



www.qbz.gov.al

# FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2020 – Numri: 146

**Tiranë – E premte, 7 gusht 2020**

## PËRMBAJTJA

|                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                       | Faqe |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Ligj nr. 96/2020<br>datë 23.7.2020                                                 | Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë.....                                                                                                                                                                            | 9305 |
| Dekret i Presidentit<br>nr. 11581, datë 5.8.2020                                   | Për shpallje ligji.....                                                                                                                                                                                               | 9349 |
| Ligj nr. 108/2020<br>datë 29.7.2020                                                | Për një ndryshim në ligjin nr. 87/2019 “Për faturën dhe sistemin e monitorimit të qarkullimit”.....                                                                                                                   | 9349 |
| Dekret i Presidentit<br>nr. 11582, datë 5.8.2020                                   | Për shpallje ligji.....                                                                                                                                                                                               | 9349 |
| Ligj nr. 109/2020<br>datë 29.7.2020                                                | Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 4/2020, “Për shkëmbimin automatik të informacionit të llogarive financiare”.....                                                                                          | 9350 |
| Dekret i Presidentit<br>nr. 11583, datë 5.8.2020                                   | Për shpallje ligji.....                                                                                                                                                                                               | 9350 |
| Ligj nr. 110/2020,<br>datë 29.7.2020                                               | Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 9920, datë 19.5.2008, “Për procedurat tatimore në Republikën e Shqipërisë”, të ndryshuar.....                                                                             | 9350 |
| Dekret i Presidentit<br>nr. 11584, datë 5.8.2020                                   | Për shpallje ligji.....                                                                                                                                                                                               | 9351 |
| Urdhër i ministrit të Bujqësisë<br>dhe Zhvillimit Rural<br>nr. 301, datë 30.7.2020 | Për delegimin e kompetencave.....                                                                                                                                                                                     | 9351 |
| Vendim i Entit Rregullator të<br>Energjisë nr. 112, datë 9.7.2020                  | Mbi miratimin e “Rregullores për profilet e standardizuara të ngarkesës për kategori të caktuara klientësh, në rast se të dhënat e matjeve të nevojshme për llogaritjen e disbalancave nuk janë të disponueshme”..... | 9352 |

|                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                   |      |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 113, datë 9.7.2020                  | Mbi fillimin e procedurës për shqyrtimin dhe miratimin e rregullores mbi procedurat e njoftimit dhe konsultimit publik të akteve të miratuara nga Enti Rregullator i Energjisë.....                                                               | 9357 |
| Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 114, datë 9.7.2020                  | Mbi përcaktimin e çmimit të blerjes së energjisë elektrike, të prodhuar nga burimet e vogla të rinovueshme nga era, me fuqi të instaluar deri në 3 MW, për vitin 2019.....                                                                        | 9358 |
| Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 115, datë 9.7.2020                  | Mbi fillimin e procedurave për miratimin e planit të investimeve për vitin 2020, të shoqërisë OST sh.a. dhe shqyrtimin dhe miratimin e përditësimit të “Planit të zhvillimit të rrjetit të transmetimit për periudhën 10-vjeçare, 2015–2025”..... | 9360 |
| Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 116, datë 9.7.2020                  | Mbi përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike, nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit, për muajin qershor 2020.....                                                                                                                    | 9363 |
| Vendim i Këshillit të Lartë të Arkivave nr. 4, datë 29.7.2020                   | Për miratimin e Strategjisë Afatgjatë të Zhvillimit të Rrjetit Arkivor Kombëtar 2020–2030.....                                                                                                                                                    | 9364 |
| Kërkesë e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 4776/2, datë 3.8.2020 | Për shpronësim, për interes publik të pasurive të paluajtshme, pronë private, që preken nga projekti “Ndërtimi i mikrohapësirave publike, Sheshi Selita”, Tiranë.....                                                                             | 9393 |

**LIGJ**  
**Nr. 96/2020****KODI AJROR I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË<sup>1</sup>**

Në mbështetje të neneve 81 e 83, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

**KUVENDI**  
**I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË****VENDOSI:****KAPITULLI I**  
**OBJEKTI, SUBJEKTET DHE PARIMET E PËRGJITHSHME****Neni 1**  
**Qëllimi**

Ky Kod ka për qëllim rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore të Republikës së Shqipërisë dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror.

<sup>1</sup> Ky ligj është përafshuar pjesërisht me:

- Rregulloren (BE) 2018/1139 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 4 korrik 2018 "Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një Agencie të Sigurisë së Aviacionit të Bashkimit Evropian, dhe që ndryshon Rregulloret (KE) nr. 2111/2005, (KE) nr. 1008/2008, (BE) nr. 996/2010, (BE) nr. 376/2014 dhe direktivat 2014/30/BE dhe 2014/53/BE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, dhe që shfuqizon Rregulloret (KE) nr. 552/2004 dhe (KE) nr. 216/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit dhe Rregulloren e Këshillit (KEE) nr. 3922/91. Numri CELEX 32018R1139, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr. 212, datë 22.8.2018, f. 1-122.

- Rregulloren (KE) nr. 1008/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 24 shtator 2008 "Mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitetin Evropian", e ndryshuar". Numri CELEX 32008R1008, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr. 293, datë 31.10.2008, f. 3-20.

- Rregulloren (KE) nr. 1070/2009 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 21 tetor 2009, që ndryshon Rregulloret (KE) nr. 549/2004, (KE) nr. 550/2004, (KE) nr. 551/2004 dhe (KE) nr. 552/2004, me qëllim përmirësimin e performancës dhe qëndrueshmërisë së sistemit të aviacionit evropian". Numri CELEX 32009R1070, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr. 300, datë 14.11.2009, f. 34-50.

- Rregulloren (BE) nr. 996/2010 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 20 tetor 2010 "Mbi betimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, e cila shfuqizon direktivën 94/56/KE", e ndryshuar". Numri CELEX 32010R0996, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr. 295, datë 12.11.2010, f. 35-50.

- Rregulloren (KE) Nr. 300/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 11 mars 2008 "Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil, e cila shfuqizon rregulloren (KE) nr. 2320/2002", e ndryshuar". Numri CELEX 32008R0300, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr. 97, datë 9.4.2008, f. 72-84.

**Neni 2**  
**Parime të përgjithshme**

1. Republika e Shqipërisë ka sovranitet të plotë dhe ekskluziv në hapësirën ajrore mbi territorin e saj.

2. Përdorimi i hapësirës ajrore shqiptare është i lirë për sa kohë nuk është i kufizuar nga legjislacioni kombëtar shqiptar dhe marrëveshjet ndërkombëtare të zbatueshme në Republikën e Shqipërisë.

3. Hapësira ajrore e Republikës së Shqipërisë, në zbatim të marrëveshjeve ndërkombëtare, organizohet në kuadër të përdorimit të një qielli të përbashkët evropian.

**Neni 3**  
**Fusha e zbatimit**

1. Ky Kod zbatohet për fushën e aviacionit civil dhe rregullon veprimtarinë e:

a) avionëve civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë;

b) avionëve civilë për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi sipas nenit 34 të këtij Kodi;

c) avionëve civilë të regjistruar në një shtet tjetër, por që operohen me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë;

ç) aeroporteve ose pjesëve të aeroporteve, që gjenden në territorin e Republikës së Shqipërisë e që nuk janë ekskluzivisht në përdorim për qëllime ushtarake;

d) operatorëve të aeroportit/aeroporteve, transportuesve ajrorë, ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesve të shërbimeve të tjera aeroportuale;

dh) të gjitha subjekteve, persona fizikë ose juridikë, vendas apo të huaj, që kanë detyrë të zbatojnë standardet dhe praktikën e rekomanduara të ICAO-s dhe operojnë brenda ose jashtë aeroportit/aeroporteve.

2. Ky Kod rregullon veprimtarinë e avionëve të parashikuar në pikën 1 të këtij neni edhe kur ata operojnë jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, përveçse kur e drejta ndërkombëtare publike kërkon zbatimin e dispozitave ligjore të huaja.



3. Nëse ligji i brendshëm i një shteti të huaj, në përputhje me të drejtën ndërkombëtare publike, merr efekte ekstraterritoriale dhe u referohet çështjeve, të cilat rregullohen sipas pikës 2 të nenit 2 të këtij Kodi, ky ligj do të zbatohet në territorin e Republikës së Shqipërisë vetëm për aq sa nuk është në kundërshtim me legjislacionin shqiptar në fuqi.

4. Dispozitat e këtij Kodi nuk zbatohen për avionët shtetërorë, përveç rasteve të parashikuara ndryshe në këtë Kod, në përputhje me Konventën e Çikagos. Për avionët shtetërorë zbatohen dispozitat e legjislacionit përkatës.

#### Neni 4

### **Trafiku ajror në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë**

Lejohen të përdorin hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë:

a) avionët e regjistruar në Republikën e Shqipërisë;

b) avionët shtetërorë të Republikës së Shqipërisë;

c) avionët e regjistruar në një shtet anëtar të Bashkimit Evropian ose një shtet palë në marrëveshjen shumëpalëshe për krijimin e Zonës Evropiane të Përbashkët të Aviacionit, siç përcaktohet në këtë marrëveshje;

ç) avionët e regjistruar në një shtet tjetër, i cili nuk është palë në marrëveshjen shumëpalëshe, por që operojnë në bazë të marrëveshjeve të tjera ndërkombëtare për shërbimet ajrore.

#### Neni 5

### **Përkufizime**

Në kuptim të këtij Kodi, termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. “Aerodrom” është një zonë e përcaktuar (përfshirë çdo ndërtesë, instalim, dhe pajisje), në tokë, mbi ujë, mbi një strukturë fikse në tokë, apo në det, ose mbi një strukturë lundruese, që do të përdoret tërësisht ose pjesërisht për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen e avionëve mbi sipërfaqe.

2. “Aeroport” është një aerodrom, i cili ka nevojë për një zonë të kufizuar në rrethinat e tij, për shkak të natyrës dhe shkallës së trafikut ajror, i cili përdoret për uljen dhe ngritjen e mjeteve ajrore, për marrjen ose zbritjen e pasagjerëve ose ngarkesave.

3. “Aeroport ndërkombëtar” është çdo aerodrom i caktuar nga shteti si një aeroport i hyrjes dhe daljes, në të cilin kryhen edhe shërbime të lidhura me doganat, të kalimit të kufirit, shëndetit publik, të karantinës së kafshëve dhe bimëve dhe procedura të ngjashme.

4. “Aeroport i koordinuar” është një aeroport ku, për të mundësuar uljen apo ngritjen e avionit, duhet që një operator ajror të ketë marrë një slot nga një koordinator, me përjashtim të fluturimeve shtetërore, uljeve të emergjencës e fluturimeve humanitare.

5. “Aeroport me orare të rregulluara” është një aeroport në të cilin mund të ketë situata me trafik të rënduar në disa periudha të ditës, javës ose vitit, të cilat mund të zgjidhen me bashkëpunim vullnetar ndërmjet transportuesve ajrorë 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.

6. “Aksident” është një ngjarje e lidhur me operimin e avionit, e cila, në rastin e një avioni me pilot, ndodh ndërmjet kohës që një person hipën në avion për të fluturuar deri në kohën që ky person zbrit, ose, në rastin e një avioni pa pilot, ndodh ndërmjet kohës që avioni është gati të lëvizë për të fluturuar deri në kohën që pushon, në përfundim të fluturimit dhe sistemi kryesor motorik është fikur, në të cilën:

a) një person plagoset për vdekje apo rëndë si pasojë e:

i. prezencës së tij në avion;

ii. kontaktit të drejtpërdrejtë me ndonjë pjesë të avionit, duke përfshirë edhe pjesët e shkëputura nga avioni; ose

iii. nga ekspozimi i drejtpërdrejtë i shpërthimit të avionit, me përjashtim të rasteve kur dëmtimet janë shkaktuar nga shkaqe natyrore, të vetëshkaktuara apo të shkaktuara nga persona të tjerë, ose në rastet kur dëmtimet u ndodhin personave të fshehur jashtë zonave normalisht të përdorshme nga pasagjerët dhe ekuipazhi;

b) avioni pëson dëme ose mosfunksionime strukturore, të cilat ndikojnë në dëmtimin e fuqisë strukturore, performancën apo karakteristikat e fluturimit të avionit e që normalisht kërkojnë riparim madhor, ose zëvendësim të pjesës së dëmtuar, përveçse për dëmtim ose mosfunksionim të motorit, kur dëmi kufizohet te një motor (përfshirë përbërësit, ose aksesoret e tij), te helikat,



pjesët e krahëve, antenat, fletët, gomat, frenat, rrotat, mbulesat, panelet, hyrjet e rrotave, xhamat, shpimet, ose deformimet në veshjen e avionit, ose dëmtimet e vogla në helikat e bishtit të rotorit, rrotës së uljes dhe ato që rezultojnë nga breshëri ose goditja nga zogjtë; ose,

c) avioni humb apo është krejtësisht i paarritshëm.

7. “Anëtar i ekuipazhit të fluturimit” është personi i licencuar, i ngarkuar me detyra për operimin e një avioni gjatë fluturimit.

8. “Anëtari i ekuipazhit të kabinës” është anëtari, i cili kryen, në interes të sigurisë së pasagjerëve, detyrat e caktuara nga operatori, ose piloti në komandën e avionit, por që nuk bën pjesë në ekuipazhin e fluturimit.

9. “Armë sportive” është çdo lloj arme ose municioni, që nuk është armë lufte.

10. “Autoriteti i Investigimit” është Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve të Sigurisë së Operimit në Aviacionin Civil.

11. “Avion” është një mjet, i cili mund të qëndrojë në atmosferë nga kundërveprimi i ajrit, përveç kundërveprimit të ajrit kundrejt sipërfaqes së tokës. Ky term përfshin xhiroplanët; helikopterët; balonat me motor (*dirigibles*); deltaplanët, ose mjetet fluturuese pa motor (*gliders*); hidroplanët; aeroplanët; balonat me fluturim të lirë dhe ato të kontrolluara/të lidhura me tokën; deltaplanët ose mjetet fluturuese, që manovrohen nga toka; parashutat; modelet fluturuese; pajisjet sportive fluturuese, si dhe mjetet e tjera fluturuese, të cilat mund të përdorin hapësirën ajrore.

12. “Avionë civilë” janë të gjithë avionët, përjashtuar avionët shtetërorë.

13. “Avionë shtetërorë” janë avionët e përdorur në shërbimet e forcave të armatosura, doganës dhe policisë.

14. “Avion pa ndezje motorike” është avioni, shtyrja e të cilit në ajër realizohet nga ndërveprimi i forcave të gravitetit dhe forcave aerodinamike dhe nuk mbështetet nga fuqia e një motori.

15. “Avion me fuqi ultra-i lehtë” është avioni ultra i lehtë, me një peshë maksimale ngritjeje më të ulët se 5700 kg, shtyrja/tërheqja e të cilit në ajër realizohet nga fuqia e një motori.

16. “Blloku funksional ajror” është një bllok i hapësirës ajrore i bazuar në kërkesat operacionale dhe i përcaktuar, pavarësisht kufijve shtetërorë, ku ofrimi i shërbimeve të lundrimit ajror dhe

funksionet e lidhura me to orientohen dhe optimizohen nga performanca, me synimin për të prezantuar në secilin bllok funksional të hapësirës ajrore një bashkëpunim sa më të madh ndërmjet ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror ose, kur është e përshtatshme, një ofruesi të integruar.

17. “Certifikata e Operatorit Ajror (AOC)” është certifikata që i lëshohet një sipërmarrjeje të transportit ajror, e cila provon se operatori i transportit ajror ka aftësinë dhe organizimin profesional për të garantuar sigurinë e operimeve të përcaktuara në certifikatë, në përputhje me legjislacionin përkatës.

18. “Detyrim ndërkombëtar” është një detyrim që buron nga një marrëveshje ndërkombëtare e ratifikuar, ose në të cilën Republika e Shqipërisë aderon.

19. “EASA” është Agjencia e Bashkimit Evropian për Sigurinë në Operim të Aviacionit.

20. “E drejtë e posaçme e tërheqjes” (*Special Drawing Rights – SDR*) është njësi monetare e Fondit Monetar Ndërkombëtar.

21. “E drejta e trafikut” është e drejta për të kryer një shërbim ajror ndërmjet dy aeroporteve, në zbatim të marrëveshjeve ndërkombëtare për shërbimet ajrore.

22. “Eurocontrol” është Organizata Evropiane për Sigurinë e Lundrimit Ajror.

23. “Fluturime lokale” janë fluturime që nuk përfshijnë transportin e pasagjerëve, postës dhe/ose ngarkesave midis aeroporteve të ndryshme ose pikave të tjera të autorizuar të uljes.

24. “Fushë fluturimi” është një zonë e përcaktuar, në tokë ose në ujë, e cila plotëson kushtet e nevojshme për nisjen e mbërritjen e avionëve, që përdoren në bujqësi, pylltari, aktivitete sportive dhe kreative.

25. “Fushë fluturimi për avionët pa motor” është një terren që nënkupton një zonë të përcaktuar në tokë, që plotëson kushtet e kërkuara për aktivitete të rastësishme sportive, që përfshin glajderat pa motor, paraglajderat, parashutat e balonat.

26. “ICAO” është Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

27. “Incident” është një ngjarje, e cila nuk konsiderohet aksident, e lidhur me operimin e avionit, që ndikon ose mund të ndikojë në sigurinë e operimit të tij.

28. “Incident i rëndë” nënkupton një incident, i



cili përfshin rrethana që tregojnë se ka një probabilitet të lartë për një aksident lidhur me operimin e një avioni, i cili, në rastin e një avioni me ekuipazh, ndodh ndërmjet kohës që një person hipën në avion, me qëllim fluturimin, deri në kohën që ky person zbret, ose në rastin e një avioni pa pilot ndodh ndërmjet kohës që avioni është gati të lëvizë, me qëllim fluturimin, deri në kohën e pushimit në përfundim të fluturimit dhe kur sistemi kryesor motorik është fikur.

29. “Kategorizim” është një autorizim i vendosur në licencë, i cili përcakton kushte specifike, të drejta ose kufizime për mbajtësin e kësaj licence.

30. “Konventa e Çikagos” është Konventa për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, e hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944, si dhe ndryshimet dhe shtojcat e saj të ratifikuara nga Republika e Shqipërisë.

31. “Manual i fluturimit” është manuali që shoqëron certifikatën e vlefshmërisë ajrore, i cili përmban kufizime, brenda të cilave avioni quhet i gatshëm për fluturim, përfshirë instruksionet dhe informacionin e nevojshëm për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, për operimin e sigurt të avionit.

32. “Marrëveshje shumëpalëshe” është marrëveshja shumëpalëshe, shtojcat dhe Protokollin i saj për krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (ZPEA), e ratifikuar me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe misionit administrativ të përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, “Për krijimin e një zone të përbashkët të Aviacionit Evropian”, në vijim referuar si marrëveshja shumëpalëshe.

33. “Marrëveshje ndërkombëtare” është marrëveshja ndërkombëtare e ratifikuar nga Republika e Shqipërisë.

34. “Marrëveshje e qirasë së thatë (*Dry Lease*)” është marrëveshja e qirasë së avionëve pa personelin dhe sigurimin ndërmjet sipërmarrjeve, sipas së cilës avioni operohet nën AOC- në e qiramarrësit.

35. “Masa maksimale e ngritjes (MMN)” është maksimumi i masës me të cilën avioni mund të ngrihet në fluturim, e cila korrespondon me një masë specifike për secilin tip avioni, siç përcaktohet në certifikatën e vlefshmërisë ajrore të avionit.

36. “Mbrojtja mjedisore” është veprimtaria që ka për qëllim vlerësimin e minimizimin e ndikimit të aviacionit civil mbi mjedisin, si rrjedhojë e zhurmës së krijuar nga avionët civilë, emetimet e motorëve të tyre, substancat dhe karburantet e përdorura në veprimtaritë aeronautike, si dhe mbetjet e krijuara nga këto veprimtari.

37. “Ministri” është ministri përgjegjës për transportin ajror.

38. “MEL” është lista e pajisjeve të nevojshme që në kushte të veçanta mund të jenë jofunksionale, e përgatitur nga operatori i avionit, në përputhje me listën model të pajisjeve minimale, përcaktuar për llojin e avionit nga prodhuesi ose më të kufizuar se ajo.

39. “Menaxhimi i Trafikut Ajror (MTA)” është tërësia e funksioneve të bazuara në tokë dhe në ajër (shërbimet e trafikut ajror, menaxhimi i hapësirës ajrore dhe menaxhimi i fluksit të trafikut ajror), të kërkuara për të garantuar lëvizjen e sigurt dhe efektive të avionit gjatë të gjitha fazave të operimit.

40. “Mirëmbajtja” është procesi i rinovimit, riparimit, inspektimit, zëvendësimit, modifikimit ose rregullimit të defekteve të një avioni, ose të pjesëve përbërëse të tij, apo kombinim i tyre, me përjashtim të inspektimit të para fluturimit.

41. “Municion lufte” është çdo armë, municion, artikull, që përmban një lëng ose gaz shpërthyes, helmues, ose çdo gjë tjetër, që është përgatitur apo bërë për përdorim në raste lufte, ose kundër personave, përfshirë këtu edhe pjesët, qofshin përbërës kryesorë apo aksesorë, për armë, municione ose artikuj të tillë.

42. “Ndërveprim” është ndërveprimi mes sistemeve të ndryshme, pajisjeve zëvendësuese dhe procedurat e lidhura me to për Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror.

43. “Ngjarje” është çdo ngjarje që lidhet me sigurinë e operimit, e cila rrezikon ose, nëse nuk korrigjohet ose trajtohet, mund të rrezikojë një avion, pasagjerët e tij ose ndonjë person tjetër dhe përfshin në veçanti një aksident ose incident të rëndë.

44. “Niveli i Pranuar i Sigurisë së Operimeve” është shkalla minimale e objektivave të sigurisë së



operimit të pranuar nga autoriteti mbikëqyrës për t'u arritur, nga operatorët apo ofruesit e shërbimeve.

45. “Operimi i transportit ajror të përgjithshëm” është operimi i një avioni, i ndryshëm nga operimet e transportit ajror publik dhe operimet për punë ajrore.

46. “Operator i aerodromit” është çdo person juridik ose fizik, që operon një ose më shumë aerodrome dhe që certifikohet për operimin e një aerodromi, i cili është regjistruar në Regjistrin e Aerodromeve.

47. “Operator i avionit” është personi, i cili përdor avionin, është pronari i avionit, ose personi që ka përdorimin e autorizuar të avionit për qëllimin e operimit të tij.

48. “Operimi i avionit” është përdorimi i një avioni nga çasti kur forca ushtrohet mbi motorët, për qëllim lëvizjeje ose ngritjeje në fluturim deri sa ai kthehet në tokë dhe motorët e tij janë fikur plotësisht.

49. “Përdorim fleksibël i hapësirës ajrore” është një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore i zbatuar në hapësirën e Republikës së Shqipërisë dhe atë të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, mbi bazën e manualit të menaxhimit të hapësirës ajrore për zbatimin e konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, të nxjerrë nga Eurocontrol.

50. “Piloti në komandë” është piloti i caktuar nga operatori ajror, ose, në rastin e aviacionit të përgjithshëm, nga pronari, i cili ka komandën e avionit dhe është përgjegjës për drejtimin e sigurt të fluturimit.

51. “Plani i fluturimit” është tërësia e të dhënave dhe e informacionit lidhur me një ose pjesë të një fluturimi të mundshëm të një avioni.

52. “Programi Shtetëror i Sigurisë së Operimit” është një set i integruar i rregulloreve dhe aktiviteteve, me qëllim menaxhimin e sigurisë së operimit të aviacionit dhe arritjen e nivelit të pranueshëm të sigurisë së operateve.

53. “Privilegj” është një e drejtë e veçantë që një person, grup personash apo organizatë e fiton nëpërmjet një licence, kategorizimi, autorizimi, miratimi, certifikimi, leje, regjistrimi, i cili jepet për qëllim të ushtrimit të aktiviteteve të caktuara në aviacionin civil.

54. “Publikimi i informacionit aeronautik (PIA)” është publikimi që përmban informacion

aeronautik të një natyre afatgjatë, thelbësor për lundrimin ajror, i nxjerrë në përputhje me rregulloren e miratuar nga ministri.

55. “Punë Ajrore” është operimi i një avioni, në të cilin ai përdoret për shërbime të specializuara, të tilla si: bujqësi, ndërtim, fotografim, studim, vëzhgim dhe patrullim, kërkim-shpëtim, reklamime ajrore etj.

56. “Siguria në operim (*safety*)” është gjendja në të cilën rreziqet e shoqëruara me aktivitetet e aviacionit, të lidhura me ose në mbështetje të drejtpërdrejtë të operimit të avionit, zvogëlohen dhe kontrollohen në një nivel të pranueshëm.

57. “Siguria e aviacionit (*aviation security*)” është kombinimi i masave dhe i burimeve njerëzore dhe materiale, me qëllim mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil.

58. “Sipërmarrje” është çdo person fizik ose juridik, fitimprurës ose jo, ose çdo organ tjetër zyrtar, me personalitetin e vet juridik ose jo.

59. “Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë së Operimit (SMS)” është një qëndrim sistematik për menaxhimin e sigurisë së operimit, duke përfshirë edhe strukturat e nevojshme organizative, përgjegjësitë, politikat dhe procedurat dhe përfshin çdo sistem menaxhimi që në mënyrë të pavarur ose të integruar me sistemet e tjera të menaxhimit në organizatë adreson menaxhimin e sigurisë së operimit.

60. “Slot” është leja e dhënë nga koordinatori për të përdorur gamën e plotë të infrastrukturës së aeroportit, e nevojshme për të operuar një shërbim ajror në një aeroport të koordinuar, në një datë dhe kohë të caktuar, për qëllimin e uljes ose të ngritjes së avionëve, siç jepet nga koordinatori.

61. “Shërbime të komunikimit” janë shërbimet aeronautike në tokë, fikse dhe të lëvizshme, që mundësojnë komunikimin tokë-tokë dhe ajër-ajër për qëllime të kontrollit të trafikut ajror.

62. “Shërbimet e lundrimit” janë mjete dhe shërbime, që u ofrojnë avionëve informacion për pozicionin dhe kohën.

63. “Shërbime të mbikëqyrjes” janë mjete dhe shërbime të përdorura për të përcaktuar pozicionet përkatëse të avionit, për të mundësuar ndarjen në distancë të sigurt midis avionëve.

64. “Shërbimet meteorologjike” janë mjetet dhe shërbimet që informojnë avionët me parashikime meteorologjike, instruksione përmbledhëse



meteorologjike, vëzhgime, si dhe japin çdo informacion ose të dhënë meteorologjike të nevojshme për përdorim aeronautik.

65. “Shërbim ajror” është një fluturim ose një seri fluturimesh për transportim të pasagjerëve, ngarkesave dhe/ose postës për qëllim fitimi dhe/ose me qira.

66. “Shërbimet e Lundrimit Ajror (SHLA)” përfshijnë menaxhimin e trafikut ajror (MTA), shërbimet e komunikimit, të lundrimit dhe mbikëqyrjes (SHKLM), shërbimet e informacionit aeronautik (SHIA) dhe shërbimet meteorologjike për lundrimin ajror (SHMLA).

67. “Transportues ajror i huaj” është transportuesi ajror i vendeve të treta jashtë ZPAE-së, siç përcaktohet në marrëveshjen shumëpalëshe.

68. “Transport ajror publik” janë operimet e avionëve të përfshirë në transportin e pasagjerëve, mallrave ose postës për fitim ose me qira, të hapura për publikun.

69. “Transportuesi ajror i ZPEA-së” është transportuesi ajror, i licencuar sipas marrëveshjes shumëpalëshe.

70. “Transport ajror i përgjithshëm” janë të gjitha operimet e aviacionit civil të ndryshme nga shërbimet ajrore të programuara dhe operimet ajrore jo të programuara për qëllime fitimi ose me qira.

