes ose destinacionit;

iv. kur një fluturim nisët dhe arrin në një aeroport brenda hapësirës ajrore evropiane dhe përshkon një hapësirë ajrore joevropiane, për llogaritjen e këtij treguesi përdoret vetëm pjesa brenda hapësirës ajrore evropiane.

v. treguesi llogaritet për të gjithë vitin kalendarik dhe për çdo vit të periudhës së referencës, si një mesatare. Gjatë llogaritjes së kësaj mesatareje, nga llogaritja përjashtohen dhjetë vlerat ditore më të larta dhe dhjetë vlerat ditore më të ulëta.

b) Eficienca mesatare horizontale e fluturimit gjatë rrugës së trajektores më të shkurtër të kufizuar, e llogaritur si më poshtë:

i. treguesi është diferenca midis gjatësisë së pjesës gjatë rrugës së rrugës më të shkurtër të kufizuar të disponueshme për planifikimin e fluturimit, siç llogaritet nga algoritmet e gjetjes së shtegut dhe sistemet e vlefshmërisë së planit të fluturimit të Menaxherit të Rrjetit, e matur midis pikave të daljes dhe hyrjes së dy terminaleve zonat e manovrimit dhe pjesa përkatëse e distancës së rrethit të madh të përmbledhur mbi të gjitha fluturimet IFR brenda ose që përshkojnë hapësirën ajrore evropiane;

ii. ky tregues merr në konsideratë kufizimet e hapësirës ajrore në ditët me dhe pa aktivitete ushtarake të publikuara në Dokumentin e Disponueshmërisë së Linjës të lëshuar nga menaxheri i rrjetit dhe statusin aktual të rrugëve të kushtëzuara në kohën e planit të fundit të fluturimit të paraqitur;

iii. “pjesa gjatë rrugës” i referohet pjesës jashtë një rrethi prej 40 NM rreth aeroporteve;

iv. kur një fluturim nisët ose mbërrin në një aeroport jashtë hapësirës ajrore evropiane, pikat e hyrjes ose të daljes së hapësirës ajrore evropiane përdoren për llogaritjen e këtij treguesi përkatësisht si origjinë ose destinacion, në vend të aeroportit të nisjes ose destinacionit;

v. kur një fluturim nisët dhe arrin në një aeroport brenda hapësirës ajrore evropiane dhe përshkon një hapësirë ajrore joevropiane, për llogaritjen e këtij treguesi përdoret vetëm pjesa brenda hapësirës ajrore evropiane;

vi. treguesi llogaritet për të gjithë vitin kalendarik dhe për çdo vit të periudhës së referencës, si një mesatare. Gjatë llogaritjes së kësaj mesatareje, nga llogaritja përjashtohen dhjetë vlerat ditore më të larta dhe dhjetë vlerat ditore më të ulëta.

c) Përdorimi efektiv i hapësirës ajrore të rezervuar ose të veçuar, llogaritur si raport i kohës së caktuar fillestare të kërkuar për rezervim ose ndarje nga trafiku ajror i përgjithshëm, dhe kohës së caktuar përfundimtare të përdorur për aktivitetin që kërkon një ndarje ose rezervim të tillë. Treguesi llogaritet për të gjitha alokimet e hapësirës ajrore të njoftuara të menjëhershme të rrjetit.

d) Shkalla e planifikimit nëpërmjet strukturave të hapësirës ajrore të disponueshme, duke përfshirë hapësirën ajrore të rezervuar ose të veçuar dhe rrugët e kushtëzuara, për trafikun e përgjithshëm ajror i llogaritur si raporti i planeve të fluturimit të avionëve përmes strukturave të tilla të hapësirës ajrore dhe numrit të avionëve që mund të kishin planifikuar përmes këtyre strukturave të hapësirës ajrore.

e) Shkalla e përdorimit të strukturave të hapësirës ajrore të disponueshme, duke përfshirë hapësirën ajrore të rezervuar ose të veçuar, rrugët e kushtëzuara, nga trafiku i përgjithshëm ajror i llogaritur si raporti i avionëve që fluturojnë nëpërmjet strukturave të tilla të hapësirës ajrore dhe numrit të avionëve që mund të kishin planifikuar përmes këtyre strukturave të hapësirës ajrore.