71. “Zonë e mbrojtur” është përcaktimi i hapësirës ajrore përreth aerodromeve, e cila duhet mbajtur e lirë nga pengesat, duke lejuar që operimet e mjeteve ajrore të kryhen në mënyrë të sigurt, të parandalojnë që aerodromet të bëhen të pashfrytëzueshëm nga shtimi i pengesave përreth tyre, si dhe të sigurojnë që projektet zhvillimore të ndërtimeve në zonat e përcaktuara, në asnjë formë, të mos shkelin kërkesat e sigurisë së lundrimit ajror dhe të jenë në përputhje me operimet në aerodrom.

72. “ZPEA” është Zona e Përbashkët Evropiane e Aviacionit, siç është përcaktuar në marrëveshjen shumëpalëshe.

#### Neni 6

#### Autoritetet përgjegjëse

1. Autoritetet përgjegjëse në fushën e aviacionit civil, janë:

- a) Ministri;
- b) Autoriteti i Aviacionit Civil;
- c) Autoriteti i Investigimit;

ç) Strukturat përgjegjëse për shërbimet e kërkim-shpëtimit.

2. Subjektet që ofrojnë shërbime në përputhje me këtë Kod, janë:

- a) operatori/operatorët i/e aeroportit;
- b) operatori/operatorët ajror/ë;
- c) Ofruesi/ofruesit i/e shërbimeve të lundrimit ajror;
- ç) të gjitha subjektet e tjera shërbimofruese në fushën e aviacionit civil.

#### Neni 7

#### Ministri

1. Ministri është autoriteti më i lartë në fushën e aviacionit civil.

2. Ministri është përgjegjës, për:

- a) hartimin e politikave të aviacionit civil në Republikën e Shqipërisë;
- b) negocimin e nënshkrimit të marrëveshjeve dypalëshe dhe shumëpalëshe për transportin ajror;
- c) përfaqësimin e Republikës së Shqipërisë në organizatat ndërkombëtare të aviacionit civil;
- ç) nxjerrjen e akteve nënligjore të nevojshme për zbatimin e këtij Kodi e të legjislacionit ndërkombëtar, si dhe në kuadër të marrëveshjes shumëpalëshe.

#### Neni 8

#### Autoriteti i Aviacionit Civil

1. Autoriteti i Aviacionit Civil (në vijim AAC) është ent publik, jobuxhetor, në varësi të ministrit.

2. AAC-ja ushtron funksionet e autoritetit kombëtar për rregullimin dhe mbikëqyrjen e të gjitha veprimtarive në fushën e transportit ajror në përputhje me këtë Kod e aktet e tjera ligjore dhe nënligjore në zbatim të tij dhe në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

3. Mënyra e organizimit dhe e funksionimit të AAC-së përcaktohet me ligj të veçantë.

4. Ligji për organizimin dhe funksionimin e AAC-së përcakton edhe procedurat dhe legjislacionin e aplikueshëm për refuzimin, pezullimin dhe revokimin e licencave, lejeve, autorizimeve dhe certifikatave, legjislacionin e aplikueshëm në rastin e ankimimit të vendimeve të AAC-së, llojet e tarifave për shërbimet që ofron AAC-ja, mënyrën e llogaritjes së tyre, mënyrën e administrimit të të ardhurave të realizuara prej tyre,





si dhe rastet e përjashtimeve nga zbatimi i rregullave në fuqi dhe masat për ruajtjen e nivelit të sigurisë në këto raste.

Neni 9

### **Organizimi i hapësirës ajrore**

1. Ministri dhe ministri përgjegjës për mbrojtjen janë përgjegjës për organizimin e hapësirës ajrore kombëtare dhe rregullimin e përdorimit të saj.

2. Për koordinimin e veprimeve brenda fushëveprimit të kompetencave të tyre dhe me qëllim sigurimin e bashkëpunimit të strukturave përgjegjëse për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore krijohet Komiteti i Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare, si një organ konsultativ për veprimet në nivel strategjik dhe vendimmarrës për veprimet në nivel taktik.

3. Komiteti i Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare drejtohet nga Drejtori Ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil dhe ka në përbërje të tij:

- a) Komandantin e Forcave Ajrore;
- b) një përfaqësues nga struktura për politikën e transportit në ministrinë përgjegjëse për transportin;
- c) një përfaqësues nga Shtabi i Përgjithshëm i Forcave të Armatosura (FA);
- ç) përfaqësues nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror;
- d) përfaqësues nga përdoruesit e tjerë të hapësirës ajrore, në rolin e vëzhguesve.

4. Organizimi, detyrat, dhe funksionimi i komitetit, si dhe rregullat për koordinimin dhe bashkëpunimin për organizimin e hapësirës ajrore përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit dhe ministrit përgjegjës për mbrojtjen.

Neni 10

### **Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim**

1. Menaxhimi i sigurisë në operim në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë bëhet sipas Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim (SSP), i cili miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës për:

- a) krijimin e Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim (*Safety Programme*);

b) përditësimin dhe zbatimin e Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim;

c) koordinimin me institucionet, që kanë ndikim në sigurinë e operimit në aviacion e që janë pjesë e hartimit, e përditësimit dhe e zbatimit të Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim.

3. Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim përmban elementet e mëposhtme:

- a) politikën e sigurisë në operim në aviacion, objektivat dhe burimet;
- b) menaxhimin e riskut në aviacion;
- c) garantimin e sigurisë së operimeve në aviacion;
- ç) promovimin e sigurisë së operimeve në aviacion.

4. Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim bazohet në objektivat strategjike kombëtare në fushën e transportit ajror dhe specifikon nivelin e pranueshëm të performancës së sigurisë në operim, të synuar për t'u arritur gjatë kryerjes së aktiviteteve të aviacionit.

5. Plani Kombëtar për Sigurinë e Operimit hartohet nga AAC-ja duke u bazuar në Programin Shtetëror të Sigurisë në Operim. Plani përmban risqet kryesore të identifikuara, të cilat ndikojnë në fushën e aviacionit civil në vend, si dhe veprimet e nevojshme për minimizimin e tyre.

Neni 11

### **Sistemi i menaxhimit të sigurisë në operim (SMS)**

1. Çdo subjekt në transportin ajror krijon dhe mirëmban një sistem të menaxhimit të sigurisë (SMS) në përputhje me gamën, natyrën dhe kompleksitetin e operimeve të autorizuar për t'u kryer, sipas përcaktimeve të certifikatës dhe në raport me risqet e rreziqet për sigurinë e operimeve.

2. Rregullat për krijimin e një SMS-je përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

## **KAPITULLI II**

### **OPERIMET NË TRANSPORTIN AJROR**

Neni 12

### **Kategoritë e operimeve të transportit ajror**

Operimet e transportit ajror përfshijnë shërbimet ajrore tregtare, punët ajrore, fluturimet



për qëllime private dhe operimet e tjera të avionit, përfshirë operimet e avionëve shtetërorë.

#### Neni 13

##### **Operimet tregtare në transportin ajror**

1. Operimet e transportit ajror tregtar (në vijim CAT) nënkuptojnë operimet tregtare të avionëve për transport pasagjerësh, mallrash, ose poste me shpërblim ose qira, apo operime të tjera kundrejt çdo forme shpërblimi.

2. Operimet tregtare në transportin ajror mund të jenë shërbime ajrore të programuara ose shërbime ajrore jo të programuara.

3. Rregullat e procedurat për kryerjen e shërbimeve ajrore të programuara dhe të shërbimeve ajrore jo të programuara përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

#### Neni 14

##### **Shërbimet ajrore të programuara**

Shërbimet ajrore të programuara (*scheduled*) janë një seri fluturimesh që kanë këto veçori:

a) në çdo fluturim, vendet dhe/ose kapaciteti për të transportuar ngarkesë dhe/ose postë janë të disponueshme për blerje individuale nga publiku (ose direkt nga transportuesi ajror, ose nga agjentët e tij të autorizuar);

b) operohen në rrugët e përcaktuara paraprakisht, sipas një orari të publikuar, ose një seri fluturimesh me frekuencë të rregullt.

#### Neni 15

##### **Shërbimet ajrore jo të programuara**

Shërbimet ajrore jo të programuara (*non-scheduled*) përfshijnë fluturimet e rastit (*charter*), fluturimet taksit, fluturimet sportive dhe çdo operim tjetër të transportit ajror tregtar, i cili nuk është shërbim ajror i programuar.

#### Neni 16

##### **Fluturimet për qëllime private**

1. Fluturimet për qëllime private përfshijnë operimet e një avioni me anë të të cilit një person ose sipërmarrje kryen operime jotregtare në trafikun ajror kombëtar ose ndërkombëtar për transport të personave dhe sendeve për përdorim vetjak.

2. Në këto lloj fluturimesh personi ose sipërmarrja që vepron si operator i avionit kryen transportin pa shpërblim të mallrave, të personave, të punonjësve dhe të bashkëpunëtorëve të biznesit e të bagazheve të tyre.

3. Rregullat për operimin e fluturimeve për qëllime private dhe kushtet e avionëve, që lejohen të përdoren për këto lloj fluturimesh, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

#### Neni 17

##### **Punë ajrore**

1. Çdo person fizik ose juridik për të kryer shërbime të caktuara të punëve ajrore duhet të jetë i pajisur me autorizim për punë ajrore të lëshuar nga AAC-ja.

2. Mënyra e kryerjes së shërbimeve të punëve ajrore, kërkesat dhe kushtet sipas të cilave lëshohet, refuzohet, pezullohet, revokohet, rinovohet ose ndryshohet një autorizim për punë ajrore, si dhe formati përkatës përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

3. Nëse nuk përmbushen kërkesat e përcaktuara në rregulloren e ministrit, AAC-ja vendos refuzimin e operimit ose pezullimin e tij, sipas rastit. Në rastin e pezullimit, afati i përmbushjes së kërkesave nuk do të kalojë 60 (gjashtëdhjetë) ditë nga marrja e vendimit, afat që do të përbëjë edhe afatin e pezullimit. Mospërmbushja e kërkesave brenda afatit të përcaktuar në vendimin e pezullimit shoqërohet me marrjen e një vendimi për revokim të autorizimit.

#### Neni 18

##### **Fluturimet sportive**

1. Çdo person fizik ose juridik për të kryer fluturime sportive pajiset me leje për fluturime sportive, të lëshuar nga AAC-ja ose nga organizatat e pranura e të autorizuar nga AAC-ja.

2. Kërkesat, mënyra e kryerjes së fluturimeve sportive, rregullat për mjetet ajrore sportive, për hedhjet me parashuta, shfaqjet me avion dhe organizimet e konkurseve, si dhe kushtet sipas të cilave lëshohet, refuzohet, pezullohet, revokohet ose ndryshohet një leje për fluturime sportive, si dhe formati përkatës përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

3. Nëse nuk përmbushen kërkesat e përcaktuara në rregulloren e ministrit, AAC-ja vendos



refuzimin e lejes ose pezullimin e saj sipas rastit.

4. Në rastin e pezullimit të lejes, afati i përmbushjes së kërkesave nuk do të kalojë 60 (gjashtëdhjetë) ditë nga marrja e vendimit, afat që do të përbëjë dhe afatin e pezullimit. Mospërmbushja e kërkesave brenda afatit të përcaktuar në vendimin e pezullimit shoqërohet me marrjen e një vendimi për revokim të lejes.

Neni 19

### **Licenca e operimit**

1. Një sipërmarrje që plotëson kërkesat e këtij Kodi ka të drejtë të pajiset me licencë operimi për ofrimin e shërbimeve ajrore, sipas dispozitave të legjislacionit për licencat në Republikën e Shqipërisë. Dokumentet provuese e shoqëruese për marrjen e licencës së operimit shqyrtohen nga AAC-ja si autoritet kompetent licencues.

2. Licenca e operimit nuk ruan më vlefshmërinë e saj nëse konstatohen mospërputhje me kërkesat e këtij Kodi dhe aktet nënligjore në zbatim të tij.

3. Përfshihen nga detyrimi për t'u pajisur me licencë operimi kategoritë e shërbimeve ajrore si më poshtë:

a) shërbimet ajrore të kryera nga avionë pa ndezje motorike dhe/ose avionë me fuqi ultra të lehtë;

b) fluturimet lokale.

4. Asnjë sipërmarrje e themeluar në Republikën e Shqipërisë nuk lejohet të kryejë transportin e pasagjerëve, të postës e të ngarkesave nga ajri për qëllime fitimi nëse nuk i është dhënë licenca përkatëse e operimit.

Neni 20

### **Kushtet për dhënien e licencës së operimit**

1. Një sipërmarrje ka të drejtë të pajiset me licencë operimi, sipas nenit 19 të këtij Kodi, nëse plotëson kërkesat e mëposhtme:

a) vendi kryesor i veprimtarisë është Republika e Shqipërisë;

b) zotëron një certifikatë të vlefshme të operatorit ajror (AOC), lëshuar sipas nenit 22 të këtij Kodi;

c) ka një ose më shumë avionë në dispozicion, përmes pronësisë ose marrëveshjes së qirasë së avionit pa personelin e sigurimit (qira e thatë - *dry lease*);

ç) është e regjistruar në regjistrin kombëtar tregtar me objekt kryesor të veprimtarisë transportin ajror ose transportin ajror të kombinuar me çdo operim tjetër tregtar të avionëve, ose transportin ajror të kombinuar me riparim e mirëmbajtje avionësh;

d) struktura organizative e saj mundëson autoritetin licencues kompetent të zbatojë dispozitat e këtij Kodi dhe të akteve nënligjore në zbatim të tij për licencën e operimit;

dh) shteti shqiptar dhe/ose shtetas të saj kanë në pronësi më shumë se 50% të sipërmarrjes dhe e kontrollojnë efektivisht atë, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose jo të drejtpërdrejtë, nëpërmjet një ose më shumë sipërmarrjeve ndërmjetëse, përveçse kur është parashikuar ndryshe në një marrëveshje me një shtet tjetër, ku shteti shqiptar është palë, ose shteti i ZPEA-së ose shtetasit e shteteve të ZPEA-së, sipas parashikimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, zotërojnë dhe vazhdojnë të zotërojnë më shumë se 50% të sipërmarrjes dhe e kontrollojnë efektivisht atë, në mënyrë të drejtpërdrejtë ose jo të drejtpërdrejtë, nëpërmjet një ose më shumë sipërmarrjeve ndërmjetëse, përveçse kur është parashikuar ndryshe në një marrëveshje me një shtet jashtë ZPEA-së, në të cilën shteti shqiptar ose Bashkimi Evropian është palë;

e) provon se ka fuqi financiare të mjaftueshme për të kryer veprimtarinë e saj;

f) provon një mbulim të mjaftueshëm sigurimi në rast aksidenti, veçanërisht për pasagjerët, bagazhin, ngarkesën, postën dhe palët e treta;

g) provon se personat që do e drejtojnë efektivisht dhe në mënyrë të vazhdueshme shoqërinë kanë reputacion të mirë ose nuk janë deklaruar zyrtarisht të falimentuar.

2. Kërkesat e detajuara për dhënien e licencës së operimit për kryerjen e shërbimeve ajrore miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit përgjegjës për transportin.

Neni 21

### **Refuzimi, pezullimi dhe revokimi i licencës së operimit**

1. Kërkesa për pajisje me licencën e operimit refuzohet kur nuk plotësohen kushtet e parashikuara në nenin 20 të këtij Kodi.



2. Licenca e operimit pezullohet ose revokohet nga autoriteti kompetent licencues, kur konstatohet se:

a) pas një vlerësimi të situatës financiare, transportuesi ajror nuk përmbush më detyrimet aktuale apo të mundshme për një periudhë prej 12 (dymbëdhjetë) muajsh;

b) llogaritë e audituara nuk janë paraqitur në AAC, edhe pas dy kërkesave të njëpasnjëshme;

c) ka pezullim ose revokim të AOC-së;

ç) operatori me qëllim ose në mënyrë neglizhente jep të dhëna të pasakta ose të pavërteta për një çështje të rëndësishme;

d) nuk përmbush më kërkesat për reputacionin e mirë.

3. Në rastin e pezullimit të licencës së operimit, autoriteti kompetent licencues ka të drejtë të japë një licencë të përkohshme për një afat jo më të gjatë se 12 (dymbëdhjetë) muaj, në pritje të riorganizimit financiar të transportuesit ajror, e nën mbikëqyrje të vazhdueshme nga AAC-ja. Licenca e përkohshme jepet nga AAC-ja, me kushtin që siguria në operim nuk rrezikohet dhe ka një perspektivë reale për një rindërtim të kënaqshëm financiar brenda kësaj periudhe kohore. Licenca e përkohshme pasqyron çdo ndryshim të ndodhur në AOC.

4. Një sipërmarrje aplikon përsëri për licencë operimi kur:

a) nuk e ka filluar aktivitetin brenda 6 (gjashtë) muajve nga data e lëshimit të licencës së operimit, ose e ka pezulluar aktivitetin për 6 muaj;

b) kur operatori është licencuar për operime me avionë me masë maksimale të ngritjes më pak se 10 tonë, dhe/ose më pak se 20 vende dhe ka qëllim të kryejë operime me avionë më të mëdhenj.

5. Procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin ose revokimin e licencës së operimit miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit përgjegjës për transportin.

#### Neni 22

##### **Certifikimi i operatorit ajror**

1. Subjekti, i cili ka objekt kryesor të veprimtarisë transportin ajror, tregtar, ose operime të tjera, duhet të zotërojë një AOC të vlefshme, të lëshuar nga AAC-ja.

2. Pajisja me AOC bëhet për ato subjekte të cilat në aplikimin e tyre provojnë që kanë një organizim të përshtatshëm, metodologji kontrolli e mbikëqyrjeje të operacioneve të fluturimit, programe trajnimi dhe plane mirëmbajtjeje të vazhdueshme, në përputhje me natyrën e shtrirjen e operimit.

3. Rregullat bazë për të garantuar operimin e sigurt të një operatori përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

4. Procedurat e kërkesat për pajisjen me AOC dhe certifikimin e një operatori përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

5. Një operatori që kryen operime të tjera, jo tregtare, në kushte të veçanta, të caktuara në rregulloren e miratuar nga ministri, sipas pikës 4 të këtij neni, mund t'i lejohej që në vend të pajisjes me certifikatë, të bëjë një deklaram lidhur me aftësinë e tij për të kryer me përgjegjësi operimet e synuara.

#### Neni 23

##### **Transportuesit ajrorë të huaj**

1. Transportuesit ajrorë të huaj për të kryer shërbime ajrore pajisen me leje nga AAC-ja. Për dhënien e lejes mbahen parasysh kushtet e përcaktuara në marrëveshjen dypalëshe ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe shtetit përkatës, ose në ndonjë marrëveshjeje shumëpalëshe për shërbimet ajrore.

2. Rregullat për dhënien e lejes për transportuesit ajrorë të huaj përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

#### Neni 24

##### **Ushtrimi i të drejtave të trafikut**

1. Transportuesit ajrorë të ZPEA-së lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara të trafikut në rrugët e territorit të ZPEA-së, pa ndonjë autorizim, sipas kushteve të marrëveshjes shumëpalëshe, vetëm me paraqitjen me shkrim në AAC të njoftimit për fluturimin e planifikuar.

2. Ushtrimi i të drejtave të trafikut dhe lejet, sipas nenit 23 të këtij Kodi, mund të kufizohen apo të refuzohen nëse krijohen mbingarkesa serioze dhe/ose probleme mjedisore. Rregullat e detajuara për kufizimet apo refuzimet përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.



3. Transportuesit ajrorë, të cilët me vendim të Komisionit Evropian i nënshtrohen një ndalimi operimi në zonën e ZPEA-së, nuk do të operojnë në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë.

#### Neni 25

##### **E drejta e një transportuesi ajror kombëtar**

1. Një transportues ajror kombëtar zgjedh në mënyrë të pavarur rrugët për të operuar në shërbimet ajrore të programuara në Republikën e Shqipërisë.

2. Një transportues ajror kombëtar mund të fillojë të operojë në shërbimet ajrore të programuara ndërkombëtare në një rrugë, në përputhje me kushtet e përcaktuara në marrëveshjet ndërkombëtare të ratifikuara.

3. Një transportues ajror kombëtar, në mënyrë të pavarur, vendos nëse ai do të operojë shërbimet jo të programuara ajrore ndërkombëtare.

#### Neni 26

##### **Personeli i aviacionit**

1. Pilotët dhe ekuipazhi i kabinës, të angazhuar në operimin e avionit, ashtu si dhe mjetet e simulimit të fluturimit, personat dhe organizatat e përfshira në trajnim, në testim, në kontrollin apo në vlerësimin mjekësor të ekuipazhit, duhet të jenë mbajtës të një licence, certifikate ose dëshmie të kompetencës sipas privilegieve, kategorizimeve përkatëse, të dhëna apo të pranuar si të vlefshme, sipas këtij Kodi dhe akteve nënligjore në zbatim të tij.

2. Pika 1 e këtij neni zbatohet edhe për punonjësit e sektorëve të tjerë të aviacionit, si të shërbimeve të lundrimit ajror, të mirëmbajtjes, të operimit të fluturimit dhe operatorët e stacioneve aeronautike.

3. Personeli i parashikuar në këtë nen dhe çdo personel tjetër, i cili ushtron funksionet e tij në aviacionin civil, nuk lejohet të ushtrojë këto funksione nën efektin e alkoolit, narkotikëve ose simulantëve të tjerë, ose kur është në gjendje psikologjike që e bën atë të papërshtatshëm për të kryer detyrat e tij në mënyrë të sigurt.

#### Neni 27

##### **Pranimi i licencave të huaja**

1. Bazuar në një licencë ose certifikim të lëshuar në një vend tjetër, përfshirë edhe vendet e ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, për sa kohë Shqipëria nuk është pjesë e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit, AAC-ja mund të lëshojë një licencë apo certifikatë për të interesuarit, ashtu siç parashikohet në nenin 26 të këtij Kodi dhe në aktet nënligjore në zbatim të tij.

2. Në rast se AAC-ja zgjedh të mos zbatojë pikën 1 të këtij neni, licencat dhe certifikimet e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit, ashtu si dhe të mjeteve të simulimit të fluturimit, e personave dhe organizatave të përfshira në trajnim, në testim, në kontrollin ose vlerësimin mjekësor të ekuipazhit, të lëshuara në një vend të huaj, pranohen si të vlefshme bashkë me privilegjet e certifikatave që u përkasin licencave, pa asnjë vonesë apo teste shtesë, në rast se ato bazohen mbi kërkesa, të cilat janë të njëjta ose më të larta se standardet e vendosura sipas këtij Kodi dhe aktet nënligjore në zbatim të tij dhe kur kjo parashikohet:

a) në marrëveshjet ndërkombëtare për njohjen e certifikatave të lidhura mes Republikës së Shqipërisë dhe shtetit në fjalë; ose

b) në një rregullore të miratuar nga ministri.

3. Pika 1 e këtij neni zbatohet, gjithashtu, për licencat dhe kategorizimet për punonjësit e sektorëve të tjerë të aviacionit, si të shërbimeve të lundrimit ajror, të mirëmbajtjes, të operimit të fluturimit dhe operatorët e stacioneve aeronautike, në përputhje me rregullat e miratuara nga ministri.

#### Neni 28

##### **Vlefshmëria e licencave dhe kategorizimeve**

1. Në rast se mbajtësi i një licence ose kategorizimi nuk përmbush kërkesat e përcaktuara sipas këtij Kodi ose rregulloret në zbatim të tij, AAC-ja e njofton për mangësinë e vërejtur, duke i përcaktuar një afat kohor për korrigjim. Kur mbajtësi nuk merr masa për të korrigjuar mangësinë brenda afatit të përcaktuar, licenca dhe kategorizimi pezullohen ose revokohen nga AAC-ja.

2. Vendimi për pezullimin apo revokimin e licencës, së bashku me arsyet përkatëse, i



komunikohen me shkrim mbajtësit të licencës ose të kategorizimit.

3. Kur një licencë ose kategorizim është revokuar, mbajtësi është i detyruar ta kthejë atë menjëherë tek AAC-ja.

4. Rregullat e hollësishme për kërkesat, vlefshmërinë, pezullimin dhe revokimin e licencës e të kategorizimeve, trajnimin dhe testimin e punonjësve, në zbatim të pikave 1, 2 e 3 të këtij neni dhe të neneve 26 e 27 të këtij Kodi, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 29

### Çmimet dhe tarifat

1. Transportuesit ajrorë caktojnë lirisht çmimet dhe tarifat e shërbimeve ajrore, përveç rasteve kur tarifat përcaktohen me akte të tjera ligjore/nënligjore në fuqi.

2. Transportuesit ajrorë, mbi bazën e reciprocitetit, zbatojnë dispozitat përkatëse të marrëveshjeve dypalëshe e të marrëveshjes shumëpalëshe.

3. Transportuesit ajrorë informojnë publikun për të gjitha çmimet dhe tarifat ajrore për pasagjerët, postën dhe ngarkesat.

4. Në informacionin e dhënë publikut për çmimin përfundimtar të biletës që do të paguhet përfshihen tarifat ajrore të aplikuara, si dhe të gjitha taksat, tarifat e shpenzimit që janë të pashmangshme e të parashikueshme në kohën e publikimit. Në çmimin përfundimtar të biletës duhet të specifikohen të paktën elementet e mëposhtme:

- a) tarifa ajrore;
- b) taksat;
- c) tarifat aeroportuale;

ç) kosto të tjera, tarifa ose taksa, si ato që kanë të bëjnë me sigurinë në aviacion (*security fee*) ose karburantin.

Për elementet sipas shkronjave “b”, “c” dhe “ç” të kësaj pike, informacioni jepet në rastin kur ato janë pjesë e çmimit përfundimtar të biletës.

5. E drejta për t’u njohur me çmimet dhe nivelet e pagesave për shërbimet ajrore në një aerodrom të vendosur në territorin e Republikës së Shqipërisë, të hapur për publikun, jepet pa diskriminim të bazuar në kombësinë ose vendin e rezidencës së konsumatorit ose të vendit të themelimit të agentit të transportuesit ajror ose të shitësit të biletave.

Faqe|9316

6. Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregullore për përcaktimin e rregullave të hollësishme në mbështetje të pikave 1, 2 e 3 të këtij neni.

### KAPITULLI III OPERIMI I AVIONIT

Neni 30

#### Regjistrimi i avionit

1. Shteti i regjistrimit është ai shtet në regjistrin e të cilit është regjistruar avioni.

2. AAC-ja mban regjistrin e avionëve civilë të Republikës së Shqipërisë.

3. Avioni regjistrohet në Republikën e Shqipërisë vetëm nëse:

- a) nuk është i regjistruar në një shtet tjetër;
- b) është në pronësinë:

i. e personave me shtetësi shqiptare, personave me shtetësi të një shteti anëtar të marrëveshjes shumëpalëshe, por që kanë leje qëndrimi të përhershme në Republikën e Shqipërisë;

ii. e një sipërmarrjeje, që ka vendin e saj kryesor të veprimtarisë në Republikën e Shqipërisë, me objekt kryesor të veprimtarisë transportin ajror;

iii. e një shoqërie të formuar në përputhje me ligjin e një shteti anëtar të Bashkimit Evropian, ose të një shteti palë në marrëveshjen shumëpalëshe, regjistrimi i së cilës, administrata qendrore ose vendi kryesor i veprimtarisë ndodhet në atë shtet.

c) është marrë me qira të thatë nga një operator ajror i certifikuar nga AAC-ja.

4. Operatori i avionit mund të regjistrohet në regjistrin në vend të pronarit, në rast se përmbush kërkesat për regjistrimin, me përjashtim të pronësisë.

5. Në rrethana të veçanta AAC-ja mund të lejojë përjashtime nga kërkesat e këtij neni.

6. Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregulloren për përcaktimin e rregullave të hollësishme për kërkesat, përmbajtjen e procedurat e regjistrimit, si dhe për rrethanat e veçanta, të parashikuara në pikën 5 të këtij neni.

Neni 31

#### Shenja e shtetësisë dhe shenja e regjistrimit

Avionët shqiptarë mbajnë shenjën “ZA”, të shtetësisë shqiptare, dhe një shenjë të veçantë regjistrimi, që i jepet çdo avioni kur regjistrohet.



## Neni 32

**Heqja e avionit nga regjistri  
i avionëve civilë**

1. Avioni hiqet nga regjistri i avionëve civilë kur:

a) nuk ka certifikatë të vlefshmërisë ajrore, të vlefshme gjatë tri viteve të fundit dhe pronari nuk mund ta marrë këtë certifikatë brenda afateve kohore të caktuara;

b) kërkohet nga pronari i avionit ose operatori i avionit, i pajisur me dokumentin origjinal ose të noterizuar, që shpreh dakordësinë e pronarit për çregjistrimin e avionit;

c) nuk përmbushen më kërkesat e parashikuara në nenin 30 të këtij Kodi;

ç) ka humbur dhe nuk ka informacion për vendndodhjen e tij prej tre muajsh dhe operacionet e kërkim-shpëtimit kanë përfunduar. Ky rregull zbatohet edhe për avionët e çmontuar ose ata të shkatërruar plotësisht në një aksident.

2. Heqja e avionit nga regjistri, kur kërkohet nga aplikanti, shoqërohet me lëshimin e certifikatës së çregjistrimit nga AAC-ja. Bazuar në kërkesën e aplikantit dhe arsyen e çregjistrimit, nëse avioni ka vlefshmëri ajrore, AAC-ja lëshon certifikatën e vlefshmërisë ajrore për eksport.

## Neni 33

**Transferimi i përgjegjësisë**

1. AAC-ja nëpërmjet një marrëveshjeje me autoritetin kompetent të një shteti tjetër ka të drejtë t'i transferojë atij përgjegjësinë për një avion të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, në përputhje me nenin 83 bis të Konventës së Çikagos.

2. Gjithashtu, AAC-ja mund të pranojë nëpërmjet një marrëveshjeje me autoritetin kompetent të një shteti tjetër të marrë përgjegjësinë për një avion të regjistruar në atë shtet, në përputhje me nenin 83 bis të Konventës së Çikagos.

3. Në zbatim të nenit 83 bis të Konventës së Çikagos, certifikata e vlefshmërisë ajrore, licenca e radios dhe licencat e personelit fluturues, të lëshuara nga shteti i operatorit, të lidhura me transferimin e përgjegjësisë, sipas pikave 1 e 2 të këtij neni, njihen si të vlefshme nga AAC-ja nëse përmbushin kërkesat e anekseve 1 deri në 8 të Konventës së Çikagos.

4. Njohja e certifikatave dhe e licencave të lëshuara nga shteti kontraktues bëhet menjëherë nga personeli inspektues i AAC-së, pasi personeli i avionit paraqet një kopje të legalizuar të marrëveshjes së lidhur mes shteteve, sipas nenit 83 bis të Konventës së Çikagos.

## Neni 34

**Dokumentet e avionit**

1. Një avion i regjistruar sipas nenit 30 të këtij Kodi për t'u përdorur në operacionet e shërbimeve ajrore, duhet të jetë i pajisur të paktën me një certifikatë regjistrimi, një certifikatë të vlefshmërisë ajrore dhe një licencë radioje.

2. Avioni, motorët, helikat, pjesët dhe pajisjet e pinstaluara duhet të jenë në përputhje me standardet e vlefshmërisë ajrore e të mjedisit, siç përcaktohet në rregulloren e miratuar nga Këshilli i Ministrave.

3. Rregullat e hollësishme për dokumentacionin e kërkuar, sipas pikës 1 të këtij neni, si dhe procedurat për lëshimin apo revokimin e certifikatave e të licencave, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

4. Dokumentet e parashikuara në pikën 1 të këtij neni, lëshohen, pezullohen, kufizohen dhe revokohen nga AAC-ja.

## Neni 35

**Operimi në hapësirën ajrore shqiptare**

1. Avionët shqiptarë operojnë në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë vetëm nëse janë regjistruar në regjistrin e avionëve civilë të Republikës së Shqipërisë.

2. Avionët, të cilët nuk janë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë në përputhje me dispozitat e këtij Kodi, hyjnë/operojnë në hapësirën ajrore shqiptare vetëm me leje paraprake të AAC-së, përveç rastit kur parashikohet ndryshe në marrëveshjen shumëpalëshe ose marrëveshje të tjera ndërkombëtare, të zbatueshme në shtetin e regjistrimit e në Republikën e Shqipërisë.

3. Në rastet e emergjencave, si: kushtet e këqija të motit, aktivitetet humanitare, aktivitetet për mbrojtjen nga zjarri të njerëzve dhe vlerave materiale, ose në rastet e akteve të ndërhyrjeve të paligjshme, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit



Ajror (në vijim “OSHLA”) mund të lëshojë një leje për hyrjen apo daljen përtej kufijve të miratuar dhe mund të pranojë ndryshime të rrugës së fluturimit të një avioni.

4. Në rast të hyrjes apo të daljes së një avioni pa kërkesë e pa leje për të operuar, OSHLA-ja duhet të njoftojë pa asnjë vonesë ministrinë përgjegjëse për mbrojtjen dhe ministrinë përgjegjëse për rendin publik.

5. Një avion shtetëror i huaj paraqet një plan fluturimi vetëm nëse për fluturimin e tij ministria përgjegjëse për punët e jashtme ka lëshuar leje diplomatike e në rastin e avionëve shtetërorë ushtarakë edhe me miratimin e ministrisë përgjegjëse për mbrojtjen. Leja mund të jetë për një fluturim ose vjetore.

6. Rregullat dhe procedurat për bashkërendimin e veprimeve sipas pikës 5 të këtij neni, përcaktohen me udhëzim të përbashkët të ministrit përgjegjës për transportin, të ministrit për punët e jashtme dhe të ministrit përgjegjës për mbrojtjen.

#### Neni 36

##### Plani i fluturimit

Një avion lejohet të fluturojë në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë në bazë të një plani fluturimi të paraqitur paraprakisht tek ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror, sipas rregullave të ajrit të përcaktuara në rregullore të miratuar nga ministri.

#### Neni 37

##### Certifikatat e tipit

1. Projektimi i produktit është subjekt certifikimi dhe shoqërohet me lëshimin e certifikatës së tipit, e cila përcakton modelin dhe certifikon se ky model përmbush kërkesat e vlefshmërisë ajrore, si dhe vërteton miratimin për modelin e tipit të avionit.

2. Kur nuk plotësohen kërkesat për lëshimin e certifikatës së tipit, mund të lëshohet një certifikatë e tipit e kufizuar.

3. Projektimi i pjesëve dhe i pajisjeve të përcaktuara është subjekt certifikimi dhe shoqërohet me lëshimin e certifikatës nga AAC-ja, ose nga një organizatë e miratuar për të pasur privilegjin e lëshimit të këtyre certifikatave. Kërkesat thelbësore për certifikimin e projektimit të pjesëve dhe të pajisjeve të përcaktuara

përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave. Rregullat për zbatimin e kërkesave thelbësore detajohen në një rregullore të miratuar nga ministri.

4. Organizatat përgjegjëse për projektimin dhe prodhimin e produkteve, të pjesëve e pajisjeve të përcaktuara janë subjekt certifikimi dhe pajisen me miratimin përkatës.

5. Kërkesat dhe procedurat e lëshimit të certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar, certifikimit të pjesëve dhe pajisjeve, si dhe organizatave të projektimit e prodhimit të tyre përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

#### Neni 38

##### Certifikata e vlefshmërisë ajrore

1. Avionit i lëshohet certifikatë individuale e vlefshmërisë ajrore, ku vërtetohet përputhshmëria me modelin tip të miratuar në certifikatën e tipit të tij, kur dokumentet përkatëse, inspektimet dhe testet tregojnë se është në kushte për operim të sigurt.

2. Certifikata e vlefshmërisë ajrore mbetet e vlefshme për sa kohë ajo nuk pezullohet, revokohet apo përfundon dhe për sa kohë avioni dhe motorët e tij, helikat, pjesët dhe pajisjet e përcaktuara mirëmbahen në përputhje me kërkesat themelore të përcaktuara në këtë Kod dhe në aktet nënligjore në zbatim të tij.

3. Kërkesat dhe procedurat për lëshimin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore e të certifikatës së kufizuar të vlefshmërisë ajrore përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri.

#### Neni 39

##### Leja për fluturim

1. Leja për fluturim lëshohet nga AAC-ja ose nga një organizatë e miratuar për këtë funksion nga AAC-ja, për të lejuar operimin e një avioni, që nuk ka një certifikatë vlefshmërie ajrore ose certifikatë të kufizuar vlefshmërie ajrore.

2. Leja e fluturimit zbatohet me kufizimet e duhura, të cilat nuk cenojnë kërkesat thelbësore për të kryer në mënyrë të sigurt një fluturim bazë.

3. Kërkesat dhe procedura e lëshimit të lejes së fluturimit përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.





## Neni 40

**Përgjegjësia e pronarit për mirëmbajtjen**

1. Pronari është përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit. Në transportin ajror tregtar kjo përgjegjësi mbahet nga operatori.

2. Pronari ose operatori kryen fluturimin vetëm nëse:

a) avioni është në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore;

b) çdo pajisje operationale dhe emergjence është e instaluar në mënyrë korrekte dhe në gjendje pune ose, kur nuk është në gjendje pune, të jetë qartësisht e identifikuar si e tillë;

c) certifikata e vlefshmërisë ajrore mbetet e vlefshme;

ç) mirëmbajtja e avionit bëhet në përputhje me programin e mirëmbajtjes, të miratuar nga AAC-ja.

3. Përgjegjësitë e pronarit transferohen te qiramarrësi në rastin e avionëve të dhënë me qira, nëse emri i qiramarrësit është shënuar në regjistër ose është përcaktuar saktësisht në kontratën e qirasë.

4. Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore është tërësia e proceseve që sigurojnë se në çdo kohë, në periudhën e tij të operimit, avioni përmbush kërkesat e vlefshmërisë në fuqi dhe kushtet për operim të sigurt.

## Neni 41

**Mirëmbajtja**

1. Mirëmbajtja e avionit bëhet nga personeli ose subjekte të kualifikuara për këtë qëllim.

2. Organizatat përgjegjëse për mirëmbajtjen dhe për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të pinstaluara, janë subjekt certifikimi nga AAC-ja.

3. Personeli përgjegjës për nxjerrjen e një produkti, pjese apo pajisjeje, për shërbim pas mirëmbajtjes, është subjekt certifikimi dhe pajiset me licencë, e cila përcakton privilegjet e dhëna personelit.

4. Organizatat që kryejnë trajnimin e personelit të mirëmbajtjes janë subjekt certifikimi nga AAC-ja.

## Neni 42

**Certifikatë lejimi për shërbim**

1. Në përfundim të çdo mirëmbajtjeje, përpara kryerjes së fluturimit, jepet një certifikatë lejimi për shërbim.

2. Rregullat e hollësishme dhe procedura për mirëmbajtjen e avionit, për punonjësit e mirëmbajtjes dhe për subjektet që merren me mirëmbajtjen, si dhe për miratimin e tyre, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

## Neni 43

**Përjashtimet**

1. Në kushte të caktuara dhe sipas një procedure të caktuar mund të përcaktohet që përputhshmëria e projektimit të produkteve dhe pjesëve me kërkesat në fuqi të vlerësohet pa qenë nevoja për lëshimin e një certifikate. Organizatës përgjegjëse për projektim i jepet mundësia të bëjë një deklaratë për përputhshmërinë e saj me kërkesat.

2. Për avionin mund të lëshohet një certifikatë e kufizuar e vlefshmërisë ajrore, ose një certifikatë e kufizuar zhurmash, kur projektimi i atij avioni ka qenë subjekt i një deklarimi sipas pikës 1 të këtij neni, ose për atë avion është lëshuar një certifikatë e kufizuar tipi.

3. Kur lëshohet një certifikatë e kufizuar e vlefshmërisë ajrore, aplikuesi duhet të vërtetojë se avioni është në përputhje me projektimin, është në kushte për operate të sigurt dhe është në përputhje me normat e mbrojtjes së mjedisit.

4. Kushtet dhe procedurat për parashikimet e përmendura në pikat 1 dhe 2 të këtij neni, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

## Neni 44

**Mbikëqyrja e sigurisë në operim të avionëve të një shteti tjetër**

1. Avionët e një shteti tjetër, që ulen në një aeroport shqiptar, i nënshtrohen inspektimit në vendqëndrimin e tyre sipas një programi vjetor, si edhe në rastet kur dyshohet për mospërmbushje të standardeve ndërkombëtare të sigurisë në operim (*safety*). Këto inspekte mund të kryhen edhe në mungesë të ndonjë dyshimi të mundshëm në përputhje me një procedurë kontrolli të



menjëhershme, e cila duhet të jetë jodiskriminuese.

2. Inspektimet në vendqendrimin e avionit, sipas këtij neni, kryhen nga inspektorët e kualifikuar të AAC-së.

3. Kriteret dhe procedurat e detajuara të vlerësimit të sigurisë në operim përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

#### Neni 45

##### **Mbajtja në tokë e avionit**

1. Kur mospërmbushja e standardeve të sigurisë në operim rrezikon dukshëm sigurinë e fluturimit, operatorit të avionit i jepet mundësia të korrigjojë mangësitë përpara nisjes së fluturimit. Kur vërehet se avioni ka për qëllim të operohet pa përmbushur masat korrigjuese nga operatori ose pronari i tij, AAC-ja duhet të njoftojë pilotin në komandë ose operatorin për moslejimin e kryerjes së fluturimit deri në një njoftim të dytë dhe për mbajtjen në tokë të avionit.

2. Në rast të mbajtjes në tokë të një avioni, AAC-ja njofton menjëherë autoritetet kompetente të operatorit dhe të shtetit të regjistrimit të avionit.

3. AAC-ja në bashkëpunim me shtetin përgjegjës për operimin e avionit, ose shtetin e regjistrimit të avionit, përcaktojnë kushtet e nevojshme që duhet të përmbushë avioni për t'u lejuar të fluturojë në një aeroport ku mangësitë mund të korrigjohen.

4. Kur mospërputhshmëria ndikon në vlefshmërinë e certifikatës së vlefshmërisë ajrore, avioni lejohet të fluturojë vetëm nëse operatori vërteton se përputhshmëria me kërkesat e aplikueshme rivendoset, është pajisur me leje për fluturim sipas rregullave të aplikueshme dhe lejet nga vendet ku do të mbikalojë, nëse aplikohet.

#### Neni 46

##### **Ekuipazhi i fluturimit dhe i kabinës**

1. Numri dhe përbërja e ekuipazhit të fluturimit të avionit nuk duhet të jetë më pak se ai i përcaktuar në manualin e fluturimit dhe materialet e tjera udhëzuese të operimeve.

2. Ekuipazhet e fluturimit të avionëve përfshijnë anëtarë shtesë mbi numrin minimal të specifikuar në manualin e fluturimit, ose dokumente të tjera të lidhura me certifikatën e vlefshmërisë ajrore, kur

kërkohet nga tipi i avionit, lloji i operacioneve të përfshira dhe kohëzgjatja e fluturimit.

3. Rregullat e detajuara për përbërjen e ekuipazhit të fluturimit dhe të kabinës, trajnimin dhe testimin e tyre përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

#### Neni 47

##### **Piloti në komandë**

Piloti në komandë i një avioni, në komandim ose jo, është përgjegjës për operimin e avionit në përputhje me rregullat e ajrit. Ai mund të shmanget nga këto rregulla vetëm në raste të veçanta, kur rrethanat e bëjnë të detyrueshme këtë shmangie në interes të sigurisë së fluturimit.

#### Neni 48

##### **Dokumentacioni i nevojshëm në bord**

Avionët shqiptarë duhet të mbajnë në bord dokumentet e përcaktuara në rregulloren e miratuar nga ministri në zbatim të këtij Kodi dhe në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

#### Neni 49

##### **Lista minimale e pajisjeve**

1. Operatori përcakton për çdo avion një listë minimale pajisjesh (MEL), e cila miratohet nga AAC-ja dhe është pjesë e dokumentacionit të parashikuar në nenin 34 të këtij Kodi.

2. Avioni operon vetëm në përputhje me MEL-in. Përgjashtimisht nga ky rregull, AAC-ja lejon operimin për rastet e parashikuara në rregulloren, sipas nenit 48 të këtij Kodi.

#### Neni 50

##### **Mjetet e pilotimit në distancë**

1. Projektimi, prodhimi, mirëmbajtja dhe operimi i mjeteve të pilotimit në distancë, i motorëve, i pjesëve, i pajisjeve, i pjesëve të përbërësve dhe i mjeteve të komandimit të tyre janë subjekt certifikimi nga AAC-ja. Certifikata përmban kufizimet përkatëse, që ndikojnë në sigurinë e operimeve, kushtet e operimit dhe privilegjet.



2. Rregullat bazë për operimin e mjeteve të pilotimit në distancë përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

3. Rregullat e detajuara për vlefshmërinë e mjetit, organizatat e përfshira, personat operues dhe operimet përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

4. Në kushte të caktuara, kur pas vlerësimit dëshmohet se niveli minimal i sigurisë në operime arrihet, AAC-ja mund të lejojë që subjektet e përfshira në prodhim, operim, mirëmbajtje të mjeteve të pilotimit në distancë të bëjnë një deklaram, ose të mos kërkojë zbatueshmërinë e kërkesave teknike për operimet ajrore në fuqi, në përputhje me parashikimet e rregullores së miratuar nga ministri.

#### KAPITULLI IV AERODROMET

##### Neni 51

##### **Klasifikimi i aerodromeve civile**

1. Aerodromet mund të jenë civile, ushtarake ose aerodrome të kombinuara civile-ushtarake.

2. Aerodromet civile mund të jenë me pronësi shtetërore dhe/ose private, të cilat mund të jenë të hapura ose të mbyllura për përdorim publik.

3. Aerodromet civile mund të përdoren për operime të transportit ajror publik kombëtar dhe/ose ndërkombëtar.

4. Aerodromet civile mund të përdoren për nisjen dhe mbërritjen e avionëve për transport ajror të përgjithshëm dhe/ose punë ajrore (aerodrome për përdorim të aviacionit të përgjithshëm) ose për transportin ajror publik (aerodrome për përdorim publik).

5. Të gjithë avionët civilë, të cilët kryejnë fluturime ndërkombëtare me origjinë/destinacion territorin e Republikës së Shqipërisë duhet të ngrihen e të ulen në një aeroport ndërkombëtar.

##### Neni 52

##### **Përdorimi i aerodromeve për qëllime civile dhe ushtarake**

Kushtet dhe procedurat për përdorimin e aerodromeve civilë dhe aerodromeve ushtarake përcaktohen me rregullore të përbashkët të

ministrit dhe ministrit përgjegjës për mbrojtjen, duke konsideruar të drejtën e pronarit të terrenit mbi pronën.

##### Neni 53

##### **Ndërtimi i një aerodromi**

1. Për planifikimin dhe hartimin e dokumentacionit teknik për ndërtimin e një aerodromi zbatohen të gjitha rregullat e zbatueshme të ndërtimit, si dhe rregullat e veçanta për ndërtimin e një aerodromi, të cilat garantojnë përmbushjen e kërkesave për sigurinë në operim dhe kërkesave për sigurinë në aviacion.

2. Përpara marrjes së lejes së ndërtimit të aerodromit, merret pëlqimi paraprak nga AAC-ja, duke paraqitur dokumentet teknike dhe të planifikimit të aerodromit.

3. Pëlqimi i AAC-së për ndërtimin e një aerodromi nuk jepet nëse terreni i planifikuar nuk është i përshtatshëm për operimin e aerodromit, ose ka fakte të tjera që provojnë se rrezikohet siguria publike.

4. Në rastin kur planifikohet ndërtimi i një aerodromi për transport ajror të përgjithshëm, pëlqimi i AAC-së nuk jepet për ndërtimin e tij nëse ndërtimi dhe operimi i aerodromit të planifikuar cenon në mënyrë të pajustificuar interesat publike.

5. Përfaqësuesit e AAC-së lejohen të hyjnë në një pronë, e cila mund të bëhet pjesë e një aerodromi, me lejen e pronarit të tokës ose të çdo personi tjetër, i cili ka të drejta mbi pronën. Ata mund të kryejnë të gjitha veprimet e nevojshme për vlerësimin e përshtatshmërisë së terrenit për qëllime të transportit ajror. Ata nuk lejohen të hyjnë në banesë.

6. Rregullat që zbatohen në ndërtimin e aerodromeve civile përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe me legjislacionin për planifikimin e territorit, për sa i përket ndërtimit.

##### Neni 54

##### **Certifikimi i aerodromit**

1. Një aerodrom është i hapur për operime të avionëve civilë nëse ai është i certifikuar dhe i regjistruar nga AAC-ja dhe gjatë kohës së operimit është në përputhje me standardet e kërkuara për sigurinë në operim dhe sigurinë në aviacion.



2. Çdo aerodrom, pajisjet e aerodromit, operimi i aerodromit, ofrimi i shërbimeve në tokë dhe menaxhimi në vendqëndrimin e avionit në aerodrome duhet të jenë në përputhje me kërkesat thelbësore për sigurinë në operim, të cilat përcaktohen në një rregullore të miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave.

3. Çdo aerodrom, sipas përcaktimeve të nenit 51 të këtij Kodi, pajiset me një certifikatë të aerodromit, e cila mbulon operimin e aerodromit dhe pajisjet e lidhura me sigurinë e operateve në atë aerodrom.

4. Certifikata lëshohet dhe regjistrimi i aerodromit kryhet me kusht që operatori i aerodromit të provojë se aerodromi është në përputhje me kërkesat e zbatueshme të certifikimit të vendosura nga rregullorja e miratuar nga ministri sipas pikës 10 të këtij neni.

5. Certifikata dhe regjistrimi i aerodromit mund të ndryshohet në përputhje me ndryshimet ose zgjerimet thelbësore në instalimet ose operimet e aerodromit. Ndryshimi i certifikatës gjithashtu është subjekt certifikimi dhe shoqërohet me një certifikatë për ndryshimet.

6. Certifikata dhe regjistrimi i aerodromit pezullohet ose anulohet vetëm kur vërtetohet nga AAC-ja se aerodromi nuk plotëson kërkesat e zbatueshme sipas pikës 2 të këtij neni.

7. Pajisjet e lidhura me sigurinë e operateve në një aerodrom janë subjekt certifikimi dhe pajisen me certifikatë.

8. Kur parashikohet në aktet nënligjore në zbatim të këtij Kodi, organizatave përgjegjëse për projektimin, prodhimin apo mirëmbajtjen e këtyre pajisjeve do t'u lejohet të deklarojnë përshtatshmërinë e këtyre pajisjeve me kërkesat në fuqi.

9. Gjatë procesit për lëshimin, mbajtjen e certifikatës dhe regjistrimin e aerodromit, përfaqësuesit e AAC-së kanë të drejtë të pakufizuar për të hyrë në të gjitha objektet e aerodromit, të inspektojnë objektet, pajisjet dhe infrastrukturën, si dhe të intervistojnë punonjësit e aerodromit.

10. Kushtet për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromit, si dhe kërkesat për operatorët e aerodromeve të regjistruara përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 55

**Operatori i aerodromit**

1. Operatori i aerodromit garanton zbatimin e kushteve të përcaktuara në rregulloret përkatëse të zbatueshme për uljen dhe ngritjen e sigurt të avionëve, sigurinë (*security*) në aviacion, shërbimet e nevojshme të përpunimit në tokë të avionëve, si dhe shërbimet e shpëtimit e masat kundër zjarrit.

2. Operatori i aerodromit garanton lehtësira për ambulancën dhe ndihmën e parë për emergjencat dhe, sipas rastit, lehtësira e formalitete të lidhura me doganën, kufirin, impiantet, shërbimin sanitar për kafshët, si dhe shërbimin shëndetësor për njerëzit.

3. AAC-ja është përgjegjëse për certifikimin dhe mbikëqyrjen e operatorëve të aerodromeve.

4. AAC-ja kufizon, pezullon ose ndalon operimet e aerodromit në rast se operatori i aerodromit nuk plotëson të gjitha kërkesat e zbatueshme për kryerjen e parrezikshme e të sigurt të transportit ajror.

Neni 56

**Operatorët ekonomikë që kryejnë aktivitetet në aerodromet civile**

1. Operatorët ekonomikë dhe organizmat e veçantë shtetërorë, që kryejnë aktivitetet në aerodromet civile, duhet të plotësojnë standardet e kërkesat e vendosura nga operatori i aerodromit mbi bazën e këtij Kodi dhe rregulloreve të veçanta të miratuara nga ministri në zbatim të këtij Kodi.

2. Çdo aktivitet brenda kufijve të perimetrit të aerodromit civil kryhet vetëm me koordinimin direkt me operatorin e aerodromit.

Neni 57

**Manuali i aerodromit**

1. Operatori i aerodromit krijon dhe mirëmban një manual të shërbimeve dhe operateve të aerodromit, i cili pasqyron kërkesat dhe detyrimet e përcaktuara për certifikimin e aerodromit. Ky manual përmban të gjithë informacionin dhe udhëzimet e nevojshme për operimin e aerodromit në mënyrë të sigurt, të rregullt dhe me përgjegjësi mjedisore, përfshirë:

- a) organizimin e aerodromit;
- b) rregullat e ngritjes e të uljes në tokë;



c) rregullat e përgjithshme për përdorimin e aerodromit.

2. Manuali i shërbimeve dhe i operimeve të aerodromit dhe ndryshimet e mundshme të tij miratohen ose pranohen nga AAC-ja sipas përcaktimeve të rregullores së miratuar nga ministri, sipas nenit 54, pika 10, të këtij Kodi.

Neni 58

#### **Regjistri i aerodromit**

1. Aerodromet e certifikuar në përputhje me nenin 54 të këtij Kodi, si dhe aerodromet e tjera regjistrohen në regjistrin e aerodromit, i cili mbahet nga AAC-ja.

2. Aerodromi çregjistrohet nga regjistri:

a) nëse nuk përmbush më kushtet për të cilat është certifikuar;

b) me kërkesën e pronarit.

3. Forma, përmbajtja dhe procedura administrative për regjistrin e aerodromit përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

Neni 59

#### **Fusha e fluturimit dhe terreni**

1. Çdo fushë fluturimi dhe terreni regjistrohet në regjistrin e fushave të fluturimit dhe terreneve, që mbahet nga AAC-ja.

2. Kushtet për regjistrimin dhe përdorimin e fushave të fluturimit dhe terreneve përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri.

Neni 60

#### **Zonat e mbrojtura të aeroportit dhe kufizimet ndërtimore**

1. Përcaktimi i zonave të mbrojtura të aeroportit, kushtet dhe kriteret e zhvillimit dhe ndërtimit në këto zona dhe territorit përreth saj bëhen sipas legjislacionit në fuqi për planifikimin dhe zhvillimin e territorit.

2. Asnjë leje ndërtimi, brenda zonës së mbrojtur të aeroportit, nuk jepet pa miratimin e AAC-së, pas marrjes parasysh të mendimit zyrtar të entit menaxhues të aeroportit.

3. Leja e ndërtimit jashtë zonës së mbrojtur të aeroportit jepet me pëlqimin e AAC-së, kur lartësia e ndërtimit kalon 100 (njëqind) metra mbi sipërfaqen e tokës. AAC-ja mund të imponojë

kufizime të instalimeve më të larta se 30 (tridhjetë) metra, të cilat vendosen mbi lartësitë natyrale apo artificiale, në rastet kur pika më e lartë e këtyre instalimeve kalon lartësinë më të madhe se 100 (njëqind) metra, në një rreze prej 15 (pesëmbëdhjetë) kilometrash përreth instalimit (me më shumë se 100 (njëqind) metra).

Neni 61

#### **Ndikimi në instalimet e KLM-së**

1. Ofruesi i shërbimeve të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes (KLM) informon AAC-në për vendndodhjen e të gjitha instalimeve të KLM-së dhe zonat përreth këtyre instalimeve, ku mund të ndodhin ndërhyrje, si pasojë e ndërtimeve. AAC-ja informon ofruesin e shërbimeve për planifikimin e këtyre ndërtimeve në zonat e mësipërme. Asnjë ndërtim nuk do të lejohet nëse ofruesit e shërbimeve të KLM-së i argumentojnë AAC-së që ndërtimet e ardhshme ndikojnë në instalimet e KLM-së.