1.4.4. Për kufizimet e funksionimit:

a) përdorimit të kufizimeve globale, si kufizimi i lëvizjeve ose kuotave të zhurmës;

b) përdorimit të kufizimeve specifike të avionit, të tilla si tërheqja e avionëve pak të përputhshëm;

c) përdorimit të kufizimeve të pjesshme, duke bërë një dallim midis masave të ditës dhe masave të natës.

1.4.5 Instrumentet financiare në fuqi, të tilla si tarifatat e aeroportit të lidhura me zhurmën.

2. Parashikimi pa masa të reja

2.1 Përshkrimet e zhvillimeve të aeroportit, nëse ka, tashmë të miratuara dhe në pritje, për shembull, rritja e kapacitetit, pista dhe/ose zgjerimi i terminalit, parashikimet e afrimit dhe ngritjes, përzjerja e trafikut në të ardhmen dhe rritja e vlerësuar dhe një studim i detajuar i ndikimit të zhurmës në zonën përreth shkaktuar nga zgjerimi i kapacitetit, pistat dhe terminalët dhe nga modifikimi i shtigjeve të fluturimit dhe rrugëve të afrimit dhe ngritjes.

2.2 Në rastin e zgjerimit të kapacitetit të aeroportit, përfitimet e vënies në dispozicion të atij kapaciteti shtesë brenda rrjetit më të gjerë të aviacionit dhe rajonit.

2.3 Një përshkrim i efektit në klimën e zhurmës pa masa të mëtejshme, dhe i atyre masave të planifikuara tashmë për të përmirësuar ndikimin e zhurmës gjatë së njëjtës periudhë.

2.4 Parashikimi i kontureve të zhurmës - duke përfshirë një vlerësim të numrit të njerëzve që ka të ngjarë të preken nga zhurma e avionëve - duke bërë dallimin midis zonave të banuara të krijuara, zonave të banuara të sapondërtuara ose të planifikuara dhe zonave të banimit të planifikuara në të ardhmen, të cilave tashmë u është dhënë autorizimi nga autoritetet kompetente.

2.5 Vlerësimi i pasojave dhe kostove të mundshme të mosmarrjes së masave për të reduktuar ndikimin e zhurmës së shtuar, nëse pritet të ndodhë.

3. Vlerësimi i masave shtesë

3.1 Përmbledhja e masave shtesë në dispozicion dhe një tregues i arsyeve kryesore për përzgjedhjen e tyre. Përshkrimi i atyre masave të zgjedhura për analiza të mëtejshme dhe informacioni mbi rezultatin e analizës së efikasitetit të kostos, në veçanti koston e prezantimit të këtyre masave; numrin e njerëzve që pritet të përfitojnë dhe afatin kohor; dhe një renditje të efektivitetit të përgjithshëm të masave të veçanta.

3.2 Një pasqyrë e efekteve të mundshme mjedisore dhe konkurruese të masave të propozuara në aeroporte të tjera, operatorë dhe palë të tjera të interesuara.

3.3 Arsyet për zgjedhjen e opsionit të preferuar.

3.4 Një përmbledhje joteknike.

ANEKSI II

VLERËSIMI I KOSTO-EFEKTIVITETIT TË KUFIZIMEVE TË OPERIMIT TË LIDHURA ME ZHURMËN

Efektiviteti i kostos i kufizimeve të parashikuara operative të lidhura me zhurmën do të vlerësohet duke marrë parasysh elementët e mëposhtëm, për aq sa është e mundur, në terma të matshëm:

1. Përfitimi i pritshëm i zhurmës nga masat e parashikuara, tani dhe në të ardhmen;
2. Siguria e operimeve të aviacionit, duke përfshirë rreziqet e palëve të treta;
3. Kapaciteti i aeroportit;

4. Çdo efekt në rrjetin evropian të aviacionit.

Përveç kësaj, autoritetet kompetente mund të marrin parasysh faktorët e mëposhtëm:

1. Shëndetin dhe sigurinë e banorëve lokalë që jetojnë në afërsi të aeroportit;
2. Qëndrueshmërinë mjedisore, duke përfshirë ndërvarësinë ndërmjet zhurmës dhe emetimeve;
3. Çdo ndikim të drejtpërdrejtë, të tërthortë ose katalitik të punësimit dhe ekonomik.