2. Pronari dhe çdo person me të drejta mbi ndërtesën pranojnë modifikimin e ndërtesave, të cilat ndërhyjnë në instalimet e KLM-së, në mënyrë të tillë që ndërhyrja të eliminohet ose, kur është e mundur, të shmanget nga ofruesit e shërbimeve të KLM-së me kosto, e cila nuk është më e lartë se kostoja për ndryshimet e ardhshme të ndërtesës.

Neni 62

#### **Instalimet teknike, pajisjet, mjetet dhe objektet për ofrimin e SHLA-së**

1. Instalimet teknike, pajisjet, mjetet dhe objektet për ofrimin e SHLA-së janë instalime, të cilat nëpërmjet operimit dhe funksionimit garantojnë një ofrim të sigurt të SHLA-së dhe për të realizuar qëllimin duhet të prokurohen, instalohen e të mirëmbahen në kushte optimale.

2. Të dhënat e instalimeve, të përmendura në pikën 1 të këtij neni, publikohen sipas procedurave standarde të trafikut ajror dhe vetë instalimet mbrohen kundër çdo dëmtimi apo shkatërrimi.

3. Çdo pengesë, pajisje që çliron energji, objekte, linja për përcjelljen e energjisë e pajisje të tjera që përcjellin valë elektromagnetike ndalohet të vendosen në një distancë në të cilën mund të ndërhyjnë në operimet e instalimeve teknike të përmendura në këtë nen.



4. Vendosja e pengesave lejohet vetëm me leje paraprake nga AAC-ja, sipas rregullave të përcaktuara në një rregullore të miratuar nga ministri.

Neni 63

**Pajisja me shenjat e pengesave të aviacionit**

1. Kur AAC-ja e gjykon të nevojshme, për të garantuar operime të sigurta të avionëve kërkon që ndërtimet dhe pengesat e aviacionit, që nuk i kalojnë lartësitë e instalimeve të përcaktuara sipas nenit 60 të këtij Kodi, të pajisen me shenja, të pozicionuara sa më afër majës së pengesave.

2. Personi përgjegjës për zbatimin e detyrimit, sipas pikës 1 të këtij neni, duhet të sigurojë që instalimet e shënuara të duken gjatë gjithë kohës. Në rast të ndonjë defekti të ndonjë shenje gjatë natës, personi përgjegjës duhet të riparojë ose të zëvendësojë instalimin sa më shpejt të jetë e mundur. Procedurat dhe rregullat për pajisjen me shenjat e pengesave të aviacionit përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 64

**Heqja e pengesave të aviacionit**

1. Në rast se kërkohet nga AAC-ja, pronari dhe çdo person me të drejta mbi ndërtesën, që tejkalon lartësinë e lejuar, pranojnë që ato të modifikohen e të shemben deri në lartësinë e lejuar. E njëjta gjë zbatohet edhe për pengesat e tjera të aviacionit.

2. Në rast se shembja nuk është e mundur në një rast të veçantë, pronari ose personi me të drejta mbi pengesat pranon që të ndërmerren masa të nevojshme, për të garantuar sigurinë e aviacionit.

Neni 65

**Mbrojtja mjedisore**

1. Ministri në bashkëpunim me ministrin që mbulon çështjet e mjedisit harton politika të veçanta për mbrojtjen e mjedisit dhe mbrojtjen nga zhurmat, si dhe rregulloren që përmban standardet dhe përgjegjësitë e operatorit të aeroportit për respektimin e tyre.

2. Ministri në bashkëpunim me ministrin përgjegjës për financat miraton stimuj ekonomikë për promovimin e teknologjive të qëndrueshme në aviacionin civil.

3. Ministri, në bazë të kërkesës së operatorit të aeroportit, miraton masa të përkohshme dhe përjashtime, që lejojnë operimin e avionëve civilë, të cilët ndikojnë në mënyrë të ndjeshme në mjedis.

Neni 66

**Organi përgjegjës dhe rregullat për zhurmat nga operimi i avionëve**

1. AAC-ja është organi përgjegjës për garantimin e standardeve për zhurmat e krijuara nga operimi i avionëve.

2. Rregullat për kërkesat, vlerësimin, përjashtimet dhe kufizimet operative, të lidhura me zhurmat e krijuara nga operimi i avionëve, përcaktohen me rregullore të përbashkët të ministrit e të ministrit që mbulon çështjet e mjedisit, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 67

**Instalimet për matjen e zhurmave**

AAC-ja i kërkon operatorit të aerodromit të ndërtojë e të mirëmbajë pajisje në aerodrom apo në afërsi të tij për matjen konstante të zhurmave, të emetuara nga avionët, që ulen dhe ngrihen, kur lëvizjet e trafikut ajror vjetor kalojnë shifrën 50 000 (pesëdhjetë mijë) operime. Matjet u komunikohen rregullisht AAC-së dhe çdo autoriteti tjetër publik të interesuar.

Neni 68

**Rregullimi i orareve dhe përdorimi e alokimi i slotëve**

1. Ministri përcakton një aeroport si të koordinuar apo me orare të rregulluara në përputhje me kërkesat e këtij Kodi ose të akteve nënligjore në zbatim të tij.

2. Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregullat për përcaktimin e një aeroporti të koordinuar ose me orare të rregulluara, si dhe rregullat për alokimin e slotëve, rregullimin e orareve, funksionimin e komitetit koordinues, mënyrën e caktimit dhe ushtrimin e funksioneve të koordinatorit ose të rregulluesit të orareve, të parashikuara në nenet 68, 69 dhe 70 të këtij Kodi.



3. Procedurat për monitorimin e përdorimit e të shfrytëzimit të slotëve, koordinimin dhe përgjegjësitë e palëve të përfshira në këtë proces përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

4. Alokimi i slotëve bëhet në përputhje me rregullat transparente, asnjansë dhe jodiskriminuese.

Neni 69

#### **Koordinatori i aeroportit ose rregulluesi i orareve**

1. Koordinator aeroporti ose rregullues orarësh mund të jetë një person fizik ose juridik, i specializuar në fushën e aviacionit. I njëjti koordinator ose rregullues orarësh mund të caktohet për më shumë se një aeroport.

2. Koordinatori ose rregulluesi i orareve vepron në mënyrë transparente, asnjansë dhe jodiskriminuese dhe është funksionalisht e financiarisht i pavarur nga çdo palë e interesuar.

3. Koordinatori për alokimin e slotëve ose rregulluesi i orareve caktohet pas këshillimeve me transportuesit ajrorë që përdorin rregullisht aeroportin, përfaqësuesit e tyre, entin menaxhues të aeroportit dhe komitetin koordinues.

4. Ministri përgjegjës për transportin emëron koordinatorin për alokimin e slotëve ose rregulluesin e orareve.

Neni 70

#### **Komiteti koordinues**

1. Në një aeroport të koordinuar, ministri ngre komitetin koordinues, i cili mund të caktohet për më shumë se një aeroport.

2. Komiteti koordinues përbëhet nga transportuesit ajrorë, që përdorin rregullisht këtë aeroport, ose përfaqësuesit e tyre, nga organi drejtues i aeroportit, nga ofruesit përkatës të shërbimeve të lundrimit ajror dhe nga përfaqësuesit e aviacionit të përgjithshëm që përdorin aeroportin rregullisht.

Neni 71

#### **Liria në tregun e shërbimeve të përpunimit në tokë**

AAC-ja, në përputhje me detyrimet ligjore kombëtare dhe ndërkombëtare, merr masat e

nevojshme për të siguruar hyrje të lirë në treg të ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta, si dhe të sigurojë lirinë për vetëpërpunim në aeroport, përveç rastit kur është parashikuar ndryshe nga ky Kod ose aktet nënligjore në zbatim të tij. Asnjë ofrues i shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta nuk mund të zotërojë drejtpërdrejt dhe/ose tërthorazi, në total, më shumë se 60% të këtyre shërbimeve në aeroport.

Neni 72

#### **Vetëpërpunimi dhe shërbimet e përpunimit në tokë për palët e treta**

1. Me kërkesë të entit menaxhues të aeroportit dhe pasi është konsultuar me transportuesit ajrorë, komitetin e përdoruesve të aeroportit dhe palët e tjera të interesuara, AAC-ja mund të vendosë që në aeroport ose në një pjesë të aeroportit, disa përdoruesve të tij t'u rezervohet e drejta për vetëpërpunim, ose që numri i ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta të kufizohet. Kjo zbatohet vetëm për kategoritë e mëposhtme të shërbimeve të përpunimit në tokë, të cilësuar këtu si shërbime në zonën ajrore:

- a) përpunimin e bagazheve;
- b) përpunimin e avionit në vendqëndrim;
- c) furnizimin me karburant dhe vajra;
- ç) përpunimin fizik të mallrave dhe të postës në mbërritje, nisje ose transit, në zonën nga terminali ajror deri në avion.

2. Numri i përdoruesve të aeroportit, të lejuar për vetëpërpunim dhe numri i ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta të jetë jo më pak se dy për çdo kategori.

3. Në rastin e shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta, AAC-ja duhet të sigurojë që të paktën njëri nga ofruesit e autorizuar nuk është i kontrolluar drejtpërdrejt ose tërthorazi nga:

- a) enti menaxhues i aeroportit;
- b) një përdorues i aeroportit, që ka transportuar më shumë se 25 (njëzet e pesë) për qind të pasagjerëve apo të dërgesave të regjistruara në aeroport gjatë vitit pararendës.

c) një organ, që kontrollon ose që kontrollohet drejtpërdrejt ose tërthorazi nga subjektet e parashikuara në shkronjat “a” e “b” të këtij neni.

4. Kërkesat e përcaktuara në pikat 1, 2 e 3 të këtij neni zbatohen në rastet kur:



a) për të drejtën e shërbimit të vetëpërpunimit në tokë volumi vjetor i trafikut në aeroport të jetë jo më pak se 1 000 000 (një milion) pasagjerë ose 25 000 (njëzet e pesë mijë) tonë mallra;

b) për të drejtën e shërbimit të përpunimit në tokë për palë të treta, volumi vjetor i trafikut në aeroport të jetë jo më pak se 2 000 000 (dy milionë) pasagjerë ose 50 000 (pesëdhjetë mijë) tonë mallra.

Neni 73

### Përrjashtimet

1. Kur në një aeroport shfaqen vështirësi për hapësirën dhe kapacitetin e disponueshëm, veçanërisht si rezultat i mbingarkesës dhe i tejkalimit të normës së shfrytëzimit të zonës, të cilat e bëjnë të pamundur lirinë e tregut të shërbimeve, ose zbatimin e vetëpërpunimit, në shkallën që parashikohet në këtë Kod, me kërkesë të entit menaxhues të aeroportit dhe pasi është konsultuar me transportuesit ajrorë, Komitetin e Përdoruesve të Aeroportit dhe palët e tjera të interesuara, AAC-ja vendos për:

a) kufizimin e numrit të ofruesve për një ose më shumë kategori të shërbimeve të përpunimit në tokë në të gjithë apo në një pjesë të aeroportit, përveç atyre të parashikuara në pikën 1 të nenit 72 të këtij Kodi. Edhe në këtë rast zbatohen pikat 2 dhe 3 të nenit 72 të këtij Kodi;

b) dhënien e një ose më shumë kategorive të shërbimeve të përpunimit në tokë, në zonën ajrore, një ofruesi të vetëm;

c) dhënien e së drejtës për vetëpërpunim një numri të kufizuar përdoruesish të aeroportit, për një ose më shumë kategori të shërbimeve të përpunimit në tokë, të ndryshme nga ato që kryhen në zonën ajrore (*airside*);

ç) pezullimin e shërbimit të vetëpërpunimit ose kufizimin e tij në një përdorues të vetëm aeroporti për kategoritë e shërbimeve të përpunimit në tokë, të përcaktuara në pikën 1 të nenit 72 të këtij Kodi.

2. Përrjashtimet sipas shkronjave “a”, “c” e “ç” të pikës 1 të këtij neni, nuk do të zgjasin më shumë se tre vjet, ndërsa përrjashtimet sipas shkronjës “b” të kësaj pike nuk do të zgjasin më shumë se dy vjet.

3. Një vendim në përputhje me pikën 1 të këtij neni nuk duhet:

a) të cenojë lirinë në tregun e shërbimeve në tokë në aeroporte;

b) të cenojë konkurrencën e lirë ndërmjet ofruesve të shërbimeve në tokë dhe/ose përdoruesve me vetëpërpunim të aeroportit;

c) të zgjerohet më tepër sesa duhet.

Neni 74

### Kërkesat për ofrimin e shërbimeve në tokë

1. Çdo ofrues i shërbimeve të përpunimit në tokë duhet të provojë një gjendje të sigurt financiare.

2. Çdo ofrues i shërbimeve të përpunimit në tokë dhe çdo përdorues i aeroportit me vetëpërpunim duhet të përmbushë kërkesat lidhur me:

a) sigurinë;

b) sigurinë e instalimeve, të pajisjeve të avionëve e të personave;

c) mbrojtjen e mjedisit;

ç) duhet të vërtetojë një mbulim të mjaftueshëm siguracioni.

Neni 75

### Ndarja e llogarive

1. Enti menaxhues i një aeroporti, përdoruesi i aeroportit ose ofruesi i shërbimeve të përpunimit në tokë, kur sigurojnë shërbime të përpunimit në tokë, duhet të ndajnë në mënyrë rigorozë llogaritë e veprimtarive të tyre të shërbimeve të përpunimit në tokë nga llogaritë e veprimtarive të tjera, në përputhje me praktikën tregtare në fuqi.

2. AAC-ja kontrollon që ndarja e këtyre llogarive të kryhet në përputhje me pikën 1 të këtij neni.

Neni 76

### Përrzgjedhja e ofruesve të shërbimeve në tokë

1. Përrzgjedhja e ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë dhe e përdoruesve të aeroportit me vetëpërpunim, kur numri i tyre është i kufizuar, bëhet nga AAC-ja sipas një procedure përrzgjedhëse konkurruese.

2. Kriteret dhe procedura e përrzgjedhjes përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, sipas propozimit të ministrit përrgjegjës për transportin.





Neni 77

**Komiteti i përdoruesve të aeroportit**

1. Enti menaxhues i një aeroporti ngre komitetin e përdoruesve të aeroportit, të përbërë nga përfaqësuesit e këtyre përdoruesve.

2. Të gjithë përdoruesit e aeroportit kanë të drejtë të jenë anëtarë të komitetit ose, me dëshirën e tyre, të përfaqësohen në të nga një organizatë e caktuar prej tyre për këtë qëllim.

Neni 78

**E drejta e hyrjes në instalime dhe përdorimi i infrastrukturës aeroportuale**

Enti menaxhues i aeroportit ka detyrim të garantojë që:

a) ofruesit e shërbimeve të aeroportit dhe përdoruesit e aeroportit, që lejohen të vetëpërpunohen, kanë të drejtën e hyrjes në zonat e aeroportit, të nevojshme për të kryer veprimtarinë;

b) kushtet që vendosen për këtë të drejtë hyrjeje, sipas shkronjës “a” të këtij neni, janë të besueshme, objektive, transparente dhe jodiskriminuese;

c) hapësira në përdorim për shërbime përpunimi në tokë në aeroport ndahet ndërmjet ofruesve të ndryshëm të shërbimeve të përpunimit në tokë, përfshirë edhe ofruesit e rinj, në mënyrë të drejtë, të besueshme, objektive, transparente dhe jodiskriminuese, për të mundësuar konkurrencën e lirë e të drejtë;

ç) tarifa, që mund të vendoset për këtë të drejtë hyrjeje, përcaktohet në përputhje me kriteret të besueshme, objektive, transparente e jodiskriminuese.

Neni 79

**Reciprociteti për shërbimet e përpunimit në tokë**

1. Ministri duhet të informohet kur vihet re se një vend i tretë, *de jure* ose *de facto*, i trajton ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë dhe përdoruesit me vetëpërpunim të aeroportit të një shteti anëtar të Bashkimit Evropian, ose një shteti palë në marrëveshjen shumëpalëshe:

a) në mënyrë të papërshtatshme, krahasuar me trajtimin e ofruar nga shtetet anëtare të Bashkimit Evropian ose shtetet palë të marrëveshjes shumëpalëshe, për ofruesit e shërbimeve të

përpunimit në tokë dhe të përdoruesve me vetëpërpunim të aeroportit të atij vendi;

b) në mënyrë më të pafavorshme sesa trajtimi i ofruar për ofruesit e shërbimeve apo përdoruesit e aeroportit me vetëpërpunim vendas;

c) në mënyrë më të pafavorshme sesa trajtimi i ofruar për ofruesit e shërbimeve apo përdoruesit e aeroportit me vetëpërpunim nga vende të tjera të treta.

2. Ministri mund të shmanget, pjesërisht ose plotësisht, nga detyrimet që rrjedhin nga ky Kod ose aktet nënligjore në zbatim të tij dhe rregullat ndërkombëtare për ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë e për përdoruesit e aeroportit me vetëpërpunim nga ai vend i tretë.

3. Ministri informon komitetin e përbashkët të ZPEA-së për çdo vendim të marrë në mbështetje të pikës 2 të këtij neni.

Neni 80

**Rregullat për shërbimet e përpunimit në tokë**

Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregulloren për përcaktimin e rregullave të hollësishme për shërbimet e përpunimit në tokë, të parashikuara në nenet 73, 74, 76, 78 e 79 të këtij Kodi.

**KAPITULLI V  
RREGULLAT E AJRIT**

Neni 81

**Zbatimi i rregullave të ajrit**

1. Operimi i avionit në fluturim ose në zonën e lëvizjes në një aerodrom bëhet në përputhje me rregullat e përgjithshme ajrore dhe, kryesisht, kur avioni është në fluturim zbaton:

a) rregullat vizuale të fluturimit;

b) rregullat instrumentale të fluturimit.

2. Rregullat për operimin e avionit, në përputhje me rregullat e ajrit, përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri.

Neni 82

**Mbrojtja e personave dhe e pasurisë**

Një avion nuk duhet të operohet në mënyrë neglizhente apo të pakujdesshme, duke rrezikuar jetën ose pasurinë e të tjerëve.



## Neni 83

**Përdorimi i aerodromeve**

1. Avionët lejohen të ngrihen ose të ulen vetëm në aerodrome të certifikuar ose të regjistruara nga AAC-ja.

2. Avionët lejohen të ngrihen ose të ulen jashtë aerodromeve të regjistruara vetëm në përputhje me rregullat e përcaktuara nga ministri, mbi bazën e një marrëveshjeje me pronarin e tokës dhe me miratim të organeve të pushtetit vendor ku ndodhet fusha e uljes.

3. Pika 2 e këtij neni nuk zbatohet vetëm në rastet e uljeve emergjente për arsye sigurie dhe/ose rreziku. Në këtë rast, ekuipazhi i avionit njofton menjëherë ofruesit përkatës të shërbimit të trafikut ajror dhe, sa më shpejt të jetë e mundur, policinë, organet doganore dhe Qendrën Kombëtare Operacionale të Emergjencave Civile.

4. Ngritja pas një uljeje të detyruar lejohet vetëm pas marrjes së autorizimit nga AAC-ja.

5. Kushtet për lejimin e operimit të avionëve jashtë aerodromeve të regjistruara përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

**KAPITULLI VI  
LUNDRIMI AJROR**

## Neni 84

**Ofrimi i shërbimeve të lundrimit ajror**

1. Në kuptim të këtij Kodi, shërbimet e lundrimit ajror (SHLA) përfshijnë: menaxhimin e trafikut ajror (MTA), shërbimet e komunikimit, të lundrimit dhe mbikëqyrjes (SHKLM), shërbimet e informacionit aeronautik (SHIA) dhe shërbimet meteorologjike për lundrimin ajror (SHMLA).

2. Rregullat thelbësore për sigurinë e operimeve për shërbimet e lundrimit ajror përcaktohen në një rregullore të miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

3. Rregullat dhe kërkesat për ndërveprimin e sistemeve, përbërësit e tyre dhe procedurat për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror me Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror miratohen me urdhër të ministrit.

4. Në rast se AAC-ja konstaton se sistemet dhe përbërësit e tyre nuk janë në përputhje me rregullat

dhe kërkesat për ndërveprimin, merr të gjitha masat për kufizimin e zonës së aplikimit të tyre ose ndalon përdorimin e tyre, me kusht që të garantohet siguria e operimit dhe vazhdimësia e tyre.

5. Republika e Shqipërisë ofron SHLA-në duke pasur përparësi parandalimin e rreziqeve në operim, rregullsinë, eficiencën dhe përshpejtimin e lundrimit ajror.

6. Rregullat e hollësishme për SHLA-në dhe procedura për përzgjedhjen e OSHLA-së përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

## Neni 85

**Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror**

1. Shërbimet e lundrimit ajror ofrohen nga një ent publik ose privat, të cilët përcaktohen, certifikohen dhe mbikëqyren nga AAC-ja.

2. Certifikata e OSHLA-së mund të kufizohet, pezullohet apo revokohet nga AAC-ja në rastet kur konstatohet se ofruesi nuk përmbush më kushtet për të ofruar shërbimet e parashikuara në certifikatë.

3. Ofruesit e SHLA-së, të certifikuar nga shtete të tjera anëtare të Bashkimit Evropian, ose shtete palë të marrëveshjes shumëpalëshe, mund t'i ofrojnë këto shërbime në Republikën e Shqipërisë kur ekziston një marrëveshje e ratifikuar mes shteteve për këtë qëllim.

4. Ofruesit e SHLA-së hartojnë, paraqesin për auditim dhe publikojnë llogaritë e tyre financiare.

5. Ofruesit e SHLA-së duhet të kenë sistem menaxhimi për parandalimin e rreziqeve në operim dhe për cilësinë për të gjitha shërbimet që kryejnë. Ata, gjithashtu, duhet të kenë sistem menaxhimi për sigurinë fizike të mjeteve, të personelit të tyre, si dhe për të dhënat operationale që ata marrin ose shfrytëzojnë.

6. AAC-ja kryen mbikëqyrjen për të verifikuar përmbushjen nga ofruesit e SHLA-së, të dispozitave të këtij Kodi dhe të akteve nënligjore në zbatim të tij. Mbikëqyrja mund t'u delegohet plotësisht ose pjesërisht organizatave të njohura në këtë fushë. Rastet, afatet dhe kushtet e delegimit përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri.



## Neni 86

**Përgjegjësia për shkaktimin e dëmeve nga ofruesit e SHLA-së**

1. Ofruesi i SHLA-së përgjigjet për çdo dëmtim të shkaktuar gjatë kryerjes së veprimtarisë së tij. Ky rregull nuk zbatohet për dëmtimet e shkaktuara si pasojë e forcës madhore.

2. Ofruesi i SHLA-së duhet të ketë siguracion të mjaftueshëm për të mbuluar humbjet dhe dëmet e mundshme që mund të shkaktohen prej tij, në përputhje me legjislacionin përkatës.

3. Kontrollorët e trafikut ajror janë personalisht përgjegjës për shkaktimin e dëmit vetëm në rastet e neglizhencës së rëndë, të rezultuar nga një investigim. Ky rregull nuk përjashton rastet e përgjegjësisë penale.

## Neni 87

**Ofrimi i shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror**

1. Sipas këtij Kodi, menaxhimi i trafikut ajror (MTA) përmblledh funksionet e bazuara në tokë dhe në ajër, të cilat janë shërbimet e trafikut ajror, menaxhimi i hapësirës ajrore dhe menaxhimi i fluksit të trafikut ajror, të kërkuara për të garantuar lëvizjen e sigurt dhe efektive të avionit gjatë të gjitha fazave të operimit.

2. Shërbimet e trafikut ajror (SHTA) janë shërbimet e informimit të fluturimeve, të alarmit, ato këshilluese të trafikut ajror dhe shërbimet e SHKTA-së, që përfshijnë shërbimet e kontrollit të aerodromit, të afimit dhe të zonës.

3. Shërbimet e MTA-së kanë për qëllim që t'u mundësojnë operatorëve të avionëve realizimin e orareve të tyre të planifikuara të nisjes dhe të mbërritjes, si dhe qëndrimin në profilin e tyre të preferuar të fluturimit, me minimumin e devijimeve, pa kompromentuar nivelet e përcaktuara të siguri në operim.

4. Sistemet e MTA-së, përbërësit dhe procedurat që lidhen me to duhet të plotësojnë kërkesat themelore dhe të përmbushin rregullat teknike të veçanta për garantimin e ndërveprimit me rrjetin evropian të MTA-së.

## Neni 88

**Ofrimi i shërbimeve të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes**

1. Republika e Shqipërisë është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të KLM-së për parandalimin e rreziqeve në operim dhe përshpejtimin e lundrimit ajror.

2. Shërbimet e KLM-së ofrohen në mënyrë të tillë që të garantojnë vlefshmërinë, vazhdimësinë, saktësinë dhe integritetin e tyre.

## Neni 89

**Ofrimi i shërbimeve meteorologjike për lundrimin ajror**

Republika e Shqipërisë është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve meteorologjike për operatorët, anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, njësitë e MTA-së, njësitë e shërbimeve të kërkimit dhe shpëtimit, administratorët e aeroporteve dhe përdoruesit e tjerë, që kanë të bëjnë me kryerjen ose zhvillimin e lundrimit ajror ndërkombëtar, për të kontribuar në sigurinë e operimit, rregullshmërinë dhe eficiencën e lundrimit ajror.

## Neni 90

**Ofrimi i shërbimit të informacionit aeronautik**

1. Republika e Shqipërisë është përgjegjëse për ofrimin e shërbimit të informacionit aeronautik brenda territorit të saj, si dhe në zonat jashtë territorit të saj, në të cilat është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të MTA-së.

2. Ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik është përgjegjës për mbledhjen, përpunimin, publikimin, ruajtjen dhe shpërndarjen e informacionit dhe të dhënave aeronautike, të nevojshme për sigurinë, rregullsinë dhe eficiencën e lundrimit ajror në territorin dhe hapësirën ajrore të Shqipërisë.

3. Informacioni dhe të dhënat aeronautike, përfshirë hartat aeronautike, publikohen dhe përditësohen në Publikimin e Informacionit Aeronautik të Shqipërisë (PIA), të nxjerrë në përputhje me rregulloren e miratuar nga ministri.



## Neni 91

**Kontrollorët e trafikut ajror**

1. Kontrollorët e trafikut ajror, si dhe personat dhe organizatat e përfshira në trajnimin, testimin, kontrollimin ose vlerësimin mjekësor të kontrollorëve të trafikut ajror, pajisen me licencë dhe/ose certifikatë, në përputhje me kërkesat e këtij Kodi dhe akteve nënligjore në zbatim të tij.

2. Kontrollorët e trafikut ajror pajisen me licencë nga AAC-ja. Kërkesat, kriteret dhe procedurat për licencimin përcaktohen me rregullore të miratuar me urdhër të ministrit përgjegjës për transportin.

3. Licenca sipas pikës 2 të këtij neni, lëshohet vetëm kur aplikanti për licencë demonstroi se ai/ajo përmbush kërkesat thelbësore, që lidhen me njohuritë teorike, aftësitë praktike, aftësitë gjuhësore, përvojën, dhe procedurat e përcaktuara me vendim të Këshillit të Ministrave.

## Neni 92

**Tarifat për SHLA-në**

1. Tarifat për ofrimin e SHLA-së llogariten nga ofruesit e përcaktuar për këto shërbime, duke reflektuar koston bazë të shërbimeve dhe përballohen nga përdoruesit e këtyre shërbimeve, përveç rastit kur është parashikuar ndryshe sipas këtij Kodi. Tarifat e lundrimit ajror përfshijnë tarifën e lundrimit ajror në rrugëkalim (*enroute*) dhe tarifën për shërbimet e lundrimit ajror, që ofrohen në aerodrome për nisjen dhe mbërritjen e fluturimeve.

2. Tarifat e lundrimit ajror në rrugëkalim përcaktohen, faturohen dhe mbledhen nga Eurocontrol-i, në emër të Republikës së Shqipërisë, bazuar në sistemin e tarifave në rrugëkalim të Eurocontrol-it.

3. Në kuptim të këtij Kodi, termi “sistemi i tarifave në rrugëkalim të Eurocontrol-it” është sistemi i vendosur në konventën e Eurocontrol-it, “Për bashkëpunimin për sigurinë e lundrimit ajror” të 13 dhjetorit 1960, të ndryshuar, dhe në marrëveshjen shumëpalëshe “Për tarifën në rrugë”, të 12 shkurtit 1981. Tarifat për shërbimet e lundrimit ajror në rrugëkalim faturohen si një tarifë e vetme për fluturimin, në bazë të distancës së fluturuar brenda secilit vëllim tarifor të hapësirës ajrore dhe në bazë të peshës së avionit.

4. Tarifat për SHLA-të, që ofrohen në aerodrome ose grupe aerodromesh për nisjen dhe mbërritjen e fluturimeve, llogariten si një tarifë vetëm për nisjen e fluturimit, duke marrë parasysh peshën e avionit dhe duke aplikuar metodat e përcaktuara dhe të miratuara nga AAC-ja. Tarifat e llogaritura sipas kësaj pike faturohen e mbledhen nga ofruesit përkatës të SHLA-ve ose përfaqësuesit e autorizuar të tyre, përveç rastit kur parashikohet ndryshe nga ky Kodi.

## Neni 93

**Parimet e vendosjes së tarifave**

Tarifat bazohen në koston për njësi dhe janë të një natyre jodiskriminuese. Ato llogariten duke pasur parasysh interesat e të dyja palëve, të ofruesve dhe përdoruesve të shërbimeve të trafikut ajror.

## Neni 94

**Kostoja për njësi**

1. Kostoja për njësi për shërbimin e lundrimit ajror në rrugëkalim llogaritet nga ofruesit e SHLA-së si një njësi kostoje mbi bazë vjetore për çdo vëllim tarifor të hapësirës ajrore, në përputhje me parimet për përcaktimin e koston bazë, për pagesat gjatë udhëtimeve në korridoret ajrore dhe për llogaritjen e kurseve të njësisë të Eurocontrol-it. Kostot autorizohen nga AAC-ja, miratohen nga Eurocontrol-i, publikohen në PIA dhe komunikohen në ICAO.

2. Kostoja për njësi, për shërbimet e ofruara në aerodrome dhe grupe aerodromesh, llogaritet nga ofruesi i SHLA-së si njësi kostoje me bazë vjetore dhe miratohet nga AAC-ja në përputhje me dispozitat e këtij Kodi.

3. Mënyra e llogaritjes së koston për njësi për shërbimet e lundrimit ajror dhe për shërbimet e ofruara në aerodrome përcaktohet me rregullore të miratuar me urdhër të ministrit përgjegjës për transportin në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare përkatëse.

4. Bazuar në parimet e mësipërme, ofruesi i SHLA-së nuk është subjekt fitimprurës. OSHLA-ja mbulon nevojat dhe operon me bilance, ku të ardhurat barazohen me shpenzimet.



## Neni 95

**Skema e performancës**

1. Për të përmirësuar performancën e shërbimeve të lundrimit ajror dhe funksionet e rrjetit në qiellin e vetëm evropian, hartohet një skemë e performancës për shërbimet e lundrimit ajror, e cila përfshin:

a) përshtatjen me objektivat e performancës në nivel kombëtar e rajonal, kur Republika e Shqipërisë të jetë pjesë e FAB-it në fushat kryesore të performancës së sigurisë, mjedisit, kapacitetit dhe efikasitetit të kostove;

b) planet kombëtare ose planet për blloqet funksionale të hapësirës ajrore, duke përfshirë objektivat e performancës, të përputhshëm me objektivat e performancës së Komunitetit Evropian;

c) rishikimin, monitorimin dhe krahasimin periodik të performancës së shërbimeve të lundrimit ajror.

2. Planet kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore, të përmendura në shkronjën “b” të pikës 1 të këtij neni, hartohen nga AAC-ja dhe miratohen nga ministri.

3. AAC-ja, në cilësinë e Autoritetit Mbikëqyrës Kombëtar, koordinon me Komisionin Evropian dhe me organin e përcaktuar prej tij për rishikimin e performancës, për të përfituar ndihmë për zbatimin e skemës së performancës.

4. Rregullat dhe metodologjia për ndërtimin e skemës së performancës përcaktohen me udhëzim të ministrit.

**KAPITULLI VII  
KËRKIMI DHE SHPËTIMI**

## Neni 96

**Shërbimet e kërkimit dhe të shpëtimit**

1. Planëzimi, organizimi, koordinimi dhe kryerja e operacioneve të kërkimit dhe të shpëtimit në territorin e Republikës së Shqipërisë është përgjegjësi e Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit.

2. Operacionet e kërkimit dhe të shpëtimit kryhen nga strukturat e shërbimit të kërkim-shpëtimit, të përcaktuara në Planin Kombëtar të Kërkim-Shpëtimit.

3. Rregullat dhe procedurat për organizimin e Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit përcaktohen në legjislacionin për shërbimin e kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë.

## Neni 97

**Bashkëpunimi me shtetet fqinje**

Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit bashkëpunon me shërbimet e huaja të kërkimit dhe shpëtimit, në përputhje me marrëveshjet ekzistuese dypalëshe ose shumëpalëshe.

## Neni 98

**Kostot**

1. Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit përgatit planet e operimit, të cilat përmbajnë hollësi për aktivitetet që duhen kryer për shërbimet e kërkimit dhe shpëtimit, duke përfshirë edhe fondet përkatëse.

2. Llogaritja e kostos së shërbimit të kërkimit dhe të shpëtimit përfshin kostot e krijuara nga tërësia e pajisjeve dhe e personelit të përhershëm të angazhuar për ofrimin e këtij shërbimi, në funksion të aviacionit civil, të cilat përfshihen në koston bazë.

3. Rregullat e hollësishme për llogaritjen e kostove përcaktohen në legjislacionin për shërbimin e kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë.

**KAPITULLI VIII  
INVESTIGIMI I AKSIDENTEVE DHE  
INCIDENTEVE**

## Neni 99

**Objekti dhe qëllimi**

1. Çdo aksident apo incident i rëndë ajror, i ndodhur në territorin e Republikës së Shqipërisë, investigohet.

2. Qëllimi i investigimit është përmirësimi i sigurisë ajrore, duke mundësuar kryerjen e shpejtë të investigimeve, të cilat synojnë parandalimin e aksidenteve dhe të incidenteve të ardhshme.

3. Përcaktimi i fajit dhe i përgjegjësisë nuk është qëllim i investigimit.



## Neni 100

**Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit**

1. Investigimi i aksidenteve dhe i incidenteve të rënda kryhet nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit (*safety*) në Aviacionin Civil, në varësi të ministrit.

2. Organizimi dhe funksionimi i Autoritetit Kombëtar të Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil (Autoriteti i Investigimit) përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

3. Autoriteti i Investigimit, nga pikëpamja funksionale dhe organizative, është i pavarur nga autoritetet e aviacionit, të cilët mbikëqyrin vlefshmërinë ajrore, licencimin, operimin e një avioni, mirëmbajtjen, licencimin e personelit, kontrollin e trafikut ajror dhe operimin e aerodromeve, si edhe nga të gjithë personat fizikë e juridikë, interesat ose misioni i të cilëve mund të jenë në konflikt me detyrën e ngarkuar tek autoriteti i investigimit, ose mund të influencojnë në objektivitetin e këtij autoriteti.

4. Autoriteti i investigimit mund të bashkëpunojë me shtete të tjera për kryerjen e investigimeve.

5. Autoriteti i investigimit mund të delegojë detyrën e kryerjes së një investigimi për një aksident ose incident të rëndë te një autoritet homolog i një shteti tjetër, në varësi të një marrëveshjeje të përbashkët dhe mundëson kryerjen e procesit të investigimit nga ky autoritet tjetër.

6. Autoriteti i investigimit investigon edhe aksidente apo incidente të rënda, që përfshijnë avionë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë apo që operohen nga një sipërmarrje e vendosur në Republikën e Shqipërisë, të cilat kanë ndodhur jashtë territorit të saj, kur hetime të tilla nuk kryhen nga një shtet tjetër.

7. Autoriteti i Investigimit ka të paktën një investigues të aftë për të kryer funksionin e investiguesit në detyrë, në rastin e një aksidenti ajror.

## Neni 101

**Rregullat për investigimin**

Këshilli i Ministrave me vendim përcakton rregullat për procesin e investigimit lidhur me:

a) përcaktimin e aksidenteve dhe incidenteve të rënda, subjekt i investigimit të sigurisë së operimit;

b) bashkëpunimin ndërmjet Autoritetit të Investigimit me autoritetet homologe të investigimit dhe EASA-s;

c) koordinimin e investigimeve me organet e tjera juridike të përfshira;

ç) kompetencat e investiguesit në detyrë dhe rekomandimet e sigurisë;

d) mbrojtjen e informacionit të ndjeshëm për sigurinë e operimit.

## Neni 102

**Detyrimi për të njoftuar aksidentet dhe incidentet e rënda**

1. Në rastin e ndodhjes së një aksidenti ose incidenti të rëndë në territorin e Republikës së Shqipërisë, çdo person i përfshirë në të dhe/ose ka njohuri për ndodhjen e tij, njofton menjëherë Autoritetin e Investigimit.

2. Autoriteti i Investigimit njofton menjëherë EASA-n, ICAO-n dhe autoritetet homologe të shteteve të tjera që kanë të bëjnë me ngjarjen, si dhe Qendrën Kombëtare Operacionale të Emergjencave Civile.

## Neni 103

**Pjesëmarrja e shteteve të tjera në investigim**

1. Me marrjen e njoftimit sipas pikës 2 të nenit 102, shteti i regjistrat, shteti i operatorit, shteti i modelimit dhe shteti i prodhimit kanë të drejtë të caktojnë një përfaqësues të akredituar për të marrë pjesë në investigim.

2. Përfaqësuesi i akredituar mund të caktojë këshilltarë për të marrë pjesë në investigim nën mbikëqyrjen e tij.

3. Pjesëmarrësit në investigim kanë të drejtë të marrin pjesë në të gjitha aspektet e investigimit, nën kontrollin e investiguesit në detyrë dhe në veçanti, kanë të drejtë:

a) të vizitojnë vendin e aksidentit;

b) të ekzaminojnë mbetjet;

c) të marrin informacion nga dëshmitarët dhe të sugjerojnë pyetje sipas fushave;

ç) të kenë akses të plotë tek të gjitha provat, sa më shpejt të jetë e mundur;

d) të marrin kopje të të gjitha dokumenteve përkatëse;

dh) të marrin pjesë në analizat e regjistrimeve të marra nga pajisjet dhe sistemet elektronike;



e) të marrin pjesë në veprimtaritë investiguese të ngjarjes jashtë vendit, siç janë ekzaminimet e përbërësve, të mbledhjeve teknike, testet dhe eksperimentet;

ë) të marrin pjesë në takime për ecurinë e investigimit dhe të diskutojnë analizat, rezultatet, shkaqet dhe rekomandimet për sigurinë;

f) të paraqesin mendime apo pretendime me shkrim për elemente të ndryshme të investigimit.

4. Autoriteti i investigimit mund të pranojë si pjesëmarrës në investigim përfaqësues të akredituar të shteteve të tjera, të ndryshëm nga ata të përmendur në pikën 1 të këtij neni. Pjesëmarrja e tyre lejohet vetëm për ato çështje për të cilat autoriteti i investigimit i ka pranuar ata.

5. Mbi të njëjtën bazë, si për pikat pararendëse të këtij neni, një përfaqësues i autoritetit për investigimin, gjithashtu, mund të marrë pjesë në investigime të ndërmarra nga një shtet tjetër.

#### Neni 104

### Raporti i investigimit

1. Çdo investigim për sigurinë e operimit pasohet nga një raport në një formë të përshtatshme për llojin dhe rëndësinë e aksidentit ose incidentit të rëndë. Raporti i referohet vetëm qëllimit të investigimit dhe, nëse është e nevojshme, përmban rekomandime për sigurinë e operimit. Në raport ruhet anonimat i personave të përfshirë në ngjarje.

2. Raporti përfundimtar u dërgohet për mendim e koment:

a) përfaqësuesve të akredituar të shteteve që përcaktohen në nenin 103 të këtij Kodi;

b) të gjitha shteteve që kanë marrë pjesë në hetim, përfshirë edhe EASA-n;

c) autoriteteve që kanë lidhje me aviacionin;

ç) ministrit dhe AAC-së.

Komentet e rëndësishme dhe të bazuara përfshihen në raportin përfundimtar sipas rastit. Në rast se brenda 60 (gjashtëdhjetë) ditëve nga data e dërgimit të draftit nuk ka komente, raporti përfundimtar quhet i përfunduar.

3. Autoriteti i Investigimit, nëse është e mundur, brenda 12 (dymbëdhjetë) muajve nga data e aksidentit ose incidentit të rëndë, përgatit raportin përfundimtar të investigimit dhe rekomandimet për sigurinë, të cilat ua përcjell:

a) Këshillit të Ministrave;

b) ministrit;

c) shteteve të përcaktuara në pikën 1 të nenit 103 të këtij Kodi;

ç) shteteve të përcaktuara në pikën 4 të nenit 103 të këtij Kodi;

d) ICAO-s, në përputhje me standardet ndërkombëtare;

dh) shteteve palë në marrëveshjen shumëpalëshe;

e) Komisionit Evropian dhe EASA-s, me përjashtim të rasteve kur raporti është publikuar në mënyrë elektronike, në këtë rast Autoriteti i Investigimit vetëm i njofton ata reciprokisht.

4. Këshilli i Ministrave merr masat e nevojshme për zbatimin e rekomandimeve për sigurinë e operimit, të nxjerra nga Autoriteti i Investigimit.

#### Neni 105

### Mbledhja e të dhënave

Autoriteti i Investigimit, investiguesi në detyrë dhe pjesëmarrësit, sipas nenit 104 të këtij Kodi, kanë të drejtë, në përputhje me kompetencat përkatëse, të mbledhin, të përpunojnë e të përdorin të dhëna personale të personave të përfshirë në investigim, të prekur nga/ose dëshmitarë të aksidentit apo incidentit të rëndë, për aq sa nevojitet për qëllimin e investigimit dhe duhet të ruajnë konfidencialitetin e të dhënave personale të personave të përfshirë në investigim e të mos bëjnë shpërndarjen e tyre.

#### Neni 106

### Shpërndarja e të dhënave

Autoriteti i Investigimit ka të drejtë t'u shpërndajë autoriteteve publike të dhënat e mbledhura, sipas nenit 105 të këtij Kodi, kur është në interes të sigurisë së aviacionit, lëshimit të licencave ose lejeve të avionëve, zhvillimit të procedurave gjyqësore, sqarimit të pretendimeve për aksidentin ose incidentin e rëndë dhe informimit të të afërmeve të personave të përfshirë ose të ndikuar nga aksidenti apo incidenti i rëndë.

#### Neni 107

### Kostot e Autoritetit të Investigimit dhe kostot e investigimit

1. Llogaritja e kostos së Autoritetit të Investigimit përfshin kostot e krijuara nga tërësia e



pajisjeve dhe e personelit të përhershëm civil, të angazhuar në funksion të aviacionit civil për këtë qëllim, të cilat përfshihen në koston bazë.

2. Në rastin e një aksidenti ose incidenti të rëndë, Këshilli i Ministrave miraton fondin e veçantë për shpenzimet e nevojshme për investigimin.

3. Pronari i avionit mbulon shpenzimet për heqjen e avionëve ose të mbetjeve. Ky rregull zbatohet edhe kur investiguesi në detyrë urdhëron heqjen e tyre për qëllime të investigimit.

## KAPITULLI IX RAPORTIMI I NGJARJEVE

Neni 108

### Qëllimi i raportimit të ngjarjeve

Qëllimi i vetëm i raportimit të ngjarjeve është parandalimi i aksidenteve dhe i incidenteve dhe jo përcaktimi i fajit apo i përgjegjësisë.

Neni 109

### Raportimi i detyrueshëm

1. Ngjarjet, të cilat paraqesin një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë e aviacionit dhe që bien në kategoritë e mëposhtme, raportohen nga personat e listuar në pikën 2 të këtij neni nëpërmjet sistemeve të raportimit të detyrueshëm për:

- a) ngjarje që lidhen me operimin e avionit;
- b) ngjarje që lidhen me kushtet teknike, mirëmbajtjen dhe riparimin e avionit;
- c) ngjarje që lidhen me shërbimet e lundrimit ajror dhe facilitetet;
- ç) ngjarje që lidhen me aerodromet dhe shërbimet e përpunimit në tokë;
- d) ngjarje që përfshijnë një avion pa pilot, për të cilin nuk kërkohet certifikatë ose deklaratë, përveç rasteve kur ngjarja apo ndonjë informacion i lidhur me sigurinë në operim të mjetit ka rezultuar në një dëmtim fatal të një personi ose ka përfshirë një avion tjetër me pilot.

2. Personat fizikë që detyrohen t'i raportojnë AAC-së ngjarjet në Republikën e Shqipërisë nëpërmjet sistemit të raportimit janë:

- a) piloti në komandë, ose, në rastet kur piloti në komandë nuk është në gjendje për të raportuar ngjarjen, çdo anëtar tjetër në zinxhirin komandues të një avionit;

b) personi, i cili merret me biznesin e modelimit, të prodhimit, mirëmbajtjes ose modifikimit të një avionit, ose të çdo pajisjeje ose pjese të lidhur me to;

c) personi, i cili nënshkruan një certifikatë të vlefshmërisë ajrore, ose të lejimit për shërbim për një avion, ose çdo pajisje apo pjesë e lidhur me to;

ç) personi, i cili ushtron një funksion, që i kërkon atij të jetë i autorizuar nga Republika e Shqipërisë si kontrollor i trafikut ajror, ose zyrtar i informacionit për shërbimet e fluturimeve;

d) personi, i cili kryen një funksion të lidhur me menaxhimin e sigurisë së operimit të një aeroporti të hapur për transport ajror tregtar;

dh) personi, i cili kryen një funksion të lidhur me instalimin, modifikimin, mirëmbajtjen, riparimin, rinovimin, kontrollin e fluturimit (*flight-checking*), ose inspektimin e pajisjeve të lundrimit ajror;

e) personi, i cili kryen një funksion të lidhur me përpunimin e avionit në tokë, përfshirë furnizimin me karburant, shërbimet, përgatitjen e listëngarkesës, ngarkimin, heqjen e akullit dhe tërheqjen e avionit në një aeroport të hapur për transport ajror tregtar.

3. Pika 1 e këtij neni zbatohet edhe për ngjarjet që përfshijnë avionët shqiptarë jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, si dhe për ngjarjet që përfshijnë avionët e huaj, të cilët në kohën e ngjarjes operohen nga operatorë shqiptarë.

4. Ngjarjet e raportuara nga personat e përcaktuar sipas pikës 1 të këtij neni, verifikohen/investigohen nga AAC-ja.

Neni 110

### Raportimi vullnetar

AAC-ja krijon sistemin e raportimit vullnetar të ngjarjeve, i cili shërben për të mbledhur të dhënat për detajet e ngjarjeve dhe informacionin lidhur me sigurinë e operimit për:

a) ngjarjet që nuk i nënshtrohen raportimit të detyrueshëm sipas pikës 1 të nenit 109 të këtij Kodi;

b) ngjarjet e raportuara nga persona që nuk janë listuar në pikën 2 të nenit 109 të këtij Kodi.





Neni 111

### Konfidencialiteti dhe përdorimi i përshtatshëm i informacionit

1. AAC-ja merr masa për të garantuar konfidencialitetin e informacionit dhe të detajeve për ngjarjen. Të dhënat personale përdoren, për aq sa është e nevojshme, në përmbushje të qëllimit të raportimit të ngjarjeve.

2. Nuk vihet në dispozicion ose përdoret informacioni për ngjarjet:

a) me qëllim përcaktimin e fajit ose përgjegjësisë; ose

b) për çdo qëllim tjetër, përveç atij të ruajtjes ose përmirësimit të sigurisë së operimit.

3. Çdo subjekt që raporton një ngjarje në AAC, përpara se të raportojë, do të fshijë çdo të dhënë personale të raportuesit, që është vënë i pari në dijeni për ngjarjen.

4. Çdo person përgjegjës i AAC-së, i cili ka autorizim për të pasur akses në bazën e të dhënave të ngjarjeve të raportuara, nënshkruan një deklaratë, ku angazhohet se nuk do të shpërndajë asnjë të dhënë për të cilën janë vënë në dijeni nga baza e të dhënave të raportimit.

Neni 112

### Rregullat për raportimin e ngjarjeve

Rregullat e hollësishme për raportimin e ngjarjeve parashikohen në rregulloren e miratuar nga ministri në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

## KAPITULLI X

### SIGURIA E AVIACIONIT CIVIL

Neni 113

### Standardet bazë dhe masat e përgjithshme të sigurisë në aviacion

1. Standardet bazë për ruajtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil, përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

2. Masat e detajuara dhe ato të lejuara alternative për zbatimin e standardeve bazë miratohen nga ministri.

Neni 114

### Organizimi dhe mbikëqyrja e sigurisë në aviacionin civil

1. Autoriteti përgjegjës për sigurinë e aviacionit civil në Republikën e Shqipërisë është AAC-ja, përveç kur parashikohet ndryshe në këtë Kod.

2. Përveçse kur parashikohet ndryshe në këtë Kod, AAC-ja ndërmerr masat e nevojshme rregullative për parandalimin e ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil.

3. AAC-ja ka detyrimin e përgjegjësinë për hartimin, zhvillimin, zbatimin dhe mbikëqyrjen e zbatimit të ligjeve, rregulloreve, praktikave dhe procedurave për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, duke marrë parasysh sigurinë e operimit (*safety*), rregullshmërinë dhe eficiencën e fluturimeve, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

4. Me qëllim koordinimin e aktiviteteve të sigurisë ndërmjet departamenteve dhe organizatave të tjera shtetërore, aeroporteve dhe operatorëve ajrorë, ofruesit të shërbimeve të lundrimit ajror dhe entiteteve të tjera të lidhura ose që janë përgjegjëse për zbatimin e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil dhe standardeve për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjeve të paligjshme, krijohet Komiteti Kombëtar i Sigurisë së Aviacionit Civil, i kryesuar nga drejtuesi i AAC-së.

5. Përbërja dhe funksionimi i Komitetit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozimin e ministrit përgjegjës për transportin.

Neni 115

### Programi Kombëtar i Sigurisë së Aviacionit Civil

1. Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës për hartimin, zbatimin dhe mirëmbajtjen e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil (PKSAC).

2. PKSAC-ja përcakton përgjegjësitë për zbatimin e standardeve bazë të përbashkëta të përcaktuara në nenin 113 të këtij Kodi dhe përshkruan masat që duhen zbatuar nga operatorët dhe entitetet për këtë qëllim.

3. PKSAC-ja miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozimin e ministrit.



## Neni 116

**Programi Kombëtar për Kontrollin e Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit**

1. AAC-ja duhet të hartojë, të zbatojë dhe të mirëmbajë një Program Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil, që të përcaktojë përputhshmërinë, vlefshmërinë dhe efektivitetin me kërkesat e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil.

2. Dispozitat e Programit Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil janë të detyrueshme për të gjithë operatorët e aeroportit/aerporteve, transportuesit ajrorë, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe subjektet e përfshira ,ose që janë përgjegjëse për çdo aspekt të zbatimit të këtij programi.

3. Programi Kombëtar i Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil miratohet nga ministri.

## Neni 117

**Aktivitetet e kontrollit të cilësisë**

Aktivitetet e kontrollit, të detajuara në Programin Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil, kryhen nga një personel i trajnuar dhe i kualifikuar, i zgjedhur në përputhje me kriteret e miratuara. Aktivitetet e kontrollit përfshijnë auditime të sigurisë, inspektime, testime (të hapura ose të fshehta), studime dhe investigime nga inspektorë dhe/ose auditues të certifikuar kombëtarë të sigurisë së aviacionit.

## Neni 118

**Programi i sigurisë së aeroportit**

1. Çdo operator i aeroportit, që ofron shërbime të aviacionit civil, harton, zbaton dhe mirëmban një program të sigurisë së atij aeroporti.

2. Ky program përshkruan metodat dhe procedurat që duhen ndjekur nga operatori i aeroportit, me qëllim që të plotësohen kërkesat e këtij Kodi dhe ato të PKSAC-së.

3. Autoriteti i aeroportit është përgjegjës për zhvillimin, zbatimin, mirëmbajtjen e programit të trajnimeve të sigurisë për stafin e aeroportit, të programit të kontrollit të brendshëm dhe për kryerjen e funksioneve të kontrollit të cilësisë në nivel aeroporti.

4. Programet fillestare dhe ndryshimet miratohen nga AAC-ja.

5. Programi i sigurisë së aeroportit zbatohet nga të gjitha subjektet e përfshira ose që kanë përgjegjësi për zbatimin e masave të sigurisë në atë aeroport, në bazë të Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil.

6. Në çdo aeroport, për të ndihmuar autoritetin e aeroportit në rolin e tij të koordinimit për zbatimin e kontrolleve të sigurisë dhe procedurave të detajuara në programin e sigurisë së aeroportit, krijohet komiteti i sigurisë së aeroportit.

7. Në projektimin e aerporteve, në ndërtimet e objekteve të reja dhe/ose shtesave në ato ekzistuese në aerporte përfshihen kërkesat e nevojshme që garantojnë zbatimin e masave të sigurisë të parashikuara në këtë Kod dhe në PKSAC.

## Neni 119

**Programi i sigurisë së transportuesve ajrorë, operatorit të avionit dhe ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror**

1. Çdo transportues ajror, që ofron shërbime nga aeroportet e Republikës së Shqipërisë, harton, zbaton dhe përditëson një program të sigurisë së kompanisë ajrore. Ky program përshkruan metodat dhe procedurat që duhet të ndjekë transportuesi ajror në përputhje me PKSAC-në. Programi përfshin masa të brendshme të kontrollit të cilësisë që përshkruajnë se si pajtueshmëria me këto metoda e procedura duhet monitoruar nga kompania ajrore. Programet fillestare dhe ndryshimet miratohen nga AAC-ja.

2. Çdo subjekt që kryen operime në të cilat avioni përdoret për shërbime të specializuara, si ato për agrikulturë, ndërtim, fotografime, vëzhgime, mbikëqyrje dhe patrullime, kërkim dhe shpëtëm, reklamë etj., harton, zbaton dhe mirëmban një program të shkruar të sigurisë si operator avioni, që plotëson kërkesat e PKSAC-së. Programi përmban të dhëna specifike të operimeve për tipin e operimeve që kryhen.

3. OSHLA-ja dhe subjektet e tjera që sipas PKSAC-së zbatojnë standardet e sigurisë së aviacionit civil, hartojnë, zbatojnë dhe mirëmbajnë një program sigurie për të plotësuar kërkesat e PKSAC-së. Ky program përshkruan metodat dhe procedurat që duhen ndjekur nga OSHLA-ja



dhe/ose subjektet për plotësimin e kërkesave të PKSAC-së. Programi fillestar dhe ndryshimet miratohen nga AAC-ja.

Neni 120

### **Programi Kombëtar i Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil**

1. AAC-ja, në bashkëpunim me ministrinë që mbulon çështjet e rendit publik, harton dhe zbaton Programin Kombëtar të Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil. Programi ka për qëllim vendosjen e kuadrit rregullator për zgjedhjen, trajnimin dhe procedurat e certifikimit për të gjitha kategoritë e personelit që zbaton ose ka përgjegjësi për zbatimin e masave të sigurisë e të organizatave të trajnimit të përfshira në sigurinë e aviacionit, duke vendosur përgjegjësi të caktuara për të gjitha subjektet e përfshira, ose që mbikëqyrin masat e sigurisë të përshkruara në PKSAC.

2. Dispozitat e Programit Kombëtar të Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil janë të detyrueshme për të gjitha subjektet e përfshira ose që janë përgjegjëse për çdo aspekt të zbatimit të programit. Ky program miratohet nga ministri.

3. AAC-ja siguron që të gjitha kategoritë e personelit të sigurisë dhe të subjekteve të përfshira, ose që janë përgjegjëse për implementimin e aspekteve të ndryshme të PKSAC-së dhe persona të tjerë jo pasagjerë që kërkojnë hyrje të pashoqëruar në zonën ajrore, të marrin në fillim dhe periodikisht trajnim të përgjithshëm të ndërgjegjësimit të sigurisë.

Neni 121

### **Kontrolli i së kaluarës së personelit të sigurisë**

1. Personeli i aviacionit, që ka akses në zonat me siguri të kufizuar ose që punon në pozicione të lidhura me sigurinë, i nënshtrohet kontrollit të së kaluarës për një periudhë jo më të shkurtër se pesë vjet. Kontrolli përsëritet në intervale të rregullta, të cilat nuk duhet të tejkalojnë periudhën prej pesë vjetësh.

2. Kontrolli i së kaluarës kryhet me kërkesë të AAC-së nga ministria që mbulon çështjet e rendit publik, në përputhje me aktet ligjore dhe nënligjore në fuqi.

3. Ofruesit e shërbimeve në aviacionin civil i propozojnë AAC-së iniciimin e kontrollit të së kaluarës për personelin përkatës sipas pikës 1 të këtij neni.

4. AAC-ja miraton dhe publikon kriteret skualifikuese të lidhura me kontrollin e së kaluarës.

Neni 122

### **Masat parandaluese të sigurisë**

1. Në bordin e avionëve civilë ndalohet futja, mbartja apo transportimi i paautorizuar i armëve, lëndëve eksplozive ose i pajisjeve të tjera të rrezikshme, artikujve ose substancave, që mund të shërbejnë për kryerjen e akteve të ndërhyrjes së paligjshme.

2. Masat e posaçme parandaluese zbatohen lidhur me:

- a) kontrollin në hyrje të zonave të aeroporteve;
- b) avionët e angazhuar në fluturimet tregtare;
- c) pasagjerët dhe bagazhet e tyre të dorës;
- ç) bagazhet e hambarit;
- d) kargon, postën dhe mallrat e tjera;
- dh) kategoritë e veçanta të pasagjerëve;
- e) zonën publike;

ë) kërcënimet kibernetike për mbrojtjen nga ndërhyrjet e paligjshme të informacionit kritik dhe sistemeve të teknologjisë së komunikimit e të dhënave që përdoren në aviacionin civil.

Neni 123

### **Kostot e sigurisë**

1. Kostot e nevojshme për zbatimin e masave të sigurisë të përcaktuara në këtë Kod për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, përballohen nga shteti, subjektet e aeroportit, shoqëritë ajrore, agjenci të tjera përgjegjëse ose përdoruesit.

2. Shteti përcakton rrethanat dhe masën e tarifave të sigurisë, të cilat duhet të jenë të lidhura direkt me kostot e operimit të shërbimeve të sigurisë. Nëse kërkohet për forcimin e mëtejshëm të masave të sigurisë dhe është në përputhje me ligjin e zbatueshëm, shteti mund të kontribuojë me përdoruesit.



Neni 124

**Transporti i armëve dhe i municioneve të luftës**

1. Operatori nuk mund të transportojë nëpërmjet ajrit armë dhe/ose municione lufte, përveç rasteve kur personi i mbart ato në zbatim të ligjeve të vendit, në përmbushje të detyrës dhe kur është i autorizuar nga shteti. Operatori informon me shkrim pilotin në komandë për personin e autorizuar, llojin, peshën ose sasinë dhe vendndodhjen e çdo arme dhe/ose municioni lufte, që do të transportohet, përpara se të fillojë fluturimi.

2. Municionet e luftës, kur autorizohen për transport, mbahen në bordin e avionit ose në hambar, sipas rregullave dhe procedurave të miratuara nga ministri, në një vend të paarrtshëm nga pasagjerët, të përcaktuar për këtë fluturim.

3. Armët e zjarrit gjatë transportit duhet të jenë të pambushura.

Neni 125

**Transportimi i armëve sportive**

1. Operatori merr të gjitha masat e nevojshme për t'u siguruar se atij do t'i raportohet për armët sportive që transportohen nëpërmjet ajrit.

2. Pikat 2 dhe 3 të nenit 124 të këtij Kodi zbatohen edhe për transportimin e armëve sportive.

Neni 126

**Transportimi i mallrave të rrezikshme**

1. Operatori ajror nuk mund të transportojë mallra, të cilat janë të përkufizuara si të rrezikshme, në veçanti gazra helmuese, karburant bërthamor, armë biologjike dhe lëndë të tjera radioaktive, përveçse kur ai është i pajisur me leje të lëshuar nga AAC-ja.

2. Rregullat për transportimin e mallrave të rrezikshme nga ajri përcaktohen me rregullore të miratuara nga ministri në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 127

**Menaxhimi i përgjigjes ndaj akteve të ndërhyrjes së paligjshme**

Me qëllim parandalimin dhe organizimin e përgjigjes ndaj një akti të ndërhyrjes së paligjshme, AAC-ja, në bashkëpunim me organet e tjera shtetërore, operatorët dhe subjektet, zhvillon masat parandaluese për menaxhimin e krizave, teknikave dhe procedurave, të cilat përfshijnë identifikimin e krizave, planëzimin e përgjigjes së duhur, ballafaqimin dhe zgjidhjen e tyre.

Neni 128

**Lehtësirat**

1. Në çdo aeroport, operatori ngre një komitet për lehtësirat e aeroportit. Anëtarët e këtij komiteti janë përfaqësues nga operatori i aeroportit, transportuesit ajrorë, ofruesit e shërbimeve në aeroport, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, AAC-ja, ministria përgjegjëse për transportin, ministria përgjegjëse për rendin publik, autoriteti përgjegjës për doganat, përfaqësues të tjerë, nëse aktivitetet e tyre janë të lidhura me lehtësirat.

2. Komiteti për lehtësirat e aeroportit kontrollon e monitoron zbatimin e masave lehtësuese dhe këshillon për të gjitha aktivitetet e tjera të lidhura drejtpërdrejt me lehtësirat e aviacionit në aeroport.

3. Operatori i aeroportit zhvillon një program për lehtësirat e aeroportit në përputhje me Programin Kombëtar për Lehtësirat në Aviacionin Civil. Programi për lehtësirat e aeroportit miratohet nga AAC-ja.

4. Operatori i një aeroporti zbaton masat e lehtësirave në përputhje me programin e miratuar të lehtësirave të aeroportit. Masat e procedurat për lehtësirat e aviacionit civil miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 129

**Komiteti Kombëtar për Lehtësirat**

1. Me qëllim marrjen e masave për lehtësirat në aviacionin civil, ngrihet Komiteti Kombëtar për Lehtësirat në Aviacionin Civil.

2. Komiteti Kombëtar për Lehtësirat drejtohet nga drejtori ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil, në cilësinë e Koordinatorit Kombëtar për Lehtësirat në Aviacionin Civil.



3. Anëtarët e Komitetit Kombëtar për Lehtësirat janë përfaqësues të propozuar nga ministri përgjegjës për transportin, ministri përgjegjës për rendin publik, Autoriteti i Aviacionit Civil, autoriteti përgjegjës për doganat, autoriteti përgjegjës për turizmin, operatorët e aeroporteve, ofruesit e shërbimeve në aeroport, shoqëritë ajrore dhe përfaqësues të tjerë, nëse aktivitetet e tyre janë të lidhura me lehtësirat. Mënyra e organizimit dhe funksionimi i këtij Komiteti përcaktohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

4. Programi Kombëtar për Lehtësirat në Aviacionin Civil propozohet nga ministri dhe miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

## KAPITULLI XI PËRGJEGJËSIA DHE TË DREJTAT E PASAGJERËVE

### NËNKAPITULLI I RREGULLA TË PËRGJITHSHME

Neni 130

#### Shkëmbimi i njësive monetare

Konvertimi në lekë i shumave të pasqyruara në të drejtat e posaçme të tërheqjes (SDR), në rastet e procedimeve gjyqësore, bëhet sipas vlerës së lekut kundrejt SDR-së në datën e gjykimit. Vlera e lekut kundrejt SDR-së llogaritet sipas metodës së vlerësimit të Fondit Monetar Ndërkombëtar, në fuqi, në datën e gjykimit, për kryerjen e operacioneve ose të shkëmbimeve bankare.

Neni 131

#### Juridiksioni

1. Në rast se transportimi ajror i nënshtrohet Konventës së Montrealit, juridiksioni rregullohet nga kjo konventë. Kur gjykatat shqiptare kanë juridiksion sipas paragrafit 2 të nenit 33, të Konventës së Montrealit, veprimet për kërkim dëmi, bazuar në vdekjen apo plagosjen trupore të një pasagjeri, duhet të ngrihen përpara gjykatës në vendin ku pasagjeri ka adresën kryesore e të përhershme në ditën e aksidentit.

2. Paditë e ngritura, sipas dispozitave nga neni 142 deri tek neni 144 të këtij Kodi, mund t'i nënshtrohen juridiksionit të gjykatave të vendit të destinacionit.

Në rastin e nenit 148 të këtij Kodi, paditë për kërkim dëmi kundër transportuesit në fjalë mund të ngrihen, gjithashtu, përpara gjykatës që ka nën juridiksion transportuesin e kontraktuar dhe paditë kundër transportuesit të kontraktuar mund të ngrihen në gjykatën që ka nën juridiksion transportuesin në fjalë.

3. Padia për shpërblimin e dëmit mund të bëhet edhe në gjykatën e vendit ku ndodh aksidenti ose incidenti.

## NËNKAPITULLI II PËRGJEGJËSIA PËR DËMTIMET NDAJ PALËVE TË TRETA

Neni 132

#### Përgjegjësia e operatorit të avionit

1. Në qoftë se si pasojë e ndodhjes së një aksidenti gjatë operimit të avionit, personit i shkaktohet një dëmtim trupor, dëmtim i pronës dhe/ose vdekje, operatori i avionit konsiderohet përgjegjës.

2. Një person konsiderohet se po përdor një avion kur ai e përdor personalisht ose kur punonjësit ose agjentët e tij përdorin avionin gjatë periudhës së punësimit të tyre, pavarësisht nëse është ose jo brenda qëllimit të detyrave të tyre.

3. Pronari i regjistruar i avionit prezumohet operator dhe njihet si personi përgjegjës, përveç rasteve kur gjatë procesit gjyqësor për përcaktimin e përgjegjësisë së tij ai provon se operatori ishte një person tjetër.

4. Përgjegjësia që rrjedh nga kontrata u nënshtrohet përcaktimeve në nenet 141 deri 149 të këtij Kodi dhe përgjegjësia që rrjedh nga veprimtaritë e avionëve shtetërorë u nënshtrohet përcaktimeve në nenet 150 e 151 të këtij Kodi.

5. Një person që dëmtohet gjatë trajnimit të tij në aviacion, ngre padi ndaj trajnuesit në bazë të dispozitave të Kodit Civil.

6. Në rast se avioni përdoret pa dijeninë dhe miratimin e pronarit, përdoruesi është përgjegjës në vend të pronarit. Pronari është bashkëpërgjegjës kur ai mundëson përdorimin e avionit në mënyrë të tillë. Pronari është personi përgjegjës kur përdoruesi është i punësuar nga pronari i avionit ose kur ai përdor avionin me miratimin e pronarit. Ky rregull nuk përjashton nga përgjegjësia përdoruesin e avionit.



## Neni 133

**Kompensimi në rast vdekjeje**

1. Në rast vdekjeje të një personi, kompensimi përfshin koston e trajtimit mjekësor, të ardhurat e munguara të viktimës së aksidentit gjatë trajtimit mjekësor deri në çastin e vdekjes dhe koston e funeralit, të cilat i rimbursohen personit që është i detyruar të mbulojë këto shpenzime.

2. Në rast se viktimë e aksidentit ka detyrime financiare ndaj një personi të tretë në kohën e aksidentit, sipas detyrimeve ligjore, personi përgjegjës për kompensim është përgjegjës edhe për shlyerjen e këtyre detyrimeve, të cilat viktimë parashikohej t'i shlyente gjatë jetës së tij. Ky rregull zbatohet edhe ndaj një personi të tretë, i cili ka qenë konceptuar, por nuk kishte lindur në kohën e aksidentit.

## Neni 134

**Kompensimi në rast dëmtimi trupor**

1. Në rast të dëmtimit trupor, kompensimi përfshin:

- a) shpenzimet e trajtimit mjekësor;
- b) të ardhurat e munguara gjatë periudhës së trajtimit mjekësor të të plagosurit;
- c) të ardhurat e munguara gjatë periudhës së humbjes së përkohshme ose të përhershme, si pasojë e kufizimeve lokomotore (mendore dhe lëvizëse);
- ç) të ardhurat e pakësuara si pasojë e kufizimeve lokomotore (mendore dhe lëvizëse);
- d) shpenzimet si pasojë e rritjes së nevojave vetjake.

2. Viktimë mund të pretendojë një kompensim të drejtë monetar për dëmin jomaterial.

## Neni 135

**Shuma e përgjegjësisë**

1. Shuma e përgjegjësisë për një aksident kufizohet sipas MMN-së së avionit si më poshtë:

- a) më pak se 500 (pesëqind) kg deri në 750 000 (shtatëqind e pesëdhjetë mijë) SDR;
- b) më pak se 1 000 (një mijë) kg deri në 1 500 000 (një milion e pesëqind mijë) SDR;
- c) më pak se 2 700 (dy mijë e shtatëqind) kg deri në 3 000 000 (tre milionë) SDR;
- ç) më pak se 6 000 (gjashtë mijë) kg deri në 7 000 000 (shtatë milionë) SDR;

d) më pak se 12 000 (dymbëdhjetë mijë) kg deri në 18 000 000 (tetëmbëdhjetë milionë) SDR;

dh) më pak se 25 000 (njëzet e pesë mijë) kg deri në 80 000 000 (tetëdhjetë milionë) SDR;

e) më pak se 50 000 (pesëdhjetë mijë) kg deri në 150 000 000 (njëqind e pesëdhjetë milionë) SDR;

ë) më pak se 200 000 (dyqind mijë) kg deri në 300 000 000 (treqind milionë) SDR;

f) më pak se 500 000 (pesëqind mijë) kg deri në 500 000 000 (pesëqind milionë) SDR;

g) 500 000 (pesëqind mijë) kg dhe më shumë deri në 700 000 000 (shtatëqind milionë) SDR.

2. Në rastet e vdekjeve dhe të dëmtimeve trupore përgjegjësia është e kufizuar deri në 100 000 (njëqind mijë) SDR.

3. Në rast se shuma totale e kompensimit të viktimave të të njëjtit aksident tejkalon shumën maksimale sipas pikës 1 të këtij neni, kompensimi për çdo viktimë duhet të zvogëlohet në mënyrë të barabartë, në përputhje me raportin e shumës totale të kërkuar me shumën maksimale.

4. Në rast se kërkohet kompensimi për dëmtim vetjak dhe dëmtim material, dy të tretat e shumës maksimale, sipas pikës 1 të këtij neni, do të paguhet për dëmtimet vetjake. Në rast se kjo shumë nuk është e mjaftueshme për të mbuluar të gjitha kërkesat, ajo duhet të jepet në mënyrë të përpjeshtme. Një e treta e shumës maksimale duhet të jepet në mënyrë të përpjeshtme për dëmtimet materiale dhe për dëmtimet personale, të cilat nuk janë mbuluar ende.

## Neni 136

**Kompensimi me pagesa periodike**

1. Në rast se një viktimë humbet përkohësisht ose përgjithmonë aftësinë për të fituar të ardhura, ose kjo aftësi kufizohet, kompensimi paguhet në mënyrë periodike. Ky rregull zbatohet për kompensimet që paguhet për kufizimet lokomotore (mendore ose lëvizëse), për rritjen e nevojave vetjake ose për ndihmën ndaj një personi të tretë, sipas pikës 2 të nenit 133 të këtij Kodi.

2. Në rastin e marrjes së pagesës periodike, përfituesi mund të kërkojë të sigurohet për vazhdueshmërinë e pagesës ose rritjen e pagesës, nëse gjendja financiare e personit përgjegjës bie në mënyrë të ndjeshme.



Neni 137  
**Kufizime të veprimit**

Dispozitat ligjore të Kodit Civil të Republikës së Shqipërisë për dëmet zbatohen edhe për kërkimin e dëmshpërblimeve, për dëmet e parashikuara në këtë kapitull.

Neni 138  
**Parashkrimi i kërkesës për shpërblimin e dëmit**

1. Përfituesi humbet të drejtat e tij, sipas këtij Kodi, nëse ai nuk ia kërkon ato personit përgjegjës brenda një periudhe prej 3 (tre) vjetësh që nga çasti kur ai vihet në dijeni për dëmet dhe për personin përgjegjës të aksidentit.

2. Përfituesi nuk humbet të drejtat e tij në rast se ai nuk i kërkon ato si pasojë e rrethanave, të cilat nuk varen prej tij ose në rast se personi përgjegjës vihet vetë në dijeni për aksidentin brenda 3 (tre) vjetëve.

Neni 139  
**Dëmet e shkaktuara nga më shumë se një avion**

1. Në rast se dëmet janë shkaktuar nga më shumë se një avion, operatorët e avionëve përgjigjen bashkërisht dhe veç e veç.

2. Ndërmjet palëve, operatorët e avionëve janë përgjegjës në përputhje me shkallën e shkakimit të dëmit nga secili. I njëjti parim zbatohet për dëmtimet e shkaktuara ndaj njërit operator për përgjegjësinë e operatorit tjetër.

Neni 140  
**Përgjegjësia bazuar në dispozita të tjera ligjore**

Dispozitat e tjera ligjore, në bazë të të cilave operatori, përdoruesi ose çdo person i tretë mund të vlerësohet përgjegjës në një shkallë më të gjerë për dëmtimet, të cilat kanë ndodhur gjatë operimit të avionit, nuk preken nga nenet e mësipërme.

NËNKAPITULLI III  
**PËRGJEGJËSIA KONTRAKTUESE**

Neni 141  
**Fusha e zbatimit**

Dispozitat e këtij nënkapitulli zbatohen për përgjegjësinë e bazuar në një kontratë transporti ajror, për vdekjen dhe dëmtimet trupore të një pasagjeri, në rastin e një aksidenti, të vonesave të transportit të një pasagjeri dhe të shkatërrimit, humbjes, dëmtimit ose të vonesës së bagazheve dhe për sigurimet e tyre, vetëm në rast se ato nuk parashikohen apo rregullohen nga konventa për unifikimin e rregullave të caktuara, që lidhen me transportimin ajror ndërkombëtar (Konventa e Montrealit).

Neni 142  
**Dëmtimet vetjake**

1. Transportuesi është përgjegjës për dëmin e shkaktuar në rast vdekjeje ose dëmtimi trupor të një pasagjeri, vetëm në rast se aksidenti, me pasojë vdekjen apo dëmtimin, ndodh në bordin e avionit ose gjatë procesit të ngjitjes ose zbritjes nga bordi i avionit.

2. Transportuesi nuk është përgjegjës për dëmet që rrjedhin sipas pikës 1 të këtij neni, për masën e dëmeve mbi 100 000 (njëqind mijë) SDR për çdo pasagjer, në rast se transportuesi provon se një dëmtim i tillë:

a) nuk ndodh si pasojë e pakujdesisë, veprimeve të gabuara ose neglizhencës nga transportuesi, punonjësit ose agjentët e tij;

b) ndodh vetëm si pasojë e pakujdesisë, veprimeve të gabuara ose neglizhencës nga një palë e tretë.

Shuma maksimale, sipas pikës 2 të këtij neni, zbatohet, gjithashtu, edhe për kompensimin me pagesa periodike.

3. Në rast se shuma totale që duhet t'u paguhet disa përfituesve për vdekjen ose dëmtimin trupor, sipas pikës 1 të këtij neni, është më e madhe se kufiri i parashikuar dhe në rast se transportuesi është shkarkuar nga përgjegjësia, sipas pikës 2 të këtij neni, shuma e përgjegjësisë përkatëse zvogëlohet në përpjesëtim me raportin e shumës totale të kërkuar dhe shumës maksimale sipas pikës 2 të këtij neni.



### Neni 143 Vonesa në transport

1. Transportuesi është përgjegjës për dëmtimet e shkaktuara nga vonesat në transportimin ajror të pasagjerëve. Transportuesi nuk është përgjegjës për dëmet, shkaktuar nga vonesa, kur provon se ai, punonjësit dhe agjentët e tij morën të gjitha masat e mundshme për të shmangur dëmtimin, ose kur provon se marrja e masave të tilla ishte e pamundur.

2. Në rast dëmi të shkaktuar nga vonesa në transportimin e një personi, siç përcaktohet në pikën 1 të këtij neni, përgjegjësia e transportuesit për çdo pasagjer kufizohet deri në 4 150 (katër mijë e njëqind e pesëdhjetë) SDR. Ky kufizim nuk respektohet në rast se provohet që dëmtimi shkaktohet nga neglizhenca e transportuesit, punonjësit ose agjentëve të tij, e bërë me qëllim për të shkaktuar dëm.

### Neni 144 Dëmtimi i bagazheve

1. Transportuesi është përgjegjës për dëmet e shkaktuara në rast shkatërrimi, humbjeje ose dëmtimi të bagazheve të dorëzuara (*checked baggage*) kur këto veprime ndodhin në bordin e avionit apo gjatë periudhës në të cilën bagazhi i dorëzuar është në përgjegjësinë e transportuesit. Transportuesi nuk është përgjegjës kur dëmtimi rrjedh nga një defekt i mbartur, cilësi ose cen i bagazhit.

2. Transportuesi është përgjegjës për dëmin e shkaktuar në rast vonesa të bagazhit të dorëzuar, përveçse kur vërtetohet se ai, punonjësit dhe agjentët e tij morën të gjitha masat e mundshme për të shmangur dëmtimin, ose kur marrja e masave të tilla ishte e pamundur.

3. Në rast humbjeje, shkatërrimi ose dëmtimi të bagazhit të dorës (*hand baggage*), përfshirë edhe sendet vetjake, transportuesi është përgjegjës nëse vërtetohet që ai, punonjësit dhe agjentët janë fajtorë për veprimet e kryera. Në rast vonesa të bagazhit të dorës zbatohet, sipas rastit, pika 2 e këtij neni.

4. Në rastet e pikave 1, 2 e 3 të këtij neni, përgjegjësia e transportuesit për shkatërrimin, humbjen, dëmtimin ose vonesën kufizohet në 1 000 (një mijë) SDR për çdo pasagjer. Ky kufizim nuk respektohet nëse në kohën kur bagazhi i dorëzuar është marrë nga transportuesi, pasagjeri

bën një deklaratë të veçantë interesi për dorëzimin në destinacion dhe, sipas rastit, paguan një shumë shtesë. Në këtë rast, transportuesi paguan shumën e deklaruar, përveç rastit kur ai provon se shuma e deklaruar është më e madhe se interesi aktual i pasagjerit në dorëzimin në destinacion.

5. Pika 4 e këtij neni nuk respektohet në rast se dëmtimet janë të qëllimshme ose shkaktohen nga neglizhenca e transportuesit, punonjësve ose e agjentëve të tij.

6. Në rast dëmtimi, pritësi i bagazheve ankohet te transportuesi në çastin e zbulimit të dëmtimit, por jo më vonë se 7 (shtatë) ditë nga data e marrjes, në rastin e bagazhit të dorëzuar. Në rast dëmtimi për arsye vonesa, ankimi bëhet jo më vonë se 21 (njëzet e një) ditë nga data kur ai ka marrë bagazhin në dorëzim. Ankesa bëhet me shkrim. Nëse ankesa nuk bëhet brenda afateve, transportuesi nuk mban përgjegjësi. Nëse pasagjeri e pranon bagazhin e dorëzuar pa ndonjë rezervë, presumohet se bagazhi është marrë pa dëmtime.

7. Në rast se bagazhi i dorëzuar ka humbur, kërkesa, sipas pikës 1 të këtij neni, bëhet vetëm nëse transportuesi pranon humbjen ose me kalimin e periudhës 21 (njëzet e një) ditore nga data kur bagazhi duhej të kishte arritur.

### Neni 145 Përgjegjësia e bazuar në dispozita të tjera ligjore

1. Pretendimi për zhdëmtim bëhet vetëm sipas kushteve dhe kufizimeve të parashikuara në këtë nënkapitull, pavarësisht se në cilën dispozitë ligjore mund të jetë bazuar.

2. Përgjegjësia e punonjësit ose e agjentit të transportuesit për dëme të shkaktuara jashtë rregullimeve ligjore të këtij nënkapitulli, kufizohet në rast se këto të fundit vërtetojnë se kanë vepruar brenda qëllimit të detyrave të tyre.

3. Në rastet e sipërpërmendura, totali i shumave të dëmshpërblimit nga transportuesi, punonjësit ose agjentët e tij nuk duhet të kalojë kufijtë, sipas këtij nënkapitulli.

### Neni 146 Transportimi i njëpasnjëshëm nga ajri

1. Në rast se transportimi nga ajri është kryer nga transportues të ndryshëm të njëpasnjëshëm





dhe rezultati është vdekja, dëmtimi trupor ose vonesa e pasagjerit, përgjegjësia bie vetëm mbi transportuesin, i cili kryen transportimin ajror gjatë të cilit ndodhi aksidenti ose vonesa, përveçse kur, me anë të marrëveshjeve të shprehura, transportuesi i parë merr përgjegjësinë për të gjithë udhëtimin.

2. Në rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi ose vonese të bagazhit, transportuesi i parë, transportuesi i fundit, si dhe ai që kryen transportimin, gjatë të cilit shkaktohet dëmtimi, sipas pikës 1 të këtij neni, mbajnë përgjegjësi bashkërisht dhe veç e veç.

#### Neni 147

##### **Transportimi ajror i kryer nga një person i ndryshëm nga transportuesi i kontraktuar**

1. Dispozitat e këtij neni zbatohen kur një person, në vijim referuar si transportuesi i kontraktuar, që në parim lidh një kontratë transporti me një pasagjer ose me një person, i cili vepron për llogari të një pasagjeri dhe një personi tjetër, në vijim referuar si transportuesi aktual, që në emër të transportuesit të kontraktuar kryen plotësisht apo pjesërisht transportin, por nuk përmbush kushtet e transportit të njëpasnjëshëm sipas pikës 1 të nenit 146 të këtij Kodi. Transportuesi aktual prezumohet se vepron në emër të transportuesit të kontraktuar, përveçse kur provohet e kundërta. Transportuesi i kontraktuar dhe transportuesi aktual janë përgjegjës bashkërisht dhe veç e veç.

2. Në rast se transportuesi kryen transport ajror vetëm në një pjesë të udhëtimit, ai është përgjegjës vetëm për dëmet e ndodhura në atë pjesë udhëtimi.

3. Veprimet dhe mosveprimet e transportuesit aktual, të punonjësve dhe agentëve të tij, të cilët veprojnë brenda objektit të detyrave të tyre për transportimin nga transportuesi aktual, konsiderohen se janë edhe të transportuesit të kontraktuar. Veprimet dhe mosveprimet e transportuesit të kontraktuar, të punonjësve dhe të agentëve të tij, të cilët veprojnë brenda objektit të detyrave të tyre për transportimin nga transportuesi aktual, konsiderohen se janë edhe të transportuesit aktual. Veprime ose mosveprime të tilla nuk e ngarkojnë transportuesin aktual me përgjegjësi, që i tejkalon shumat e përmendura në nenet 142 deri në 144 të këtij Kodi. Marrëveshjet e veçanta, sipas

të cilave transportuesi i kontraktuar merr përsipër detyrime të paparashikuara nga ky kapitull apo heqja dorë nga të drejtat e njohura nga ky kapitull ose deklarata e veçantë e interesit për dorëzimin e bagazhit në destinacion, e parashikuar në pikën 4 të nenit 145 të këtij Kodi, nuk cenojnë transportuesin aktual, përveçse kur ai bie dakord.

4. Në transportimin e kryer nga transportuesi aktual mund të ngrihet padi për zhdëmtim ndaj këtij transportuesi ose transportuesit të kontraktuar apo kundër të dyve së bashku. Në rast se padia ngrihet kundër njërit prej transportuesve, ai transportues ka të drejtë të kërkojë që transportuesi tjetër të thirret në proces.

5. Nëse vërtetohet se punonjësit ose agentët e transportuesit veprojnë gjatë transportimit brenda objektit të detyrave të tyre, ata kanë të drejtë të përfitojnë nga kushtet dhe kufizimet e përgjegjësisë, të parashikuara nga ky kapitull për transportuesin për të cilin ata punojnë.

6. Në transportimin e kryer nga transportuesi aktual, totali i shumës së dëmshpërblimit nga ky transportues, transportuesi i kontraktuar, si dhe nga punonjësit dhe agentët, që veprojnë brenda objektit të detyrave të tyre, nuk duhet të kalojë shumën më të lartë, e cila mund të vendoset ose për transportuesin e kontraktuar, ose për transportuesin aktual, sipas këtij kapitulli, por asnjë subjekt nuk është përgjegjës për një shumë që e tejkalon kufirin e zbatueshëm për atë subjekt.

#### Neni 148

##### **Kufizime të pretendimeve**

E drejta për kërkimin e dëmit humbet nëse padia nuk ngrihet brenda një periudhe prej tre vjetësh, llogaritur nga data e mbërritjes në destinacion, nga data kur avioni duhet të kishte arritur ose nga data kur transporti u ndërpre.

#### Neni 149

##### **Zbatimi i detyrueshëm**

Dispozitat e kontratës së transportit dhe marrëveshjet e veçanta të hyra në fuqi përpara ndodhjes së dëmtimit, të cilat janë në kundërshtim me rregullat e përcaktuara në këtë kapitull, janë absolutisht të pavlefshme.



#### NËNKAPITULLI IV PËRGJEGJËSIA PËR AVIONËT SHTETËRORE

Neni 150

##### **Dëmtimet ndaj palëve të treta**

Në rast se një avion shtetëror shkakton dëmet e përmendura në nenin 132 të këtij Kodi, operatori është përgjegjës sipas dispozitave të këtij kapitulli, me përjashtim të nenit 135 të këtij Kodi.

Neni 151

##### **Dëmtimi ndaj pasagjerëve**

1. Operatori i avionit shtetëror është përgjegjës në rastin e një aksidenti, me pasojë vdekjen ose dëmtimin trupor të një pasagjeri. Përgjegjësia e tij është e kufizuar në shumën 100 000 (njëqind mijë) SDR për pasagjer, kur:

a) dëmi nuk është shkaktuar nga veprimet ose mosveprimet e paligjshme dhe të qëllimshme të tij ose të punonjësve të tij;

b) dëmtimi ka qenë shkaktuar vetëm nga veprimet ose mosveprimet e paligjshme e të qëllimshme të një personi të tretë.

2. Operatori i avionit është përgjegjës kur gjatë transportit me avion shtetëror, bagazhet ose materialet, të cilat pasagjeri i kishte me vete, janë shkatërruar ose dëmtuar nga një aksident. Në këtë rast, përgjegjësia kufizohet në 1 000 (një mijë) SDR, përveçse kur dëmtimi është shkaktuar në mënyrë të qëllimshme ose nga neglizhenca e theksuar gjatë kryerjes së detyrës nga operatori ose punonjësit e tij.

3. Neni 138 dhe pika 3 e nenit 145 të këtij Kodi zbatohen sipas rastit edhe për dëmtimet e shkaktuara pasagjerëve nga avionët shtetërorë.

4. Përgjegjësia, sipas këtij neni, nuk mund të përjashtohet apo të kufizohet paraprakisht me marrëveshje.

#### NËNKAPITULLI V SIGURIMI I DETYRUAR

Neni 152

##### **Sigurimi i detyruar**

1. Transportuesit dhe operatorët ajrorë, që mbikalojnë ose fluturojnë brenda ose/për/dhe nga

territori i Republikës së Shqipërisë, duhet të sigurohen për të mbuluar përgjegjësinë e tyre, sipas këtij Kodi, ndaj pasagjerëve, bagazheve, ngarkesave dhe palëve të treta. Risku i mbuluar nga siguracioni përfshin aktet e luftës, terrorizmit, rrëmbimit të avionit, akte të sabotimit, veprime të paligjshme e rebelime civile.

2. Transportuesit dhe operatorët ajrorë mbulojnë me siguracion çdo fluturim, pavarësisht nga fakti se avioni operues është në pronësi ose në përdorim, nëpërmjet një marrëveshjeje qiraje apo marrëveshjeje për operime të përbashkëta apo *franchise*, marrëveshjeje për ndarje kodi (*code-share*) ose çdolloj marrëveshjeje tjetër të kësaj natyre.

3. Detyrimi i sigurimit nuk zbatohet për avionët, të cilët janë në pronësi të Republikës së Shqipërisë.

4. Shumat minimale të mbulimit nga siguracioni për përgjegjësinë ndaj palëve të treta, janë ato të parashikuara në nenin 135 të këtij Kodi, si dhe në ligjin specifik për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit.

Neni 153

##### **Sigurimi për pasagjerët, bagazhet dhe ngarkesën**

1. Për përgjegjësinë ndaj pasagjerëve, shuma minimale e mbulimit të sigurimit është:

a) për operimet tregtare, 250 000 (dyqind e pesëdhjetë mijë) SDR për çdo pasagjer;

b) për operimet jotregtare me avionë me masë maksimale të ngritjes prej 2 700 (dy mijë e shtatëqind) kg ose më pak, mund të jetë një nivel më i ulët mbulimi, me kusht që një mbulim i tillë të jetë të paktën 100 000 (njëqind mijë) SDR për çdo pasagjer.

2. Për përgjegjësinë ndaj bagazheve, për operimet tregtare, shuma minimale e mbulimit të sigurimit është 1131 (një mijë e njëqind e tridhjetë e një) SDR për çdo pasagjer.

3. Për përgjegjësinë e ngarkesës, për operimet tregtare, shuma minimale e mbulimit të sigurimit do të jetë 19 (nëntëmbëdhjetë) SDR për çdo kilogram ngarkesë.

4. Pikat 1, 2 dhe 3 të këtij neni nuk zbatohen për fluturime mbi territorin e Republikës së Shqipërisë, të kryera nga avionë të regjistruar jashtë Republikës së Shqipërisë, apo ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, të cilët nuk ulen apo ngrihen nga ky territor.



## NËNKAPITULLI VI MBROJTJA E PASAGJERIT

### Neni 154

#### **Mohimi i hyrjes në bord, anulimi ose vonesat e gjata të fluturimeve**

1. Në rast mohimi të hyrjes në bord, anulimi ose vonesash të gjata të fluturimeve, e drejta e pasagjerëve për t'u kompensuar për ridrejtim, e drejta e tyre për ndihmë dhe kujdes përcaktohen me akt nënligjor, të miratuar nga ministri në përputhje me detyrimet ndërkombëtare e veçanërisht me marrëveshjen shumëpalëshe.

2. Pika 1 e këtij neni zbatohet pa cenuar të drejtat e tjera të pasagjerëve, të cilat rrjedhin nga një kontratë transporti ajror, sipas kapitullit XI të këtij Kodi.

3. AAC-ja është autoriteti përgjegjës për zbatimin e pikës 1 të këtij neni, për sa u përket fluturimeve nga aeroportet e vendosura në Republikën e Shqipërisë dhe fluturimeve nga një vend i tretë në këto aeroporte. AAC-ja merr të gjitha masat e nevojshme për të siguruar respektimin e të drejtave të pasagjerëve.

4. Në rast të cenimit të të drejtave të pasagjerëve, përveç masës së gjobës të parashikuar në këtë Kod, AAC-ja merr edhe masa të tjera, të cilat përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, si dhe në përputhje me legjislacionin përkatës për mbrojtjen e konsumatorit.

### Neni 155

#### **Informacioni për identitetin e transportuesit operues**

1. Menjëherë pas rezervimit, pavarësisht nga mënyrat e përdorura për rezervim, kontraktuesi i transportuesit ajror njofton pasagjerin për identitetin e transportuesit ose të transportuesve operues.

2. Kur identiteti i transportuesit/transportuesve operues nuk është akoma i ditur në kohën e rezervimit, kontrata e transportuesit ajror duhet të garantojë që pasagjeri të informohet për emrin/emrat e transportuesit/transportuesve operues që kryejnë ose mund të kryejnë fluturimin/fluturimet në fjalë. Në një rast të tillë, pasagjeri informohet për identitetin e

transportuesit/transportuesve operues menjëherë pas përcaktimit të tyre.

3. Kur transportuesi apo transportuesit operues ka/kanë ndryshime pas rezervimit, kontraktuesi i transportuesit ajror, pavarësisht nga arsyeja për ndryshim, ndërmerr menjëherë të gjitha hapat e nevojshëm për të siguruar se pasagjeri është njoftuar për ndryshimet sa më shpejt të jetë e mundur. Në të gjitha rastet, pasagjerët njoftohen të pika e kontrollit (*check-in*) ose gjatë hyrjes në avion (*boarding*), ku kërkohet kontroll i mëtijshëm i biletës për fluturimet e njëpasnjëshme.

4. Transportuesi ajror ose operatori turistik (*tour operator*), sipas rastit, sigurohen që pasagjeri të informohet për identitetin e transportuesit/transportuesve operues, sa më shpejt të jetë e mundur, veçanërisht në rastet kur një identitet i tillë ndryshohet.

5. Në rast se një agent shitës bilete nuk është njoftuar për identitetin e transportuesit ajror operues, ai nuk përgjigjet për mospërmbushjen e detyrimeve të parashikuara nga ky nen.

6. Detyrimi i kontraktuesit të transportuesit ajror për të njoftuar pasagjerët për identitetin e transportuesit/transportuesve operues specifikohet në kushtet e përgjithshme të shitjes, të zbatueshme në kontratën e transportimit.

### Neni 156

#### **Detyrimi për të informuar pasagjerët për të drejtat e tyre**

1. Transportuesi ajror operues duhet të sigurojë që në kontrollin e biletave (*check-in*) të ketë një njoftim të ekspozuar në mënyrë të dallueshme për pasagjerët për rregullat për të drejtat e pasagjerit, në rast se i refuzohet hipja në avion, ose nëse fluturimi anulohet, ose vonohet, veçanërisht të drejtat që kanë të bëjnë me kompensimin dhe asistencën.

2. Transportuesi ajror operues i paraqet çdo pasagjeri të dëmtuar nga refuzimi i hipjes në avion ose anulimi i fluturimit një njoftim me shkrim, ku specifikohen rregullat për kompensim dhe asistencë, sipas përcaktimeve me akt nënligjor, të miratuar nga ministri.

### Neni 157

#### **E drejta për rimbursim ose ridrejtim**

1. Neni 155 i këtij Kodi nuk cenon të drejtën e pasagjerit për rimbursim ose ridrejtim, në përputhje



me rregulloren e dalë në zbatim të nenit 154 të këtij Kodi.

2. Transportuesi ajror i kontraktuar, i cili do të kryejë fluturimin, sipas kontratës së transportit ajror, do të rimbursojë ose do të sigurojë të drejtën për ridrejtim, në përputhje me rregulloren e miratuar sipas nenit 154 të këtij Kodi, kur:

a) transportuesi ajror operues, për të cilin pasagjeri është njoftuar, bën pjesë në listën e komunitetit dhe i nënshtrohet një ndalimi në operim, i cili ka çuar në anulimin e fluturimit në fjalë, ose mund të kishte çuar në anulim nëse fluturimi do të ishte kryer brenda ZPEA-së;

b) transportuesi ajror operues, për të cilin pasagjeri është njoftuar, është zëvendësuar nga një transportues tjetër, i cili bën pjesë në listën e komunitetit dhe i nënshtrohet një ndalimi në operim, që ka çuar në anulimin e fluturimit në fjalë, ose i cili mund të kishte çuar në anulim nëse fluturimi do të ishte kryer brenda ZPEA-së.

3. Pika 2 e këtij neni nuk zbatohet kur fluturimi nuk anulohet dhe pasagjeri vendos vetë për të mos kryer fluturimin.

#### Neni 158

##### Zbatueshmëria

1. Nenet 155 e 157 të këtij Kodi zbatohen për transportin ajror të pasagjerëve kur fluturimi është pjesë e një kontrate transporti dhe kur transporti ka filluar nga një aeroport brenda Republikës së Shqipërisë dhe fluturimi nis:

a) nga një aeroport i Republikës së Shqipërisë;

b) nga një aeroport i një vendi të tretë dhe mbërrin në një aeroport të Republikës së Shqipërisë, përveçse kur është kompensuar në atë vend të tretë.

2. Nenet 155 e 157 të këtij Kodi zbatohen pavarësisht nëse fluturimi është i programuar ose i paprogramuar dhe është pjesë ose jo e një pakete dhe nuk prek të drejtat e pasagjerëve, të rregulluara nga ligje të tjera për paketat e udhëtimit dhe sistemet e kompjuterizuara të rezervimit.

#### Neni 159

##### Përpunimi i të dhënave personale

Përpunimi i të dhënave personale, për qëllim të zbatimit të këtij ligji, bëhet sipas dispozitave të kuadrit ligjor në fuqi për mbrojtjen e të dhënave personale.

## KAPITULLI XII KUNDËRVAJTJET DHE GJOBAT

#### Neni 160

##### Kundërvajtjet administrative dhe sanksionet

I. Shkeljet e rregullave të dispozitave të këtij Kodi dhe të akteve nënligjore në zbatim të tij, kur nuk përbëjnë vepër penale, përbëjnë kundërvajtje administrative dhe dënohen me gjobë për individë deri në 200 000 (dyqind mijë) lekë dhe për subjekte nga 500 000 (pesëqind mijë) deri 2 000 000 (dy milionë) lekë, të cilat mund të shoqërohen edhe me sanksione në pezullimin ose revokimin e licencës, certifikatës apo dëshmisë përkatëse nëse:

1) transporti ajror kryhet pa pasur një licencë të vlefshme operimi, në përputhje me nenet 19 dhe 20;

2) transporti ajror tregtar kryhet pa një AOC të vlefshme, në përputhje me përcaktimet e nenit 22;

3) shërbimet ajrore të programuara kryhen pa pasur një licencë të vlefshme dhe/ose pa pasur leje për të operuar shërbime ajrore, në përputhje me nenet 14, 23 dhe 24;

4) një operator operon punë ajrore ose fluturime sportive në kundërshtim me rregullat e përcaktuara në nenet 17, 18 dhe 24;

5) një anëtar i ekuipazhit të fluturimit ose çdo personel tjetër i aviacionit nuk ka një licencë, certifikatë ose dëshmi të vlefshme në përputhje me dispozitat e neneve 26 deri në 28;

6) operatori ajror cenon parimin e lirisë së vendosjes së çmimeve, si dhe të drejtën e publikut për t'u njohur me elementet e çmimit të përcaktuar për shërbimet ajrore në përputhje me nenin 29;

7) personeli i kualifikuar i aviacionit ushtron detyrën nën influencën e alkoolit, narkotikëve apo simulantëve të tjerë, ose është në gjendje psikologjike të tillë që e bën të pa aftë të performojë detyrat e tij, siç përcaktohet në nenin 26;

8) një avion operohet pa pasur dokumentet e vlefshme në përputhje me nenet 34 deri 39;

9) personi fizik që drejton avionin hyn brenda hapësirës ajrore shqiptare pa lejen përkatëse, apo ul/ngre avionin në një fushë fluturimi ose aeroport, i cili nuk është i hapur për operate të trafikut ajror ndërkombëtar, siç përcaktohet në nenin 35;

10) pronari ose, në rastin e transportit ajror tregtar, operatori i avionit nuk mirëmban vazhdimisht avionin në përputhje me kushtet e



vlefshmërisë ajrore, sipas neneve 40, 41, 42;

11) operatori ajror nuk zbaton parashikimet e nenit 46 për ekuipazhin dhe piloti në komandë nuk mban në bord dokumentet e përshkruara nga nenet 48, 49, ose refuzon t'ua paraqesë ato inspektorëve të autorizuar për kontroll;

12) mjetet e pilotimit në distancë projektohen, prodhohen, mirëmbahen dhe operohen në kundërshtim me parashikimin e nenit 50 dhe akteve nënligjore në zbatim të tij;

13) operatori ajror dështon në përmbushjen e ndonjë prej detyrimeve të përcaktuara në Kapitullin III dhe/ose akteve nënligjore në zbatim të tij, lejon vazhdimin e shkëljes dhe/ose nuk merr masa për korrigjimin e mangësive të gjetura gjatë inspektimeve apo auditimeve të sigurisë në operim, në afatet e caktuara, ose kur masat e zbatuara nuk janë efikase;

14) një subjekt i certifikuar ose i regjistruar për një aerodrom nuk e operon aerodromin në përputhje me certifikatën e aerodromit, me manualin e shërbimeve dhe të operimeve të aerodromit, siç përcaktohen në nenet 54, 55, 57 dhe në aktet nënligjore në zbatim të tyre;

15) operatori i aerodromit dështon në përmbushjen e ndonjë prej detyrimeve të përcaktuara në Kapitullin IV dhe/ose akteve nënligjore në zbatim të tij, lejon vazhdimin e shkëljes dhe/ose nuk merr masa për korrigjimin e mangësive të gjetura gjatë inspektimeve apo auditimeve të sigurisë në operim në afatet e caktuara, ose kur masat e zbatuara nuk janë efikase;

16) subjektet operuese në aviacionin civil veprojnë në kundërshtim me nenin 65 për mbrojtjen mjedisore;

17) një operator ajror tregtar apo privat përdor aerodrome ose fusha uljeje që nuk përmbushin kërkesat e sigurisë së operimeve, siç përcaktohet në këtë Kod dhe në aktet nënligjore në zbatim të tij;

18) sistemet radionaviguese, ndriçuese dhe meteorologjike në një aerodrom nuk përmbushin kërkesat e përcaktuara sipas këtij Kodi apo rregulloreve të nxjerra për zbatimin e tij;

19) ndërtimet ndërhyjnë në instalimet e KLM-së, siç përcaktohet në nenin 61;

20) OSHLA-ja nuk mbron instalimet teknike, pajisjet, mjetet dhe objektet dhe nuk përmbush rregullat në fuqi për instalimet, mirëmbajtjen, mbrojtjen, siç përcaktohet në dispozitat e këtij Kodi;

21) nuk riparohen apo zëvendësohen shenjat në përputhje me nenin 63;

22) koordinatori i slotëve ose rregulluesi i orareve vepron në mënyrë diskriminuese dhe jotransparente, në kundërshtim me parashikimet në nenet 68 dhe 69 ose aktet përkatëse nënligjore në zbatim të tyre;

23) enti menaxhues i aeroportit vepron në kundërshtim me parimet dhe rregullat për shërbimet e përpunimit në tokë sipas neneve 72, 74, 75 dhe 78 ose akteve përkatëse nënligjore në zbatim të tyre;

24) operatori i avionit në fluturim ose në zonën e lëvizjes në një aerodrom, operon në kundërshtim me nenet 81 deri në 83;

25) OSHLA-ja operon në kundërshtim me parashikimet e Kapitullit VI të këtij Kodi ose akteve përkatëse nënligjore në zbatim të tij, dështon në përmbushjen e ndonjë prej detyrimeve të përcaktuara, lejon vazhdimin e shkëljes dhe/ose nuk merr masa për korrigjimin e mangësive të gjetura gjatë inspektimeve apo auditimeve të sigurisë në operim, në afatet e caktuara, ose kur masat e zbatuara nuk janë efikase;

26) OSHLA-ja nuk përmbush rregullat dhe kërkesat për sistemin e ndërveprimit, përbërësit e tyre dhe procedurat, siç përcaktohet në këtë Kod dhe aktet nënligjore në zbatim të tij;

27) nuk realizohet njoftimi dhe raportimi i aksidenteve dhe incidenteve sipas parashikimeve në nenet 102 dhe 104;

28) cenohet parimi i ruajtjes së konfidencialitetit të të dhënave personale dhe shpërndarjes së atyre të dhënave, për të cilat merret dijeni për shkak të investigimit, përtej qëllimit të mbledhjes së tyre, siç përcaktohet në nenin 105;

29) nuk kryhet raportimi i detyrueshëm i ngjarjeve sipas nenit 109;

30) operatori i një aerodromi, transportuesi ajror, ofrues i SHLA-së dhe çdo subjekt tjetër në formën e një organizate, që ofron shërbimin e sigurisë në aviacion, nuk vendos, zbaton dhe mirëmban një program të sigurisë në përputhje me nenet 115 deri 120;

31) lejohet hyrja e paautorizuar në zonat e kufizuara të sigurisë dhe/ose në infrastrukturën kritike e personave dhe/ose automjeteve, futen sende të ndaluara dhe të paautorizuara brenda perimetrit të aerodromit në kundërshtim me PSA-në;



32) operatori ajror nuk zbaton kërkesat e përcaktuara në nenet 124, 125 dhe 126 për transportimin e armëve dhe mallrave të rrezikshme;

33) kryhet raportimi i pasaktë, fshehja apo njoftimi me vonesë, sipas afateve të caktuara me ligj ose akt nënligjor, i ndonjë incidenti të sigurisë, shkelje, ngjarje apo akti të ndërhyrjes së paligjshme ndaj sigurisë së aviacionit;

34) dështon në përmbushjen e ndonjë prej detyrimeve të përcaktuara në Kapitullin X të këtij Kodi dhe/ose akteve nënligjore në zbatim të tij, lejohet vazhdimi i shkeljes dhe/ose nuk merren masa për korrigjimin e mangësive të gjetura gjatë kontrolleve të cilësisë së sigurisë në afatet e caktuara, ose kur masat e zbatuara nuk janë efikase.

35) operatori i një aeroporti operon pa pasur të miratuar një program lehtësirash të aeroportit, siç përcaktohet në nenin 128;

36) cenohen të drejtat e pasagjerit, në përputhje me nënkapitullin VI të kapitullit XI të këtij Kodi ose aktet nënligjore në zbatim të tij;

37) një transportues ajror, që ofron shërbime nga Republika e Shqipërisë, nuk mban një sigurim të detyrueshëm në përputhje me nenet 152 dhe 153.

II. Procedurat e konstatimit, shqyrtimit, ankimit dhe ekzekutimit të shkeljeve të dispozitave të këtij Kodi dhe akteve nënligjore në zbatim të tij, bëhen në përputhje me legjislacionin për kundërvajtjet administrative.

Neni 161

#### **Komisioni i shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative**

1. Për shqyrtimin e kundërvajtjeve administrative krijohet Komisioni i Shqyrtimit të Kundërvajtjeve Administrative (KSHKA), i cili përbëhet nga 5 (pesë) anëtarë dhe drejtohet nga drejtuesi i AAC-së. Procedura dhe funksionimi i këtij komisioni përcaktohen me urdhër të ministrit përgjegjës për transportin.

2. Sanksionet administrative, të vendosura nga KSHKA-ja, sipas këtij neni, dhe njoftimi për vendimin e marrë nënshkruhen nga kryetari i komisionit.

Neni 162

#### **Ankimi ndaj vendimeve të komisionit**

1. Kundër vendimit të KSHKA-së mund të bëhet ankim te ministri brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga data e njoftimit të këtij vendimi. Me kalimin e 30 (tridhjetë) ditëve nga data e dorëzimit të kërkesës te ministri, ankuesi i drejtohet gjykatës.

2. Sanksionet administrative, të vendosura nga KSHKA-ja, përbëjnë titull ekzekutiv. Ankimimi në rrugë gjyqësore nuk e pengon ekzekutimin e vendimit të komisionit.

### **KAPITULLI XIII DISPOZITA TË FUNDIT**

Neni 163

#### **Aktet nënligjore**

1. Ngarkohet Këshilli i Ministrave që brenda 18 muajve nga hyrja në fuqi e këtij Kodi të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të neneve: 9, pika 4; 10, pika 1; 20, pika 2, 21, pika 5; 22 pika 3; 34, pika 2; 37, pika 3; 50, pika 2; 54, pika 2; 63, pika 2; 84, pika 2; 91, pika 3; 100, pika 2; 101;113, pika 1;114, pika 5;115, pika 3; 129, pika 4; 130, pika 1 dhe 4.

2. Ngarkohet ministri dhe ministrat përgjegjës që brenda 18 muajve nga hyrja në fuqi e këtij Kodi të nxjerrin aktet nënligjore në zbatim të neneve: 9, pika 3; 11, pika 2; 13, pika 3; 16, pika 3; 17, pika 2; 18, pika 2; 22, pika 4; 23, pika 2; 24, pika 2; 27, pika 3; 28, pika 4; 29, pika 6; 30, pika 6; 34, pika 3; 35, pika 6, 36; 37, pika 5; 38, pika 3; 39, pika 3; 42, pika 2; 43, pika 4; 44, pika 3; 46, pika 3; 48; 50, pika 3; 52; 53, pika 6; 54, pika 10; 58, pika 3; 59, pika 2; 62, pika 4; 65, pikat 1, 2,3; 66, pika 2; 68, pika 3; 80; 81, pika 2; 83, pika 5; 84, pikat 3 dhe 6; 85, pika 6; 90, pika 3; 91, pika 2; 94, pika 3; 95, pika 4; 112; 113, pika 2; 116, pika 3; 120, pika 2; 124, pika 2; 126, pika 2; 154, pika 4; 156, pika 2; 161, pika 1.

Neni 164

#### **Shfuqizimet**

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



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

Neni 165  
**Hyrja në fuqi**

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Miraturar në datën 23.7.2020.

**Shpallur me dekretin nr. 11581, datë 5.8.2020 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Ilir Meta.**

**DEKRET**  
**Nr. 11581, datë 5.8.2020**

**PËR SHPALLJE LIGJI**

Në mbështetje të nenit 84, pika 1 dhe nenit 93 të Kushtetutës,

**DEKRETOJ:**

Shpalljen e ligjit nr. 96/2020 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”.

PRESIDENT I REPUBLIKËS  
SË SHQIPËRISË  
**Ilir Meta**

**LIGJ**  
**Nr. 108/2020**

**PËR NJË NDRYSHIM NË LIGJIN NR. 87/2019 “PËR FATURËN DHE SISTEMIN E MONITORIMIT TË QARKULLIMIT”**

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI  
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Pika 2 e nenit 48 të ligjit nr. 87/2019 “Për faturën dhe sistemin e monitorimit të qarkullimit” ndryshohet si më poshtë:

“2. Përfshihet pikës 1 të këtij neni, në varësi të llojit të transaksionit, ky ligj i fillon efektet sipas grafikut të përcaktuar në shkronjat “a”, “b” dhe “c” të kësaj pike:

a) për transaksionet pa para në dorë ndërmjet tatimpaguesve dhe organeve publike, efektet e këtij ligji fillojnë më 1 janar 2021.

b) për transaksionet pa para në dorë ndërmjet tatimpaguesve, efektet e këtij ligji fillojnë më 1 korrik 2021.

c) për transaksionet me para në dorë nga tatimpaguesit, pavarësisht përgjegjësisë tatimore apo qarkullimit vjetor të realizuar, efektet e këtij ligji fillojnë më 1 shtator 2021.”.

Neni 2  
**Hyrja në fuqi**

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Miraturar në datën 29.7.2020

**Shpallur me dekretin nr. 11582, datë 5.8.2020 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Ilir Meta.**

**DEKRET**  
**Nr. 11582, datë 5.8.2020**

**PËR SHPALLJE LIGJI**

Në mbështetje të nenit 84, pika 1 dhe nenit 93 të Kushtetutës,

**DEKRETOJ:**

Shpalljen e ligjit nr. 108/2020 “Për një ndryshim në ligjin nr. 87/2019 “Për faturën dhe sistemin e monitorimit të qarkullimit””.

PRESIDENT I REPUBLIKËS  
SË SHQIPËRISË  
**Ilir Meta**

**LIGJ**  
**Nr. 109/2020****PËR DISA SHITESA DHE NDRYSHIME**  
**NË LIGJIN NR. 4/2020, “PËR**  
**SHKËMBIMIN AUTOMATIK TË**  
**INFORMACIONIT TË LLOGARIVE**  
**FINANCIARE”**

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

**KUVENDI**  
**I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

**VENDOSI:**

Në ligjin nr. 4/2020, “Për shkëmbimin automatik të informacionit të llogarive financiare”, bëhen këto shtesa dhe ndryshime:

**Neni 1**

Në nenin 11 shtohet pika 2 me këtë përmbajtje:  
“2. Përfshihet për shkëmbimin e parë automatik, autoriteti kompetent shkëmben informacion me juridiksionet e tjera kompetente brenda datës 31.12.2020.”.

**Neni 2**

Pika 1 e nenit 19 ndryshohet si më poshtë:  
“1. Përfshihet për raportimin e parë, institucioni financiar raportues, pas aplikimit të procedurave të vigjilencës së duhur, raporton brenda datës 15 nëntor 2020 për të gjitha llogaritë e raportueshme ekzistuese në datën 1.1.2019, si dhe llogaritë e raportueshme të hapura përgjatë vitit 2019, sipas detyrimit të përcaktuar në nenin 6 të këtij ligji.”.

**Neni 3**  
**Hyrja në fuqi**

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Miraturar në datën 29.7.2020.

**Shpallur me dekretin nr. 11583, datë 5.8.2020**  
**të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,**  
**Ilir Meta**

Faqe | 9350

**DEKRET**  
**Nr. 11583, datë 5.8.2020****PËR SHPALLJE LIGJI**

Në mbështetje të nenit 84, pika 1 dhe nenit 93 të Kushtetutës,

**DEKRETOJ:**

Shpalljen e ligjit nr. 109/2020 “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 4/2020, ‘Për shkëmbimin automatik të informacionit të llogarive financiare’”.

**PRESIDENT I REPUBLIKËS**  
**SË SHQIPËRISË**  
**Ilir Meta**

**LIGJ**  
**Nr. 110/2020****PËR DISA SHITESA DHE NDRYSHIME**  
**NË LIGJIN NR. 9920, DATË 19.5.2008,**  
**“PËR PROCEDURAT TATIMORE NË**  
**REPUBLIKËN E SHQIPËRISË”,**  
**TË NDRYSHUAR**

Në mbështetje të neneve 78, 83, pika 1, dhe 155 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

**KUVENDI**  
**I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

**VENDOSI:**

Në ligjin nr. 9920, datë 19.5.2008, “Për procedurat tatimore në Republikën e Shqipërisë”, të ndryshuar, bëhen këto shtesa dhe ndryshime:

**Neni 1**

Në fund të nënndarjes “i” të shkronjës “b” të pikës 1 të nenit 122 shtohet fjalia me këtë përmbajtje:

“Masa e bllokimit të veprimtarisë hiqet para afatit 30-ditor nëse tatimpaguesi paguan dënimin sipas këtij paragrafi.”.





## Neni 2

Në kreun XV, pas pikës 5 të nenit “Dispozita kalimtare” shtohet pika 6 me këtë përmbajtje:

“6. Pajisjet fiskale, të ofruara nga shoqëritë e autorizuar, me të cilat janë pajisur tatimpaguesit para hyrjes në fuqi të këtij ligji, do të vijnë në funksion dhe të mirëmbahen nga këto shoqëri për aq sa nuk bien në kundërshtim me ligjin nr. 87/2019 “Për faturën dhe sistemin e monitorimit të qarkullimit”.

Deri në datën e fillimit të efekteve juridike, sipas nenit 48 të ligjit nr. 87/2019, shoqëritë që kanë qenë të autorizuar, sipas vendimit nr.781, datë 14.11.2007, të Këshillit të Ministrave, të ndryshuar, dhe iu ka përfunduar afati i autorizimit përpara apo gjatë periudhës kalimtare, vazhdojnë të ofrojnë shërbimin e mirëmbajtjes së pajisjeve fiskale për tatimpaguesit. Përcaktimet e këtij paragrafi nuk përjashtojnë përmbushjen e detyrimeve sipas ligjit nr. 87/2019.”.

## Neni 3

Në pikën 3 të nenit 136 fjalët “Nga data e fillimit të zbatimit të këtij ligji” zëvendësohen me fjalët “Në momentin e shfuqizimit të neneve 55 dhe 56 të këtij ligji”.

## Neni 4

**Hyrja në fuqi**

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Miratuar në datën 29.7.2020.

**Shpallur me dekretin nr. 11584, datë 5.8.2020 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Ilir Meta.**

**DEKRET**

**Nr. 11584, datë 5.8.2020**

**PËR SHPALLJE LIGJI**

Në mbështetje të nenit 84, pika 1 dhe nenit 93 të Kushtetutës,

**DEKRETOJ:**

Shpalljen e ligjit nr. 110/2020 “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 9920, datë 19.5.2008, Për procedurat tatimore në Republikën e Shqipërisë”, të ndryshuar”.

**PRESIDENT I REPUBLIKËS  
SË SHQIPËRISË  
Ilir Meta**

**URDHËR**

**Nr. 301, datë 30.7.2020**

**PËR DELEGIMIN E KOMPETENCAVE**

Në mbështetje të pikës 4, të nenit 102, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të nenit 29, të ligjit nr. 44/2015 “Kodi i Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë”, të ligjit nr. 9000, datë 30.1.2003, “Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave”, të ligjit nr. 90/2012 “Për organizimin dhe funksionimin e administratës shtetërore”,

**URDHËROJ:**

1. Delegimin e plotë të kompetencave të titullarit të Ministrisë së Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural, zëvendësministrit z. Roland Kristo nga data 3.8.2020 deri më datë 7.8.2020.

2. Delegimin e plotë të kompetencave të titullarit të Ministrisë së Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural, zëvendësministrit z. Dhimitër Kote nga data 10.8.2020 deri më datë 14.8.2020.

3. Delegimin e plotë të kompetencave të titullarit të Ministrisë së Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural, zëvendësministrit z. Roland Kristo nga data 17.8.2020 deri më datë 21.8.2020.

4. Për zbatimin e këtij urdhri ngarkohen zëvendësministrat e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural, z. Roland Kristo dhe z. Dhimitër Kote.

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

**MINISTËR I BUJQËSISË DHE  
ZHVILLIMIT RURAL  
Bledar Çuçi**  
Faqe | 9351



## VENDIM

Nr. 112, datë 9.7.2020

**MBI MIRATIMIN E “RREGULLORES  
PËR PROFILET E STANDARDIZUARA  
TË NGARKESËS PËR KATEGORI TË  
CAKTUARA KLIENTËSH, NË RAST SE  
TË DHËNAT E MATJEVE TË  
NEVOJSHME PËR LLOGARITJEN  
E DISBALANCEVE NUK JANË  
TË DISPONUESHME”**

Në mbështetje të neneve 16; 69, germa “P”; 86, pika 6, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të neneve 15 dhe 26 të “Rregullores së organizimit, funksionimit dhe procedurave të ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 9.7.2020, mbasi shqyrtoi relacionin, nr. 78/6, datë 29.6.2020, të hartuar nga drejtoritë teknike, në lidhje me miratimin e “Rregullores për profilet e standardizuara të ngarkesës për kategori të caktuara klientësh, në rast se të dhënat e matjeve, të nevojshme për llogaritjen e disbalancave, nuk janë të disponueshme”,

konstatoi se:

- ERE, me vendimin nr. 202, datë 12.12.2019, ka filluar procedurën për shqyrtimin dhe miratimin e “Rregullores për profilet e standardizuara të ngarkesës për kategori të caktuara klientësh, në rast se të dhënat e matjeve, të nevojshme për llogaritjen e disbalancave, nuk janë të disponueshme”;

- Pas marrjes së vendimit për fillimin e procedurës ERE me shkresën me nr. 32/57, datë 16.12.2019 njoftoi në median e shkruar palët e interesuara, si dhe me shkresën nr. 850 prot., datë 13.12.2019 palët e interesit për të shprehur komentet dhe sugjerimet e tyre lidhur me këtë draftrrregullore;

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), me shkresën me nr. 525/6, datë 24.12.2019, u shpreh parimisht dakord mbi propozimet e Shoqërisë OSHEE sh.a., por kërkoi që kjo rregullore të hyjë në fuqi brenda një afati me të arsyeshëm, të vlerësuar nga ERE, në përputhje me detyrimet ligjore dhe nënligjore të sektorit të energjisë elektrike, si dhe angazhimit sipas direktivave të Bashkimit Evropian;

- Shoqata Shqiptare e Furnizuesve të Energjisë Elektrike (AEES), me shkresën me nr. 35, datë 13.1.2020, propozon që:

- Në nenin 11 të rregullores të shtohen dy pika si më poshtë:

1. Në rast se OSSH-ja nuk paraqet për miratim në ERE “Profilet fillestare të standardizuara të ngarkesës”, brenda një afati 30-ditor nga data e fundit në të cilën përvaktohej detyrimi i OSSH-së për t’i dërguar në ERE për miratim, këto profile hartohen dhe miratohen nga ERE, dhe i dërgohen OSSH-së dhe OST-së për zbatim.

2. Në rast se OSSH-ja nuk paraqet për miratim në ERE përditësimin e “Profileve të standardizuara të ngarkesës”, profilet aktuale në fuqi do të aplikohen automatikisht edhe në vitin pasardhës.

- Neni 13 i rregullores që lidhet me “Hyryjen në fuqi të rregullores” të riformulohet si më poshtë;

- Këto rregulla do të hyjnë në fuqi pas miratimit nga Bordi i ERE-s.

- Komenti i tretë lidhet me kapacitetin teknik të OST-së për të përlllogaritur disbalancat në përputhje me përcaktimin e pikës 6, të nenit 8, të “Rregullave të përkohshme për mekanizmin balancues të energjisë elektrike”, në rast se OST-ja nuk e ka akoma kapacitetin për t’i përlllogaritur disbalancat nëpërmjet softit të menaxhimit të sistemit elektroenergjetik, ERE mund të përcaktojë në “Rregullore” një afat, bazuar në të cilin disbalancat do të përlllogariten automatikisht nga sistemi dhe jo manualisht;

- Sekretariati i Komunitetit të Energjisë, me shkresën me nr. 21/7, datë 16.1.2020, shprehu dakordësinë e ndër të tjera propozoi, që:

- Duke marrë në konsideratë vonesën në implementimin e PSN-së (profileve standarde të ngarkesës), hyrja në fuqi e tyre duhet të jetë menjëherë me marrjen e vendimit nga Bordi i ERE-s.

- OSSH-ja të përcaktojë PSN-në për kategori të ndryshme klientësh jo më vonë se tetori 2020.

- ERE të përcaktojë që PSN-ja të jenë të aplikueshme për klientët dhe furnizuesit nga 1 janari 2021.

- Pas marrjes së këtyre komenteve, ERE, me shkresën me nr. 126, datë 22.1.2020, njoftoi zhvillimin e një seancë dëgjimore, me përfaqësues të OSSH-së, OST-së, MIE-s, AK-së, Dhomës së Tregtisë dhe Industrisë, Shoqatës për Mbrojtjen e Konsumatorit, Shoqatës së Konsumatorit Shqiptar, Shoqatës Konsumatori në Fokus, Zyrës për Mbrojtjen e Konsumatorit.



- Në seancën dëgjimore të datës 28.1.2020 morën pjesë përfaqësues të OSSH sh.a., OST sh.a., Autoritetit të Konkurrencës (AK), AEES-së dhe Dhomës së Tregtisë dhe Industrisë.

- OSSH sh.a. në seancë bëri me dije se i qëndronte edhe njëherë problematikave të saj të shprehura edhe procedurës së shqyrtimit të kësaj rregulloreje, por pavarësisht kësaj OSSH sh.a. u shpreh që, brenda datës 20.2.2020 do të paraqiste në ERE, një draftpërfundimtar të rregullores për profilet e standardizuara të ngarkesës ku do të reflektonte komentet dhe sugjerimet përfundimtare të saj.

- OST-ja për këtë rast u shpreh që, për arsye sigurie nuk mund të lejojë aksesin në bazën e saj të të dhënave, ndërkohë që në zbatim të planit të rimëkëmbjes së sektorit të energjisë elektrike, duhet të krijohet një bazë e veçantë të dhënash ku mund të aksesojë OSSH sh.a., dhe deri në atë moment të dhënat do të jepen vetëm nga OST-ja nëpërmjet tabelave për sa i përket kategorisë së klientëve në nivel tensioni 35kV.

- AK-ja u shpreh parimisht dakord me draftrregulloren, por duke sugjeruar hyrjen e saj në fuqi në një kohë sa më të shpejtë, duke pasur në konsideratë vonesat e deritanishme në propozimin dhe miratimin e saj dhe për të mos penguar më tej, daljen në treg të lirë të klientëve të energjisë elektrike.

- AEES-ja shprehu sërish në seancë qëndrimin e mbajtur më herët me shkresën me nr. 35, datë 13.1.2020, duke theksuar edhe njëherë domosdoshmërinë e miratimit në një kohë sa më të shpejtë dhe hyrjen në fuqi të rregullores në mënyrë që të mos ketë më pengesa për klientët fundorë që duan të dalin në treg të lirë, si edhe për furnizuesit potencialë për përzgjedhjen e klientëve të tyre.

- Dhoma e Tregtisë dhe Industrisë shprehu shqetësimin e saj për vonesën e propozimit të këtij akti nga ana e OSSH sh.a., duke e konsideruar si pengesë për bizneset në fushën e energjisë (siç janë furnizuesit), por edhe për klientët fundorë në ushtrimin e së drejtës së tyre ligjore për daljen në treg të lirë.

- Draftrregullorja u dërgua nga OSSH sh.a., me shkresën nr. 1944 prot., datë 17.3.2020, prot. duke integruar në rregullore dhe metodologjinë e hartimit të profileve standarde të ngarkesës.

- Procedura e hapur nga ERE me vendimin nr. 202, datë 12.12.2019, në zbatim të sa parashikuar

në legjislacionin në fuqi, ka për qëllim vetëm miratimin e “Rregullores për profilet e standardizuara të ngarkesës” dhe jo të metodologjisë së përgatitjes së këtyre profileve të standardizuara të ngarkesës e cila është në kompetencën dhe diskrecionin e OSSH-së.

- Duke pasur në konsideratë korrespondencat dhe komentet e sipërpërmendura nga grupi i punës u përpunua draftrregullorja në vijim duke marrë në konsideratë dhe duke integruar në rregullore:

- Propozimet e AEES-it për ndryshime në nenin 11 të rregullores ku shtohet pika si më poshtë:

*OSSH-ja duhet të hartojë dhe të publikojë “Profilet e standardizuara të ngarkesës”, brenda një afati 4-mujor nga hyrja në fuqi e kësaj rregullore. Në çdo rast tjetër profilet e standardizuara të ngarkesës do të hartohen dhe publikohen sipas përvaktimeve të pikave 4 dhe 5, të nenit 8, të rregullores.*

- Propozimet e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, Sekretariatit të Komunitetit të Energjisë dhe AEES-së në lidhje me ndryshime në nenin 14 të rregullores që parashikon hyrjen në fuqi të saj si më poshtë:

Rregullorja hyn në fuqi menjëherë pas botimit në Fletore Zyrtare.

- Propozimet e OSSH-së lidhur me kategoritë e klientëve për të cilët do të hartohen profilet e standardizuara.

Neni 9 “Kategoritë e klientëve” u ndryshua si më poshtë:

1. OSSH-ja duhet të përgatisë profile të standardizuara të ngarkesës për kategoritë bazë të identifikuar (privat, buxhetorë, jobuxhetorë, familjarë) sipas nivele të tensionit.

Për gjithë sa më sipër cituar, Bordi i ERE-s

#### VENDOSI:

1. Miratimin e “Rregullores për profilet e standardizuara të ngarkesës për kategori të caktuara klientësh, në rast se të dhënat e matjeve, të nevojshme për llogaritjen e disbalancave, nuk janë të disponueshme” (bashkëlidhur).

2. OSSH sh.a. nëpërmjet akteve të brendshëm të përcaktojë modalitetet teknike për hartimin e profileve të standardizuara të ngarkesës.



3. Profilet standarde të ngarkesës të hartuar sipas kësaj rregullore bëhen të aplikueshme për klientët dhe furnizuesit nga 1 janari 2021.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Për këtë vendim mund të kërkohet rishikim në ERE, brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR  
Petrit Ahmeti

**RREGULLORE**  
**PËR PROFILET E STANDARDIZUARA TË**  
**NGARKESËS PËR KATEGORI TË**  
**CAKTUARA KLIENTËSH, NË RAST SE TË**  
**DHËNAT E MATJEVE, TË NEVOJSHME**  
**PËR LLOGARITJEN E DISBALANCE,**  
**NUK JANË TË DISPONUESHME**

Miraturar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 112,  
datë 9.7.2020.

Neni 1  
**Baza ligjore**

Kjo rregullore hartohet në mbështetje të neneve 69, germa “f” dhe 86, pika 6, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar.

Neni 2  
**Qëllimi**

Kjo rregullore siguron zbatimin e përcaktimeve të pikës 6, të nenit 86 dhe germës “f”, të nenit 69 të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, i ndryshuar, dhe aplikohen në përputhje me detyrimet e Traktatit të Komunitetit të Energjisë, që të mundësojnë hapjen e tregut me pakicë të energjisë elektrike në vendin tonë, në rastet kur klientët kërkojnë të ndryshojnë furnizuesin e energjisë elektrike.

Neni 3  
**Fusha e zbatimit**

1. Kjo rregullore vendos:

i. kriteret për përcaktimin e profileve standarde të ngarkesës që aplikohen për çdo kategori klientësh fundorë për të cilët matja e konsumit real në intervale kohore nuk është e disponueshme;

ii. kriteret sipas të cilave Operatori i Sistemit të Shpërndarjes duhet të hartojë dhe implementojë profilet e standardizuara të ngarkesës që do të përdoren për kategori të caktuara klientësh në rast se të dhënat e matjeve, të nevojshme për llogaritjen e disbalancave, nuk janë të disponueshme;

iii. kriteret në bazë të cilave Operatori i Sistemit të Shpërndarjes ushtron aktivitetin e tij në lidhje me përmbushjen e kushteve teknike për klientët në mënyrë që ata të jenë të aftë të ndryshojnë furnizuesin e tyre në treg të liberalizuar.

2. Kjo rregullore përcakton marrëdhënien midis Operatorit të Sistemit të Shpërndarjes, dhe furnizuesve të cilët furnizojnë klientin fundor, disbalancat e të cilëve do të llogariten sipas një profili të standardizuar të ngarkesës.

Neni 4  
**Përkufizimet**

1. Termat e përdorur, por që nuk përcaktohen në këtë rregullore kanë kuptimin që është dhënë për këta terma në ligjin nr. 43/2015 “Për sektorin e energjisë elektrike”, i ndryshuar.

2. **“Profili ngarkesës”** paraqet diagramin e ndryshimit të ngarkesës elektrike shprehur në njësinë *W* (*Watt*) kundrejt një intervali kohe të përcaktuar.

3. **“Profilet e konsumit reale apo të standardizuara të ngarkesës”** paraqesin konsumin e energjisë elektrike në intervale kohore të barabarte me intervalin kohor të llogaritjes së disbalancave.

4. **“Intervali kohor i llogaritjes së disbalancave”** është njësia kohore sipas së cilës disbalancat e palëve përgjegjëse për balancim llogariten. Ky interval kohor përcaktohet në rregullat e balancimit të energjisë elektrike.

5. **“Profili i konsumit real”** është konsumi faktik i energjisë elektrike, sipas treguesve të sistemit të matjes të instaluar në pikën e matjes së energjisë elektrike për klientin.

6. **“Profili i standardizuar i ngarkesës”** është një profil konsumi i përgatitur nga Operatori i Sistemit të Shpërndarjes për kategori të caktuara të klientësh në rast se të dhënat e matjeve të



nevojshme për llogaritjen e disbalancave, nuk janë të disponueshme. Profili i standardizuar i ngarkesës do të hartohet për një interval kohor të njëjtë me intervalin kohor të llogaritjes së disbalancave.

7. **“Operatori i Sistemit të Shpërndarjes”** është Operatori i Sistemit të Shpërndarjes (OSSH) sh.a.

8. **“Furnizues i Mundësisë së Fundit (FMF)”** është një furnizues i caktuar në përputhje me ligjin për sektorin e energjisë elektrike, i cili ofron për një periudhë të kufizuar kohe shërbimin e furnizimit në kushte të rregulluara ndaj klientëve, të cilët nuk kanë mundur të kontraktojnë vetë një furnizues ose kanë humbur furnizuesin e tyre.

#### Neni 5

##### **Vlerësimi i kriterëve dhe kushteve teknike të sistemeve të matjes**

1. Sipas nenit 86, pika 6, Operatori i Sistemit të Shpërndarjes duhet të vlerësojë nëse sistemi i matjes i klientit që furnizohet nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit përmbush kushtet teknike për ta lejuar klientin të furnizohet në treg të liberalizuar.

2. Operatori i Sistemit të Shpërndarjes do të vlerësojë kushtet teknike të sistemit të matjes, pa cenuar të drejtën e klientëve për të përzgjedhur furnizuesin e energjisë elektrike.

3. Operatori i Sistemit të Shpërndarjes duhet të garantojë aksesin në rrjetin e shpërndarjes sipas përcaktimeve ligjore në fuqi për klientët që kanë përzgjedhur furnizuesin e energjisë elektrike përpara lidhjes me rrjetin e shpërndarjes.

4. Operatori i Sistemit të Shpërndarjes do të vlerësojë kriteret e mëposhtme, për të përcaktuar nëse klienti mund të furnizohet me energji elektrike në tregun e liberalizuar.

a) klienti është një klient fundor me sistem matje të regjistruar në Operatorin e Sistemit të Shpërndarjes me adresë pikën në të cilën klienti konsumon energjinë elektrike;

b) klienti furnizohet dhe faturohet për konsumin e tij të energjisë elektrike bazuar në vlerat e matura të cilat lexohen nga sistemi matës, përfshirë dhe nëse janë të aplikueshme, korrigjime periodike të mëvonshme;

c) Operatori i Sistemit të Shpërndarjes ka akses në sistemin e matjes për të siguruar lexim periodik të matësit të energjisë elektrike.

5. Vlerësimi i kushteve teknike siç është përcaktuar në pikën 6, të nenin 86, të ligjit nr. 43/2015 “Për sektorin e energjisë elektrike”, i ndryshuar, do të bazohet në kriteret e paragrafit 3, të këtij neni.

6. Sistemi inteligjent i matjes është i preferueshëm, por nuk është parakusht për një klient i cili ndryshon furnizuesin dhe nuk përbën një kriter për Operatorin e Sistemit të Shpërndarjes për të konfirmuar aftësinë e klientit për t’u furnizuar nëpërmjet një furnizuesi në treg të liberalizuar.

#### Neni 6

##### **Të drejtat dhe detyrimet e klientëve**

1. Të gjithë klientët fundorë kanë të drejtë të ndryshojnë furnizuesin e tyre pa pagesë.

2. Klienti brenda 5 ditëve nga kërkesa e bërë duhet të informohet nga OSSH sh.a., lidhur me rezultatin e vlerësimit të kriterëve të përcaktuara në nenin 5, pika 3, me qëllim furnizimin me energji elektrike në tregun e pa rregulluar

3. Në rastin kur klienti nuk i përmbush kriteret e përcaktuara në nenin 5, pika 3, të kësaj rregullore, Operatori i Sistemit të Shpërndarjes do të informojë klientin mbi informacionin që duhet të plotësojë për përmbushjen e kriterëve. Pas plotësimit të kriterëve klienti mund të ushtrojë të drejtën ligjore për përzgjedhjen e furnizuesit të energjisë elektrike. Në të gjitha rastet e tjera, konsiderohet se klientët i përmbushin kushtet për të ndryshuar furnizuesin pa kushte të tjera.

4. Informimi sipas paragrafit 3, të këtij neni, duhet të përfshijë çdo informacion të veçantë që klienti duhet të ofrojë me qëllim për të lehtësuar procesin e përmbushjes së kushteve të përcaktuara në nenin 5, pika 3.

#### Neni 7

##### **Profilat e standardizuara të ngarkesës**

1. Operatori i Sistemit të Shpërndarjes do të krijojë profile të standardizuara të ngarkesës për të gjitha kategoritë e klientëve në rastin kur të dhënat e kërkuara të matjes për llogaritjen/shlyerjen e disbalancave nuk janë në dispozicion nga sistemi i matjes i klientit.

2. Nëse periudha e vendosur për llogaritjen e disbalancave është çdo orë, profili i standardizuar i



ngarkesës duhet të jetë të paktën në intervale njëorëshe. Në çdo rast profili i standardizuar i ngarkesës duhet të përcaktohet sa periudha kohore e përcaktuar për llogaritjen e disbalancave e vendosur në rregullat e balancimit të energjisë elektrike në fuqi.

3. Profilet e standardizuara të ngarkesës zëvendësojnë profilet e konsumit real për palën përgjegjëse për balancimin sipas rregullave të balancimit të energjisë elektrike për llogaritjen/shlyerjen e disbalancave, për çdo periudhë gjatë së cilës matja e cila mat konsumin faktik në interval kohore nuk është e disponueshme.

#### Neni 8

##### **Krijimi i profileve të standardizuara të ngarkesës**

1. Operatori i Sistemit të Shpërndarjes duhet të hartojë profile të standardizuara të ngarkesës bazuar në dy kritere të përgjithshme:

- a) kategorinë e klientëve;
- b) zonën administrative ku është i lidhur klienti.

2. Klientët, të cilët i përkasin një kategorie, kanë të njëjtat karakteristika dhe për llogaritjen/shlyerjen e disbalancave, konsumi i energjisë elektrike për këto standardizohet për një profil ngarkese të veçantë.

3. Për disa kategori klientësh Operatori i Sistemit të Shpërndarjes mund të marrë në konsideratë dhe kriterin e zonës administrative ku është lidhur klienti.

4. Profili i standardizuar i ngarkesës për çdo kategori klientësh do të hartohet nga Operatori i Sistemit të Shpërndarjes për një periudhë prej të paktën një vit kalendarik.

5. Profili i standardizuar i ngarkesës për çdo kategori klientësh për çdo vit kalendarik do të publikohen në faqen e internetit të OSSH sh.a. të paktën tre muaj para fillimit të vitit në të cilin këto profile të standardizuara të ngarkesës do të aplikohen.

6. Para publikimit të profileve të standardizuara të ngarkesës, Operatori i Sistemit të Shpërndarjes mund të konsultohet me pjesëmarrësit e tregut, ERE dhe palët e tjera të interesuara.

7. Gjatë aplikimit të tyre Operatori i Sistemit të Shpërndarjes periodikisht mund të rishikojë profilet e standardizuara të ngarkesës për vitin kalendarik në mënyrë që profilet të standardizuara të

ngarkesës të jenë sa më afër profileve reale të ngarkesës.

#### Neni 9

##### **Kategoritë e klientëve**

1. Operatori i Sistemit të Shpërndarjes duhet të hartojë profile të standardizuara të ngarkesës për kategoritë bazë të klientëve të identifikuar: i. privat, ii. buxhetore, iii. jobuxhetore, iv. familjare.

#### Neni 10

##### **Forma e profileve**

1. Profilet e ngarkesës duhet të përgatiten në formë tabelash ku të përfshihet numri i orëve gjatë ditës dhe raportet korresponduese të cilat tregojnë marrëdhënien midis konsumit gjatë asaj ore dhe konsumin ditor.

#### Neni 11

##### **Afatet kohore**

1. Profilet e standardizuara të ngarkesës për të gjitha kategoritë e klientëve fundorë që janë të lidhur në rrjetin e Operatorit të Sistemit të Shpërndarjes dhe të specifikuar në këto rregullore duhet të hartohen dhe të publikohen nga operatori i sistemit të shpërndarjes, i bëhen me dije në çdo rast ERE.

2. Operatori i Sistemit të Shpërndarjes do të krijojë një bazë të dhënash nga matësit të cilët realizojnë matje me interval kohore (matësit inteligjentë), si dhe nga pajisje të tjera të përshtatshme matëse të cilat lejojnë grumbullimin e të dhënave që kanë lidhje me profilet reale të ngarkesës për të gjitha kategoritë e klientëve.

3. Bazuar në të dhënat e mbledhura Operatori i Sistemit të Shpërndarjes duhet të përditësojë profilet e standardizuara të ngarkesës në mënyrë periodike dhe të paktën një herë në vit.

4. Operatori i Sistemit të Shpërndarjes duhet të synojë që nëpërmjet përditësimit të profileve të standardizuara të ngarkesës të minimizojë për aq sa është e mundur disbalancat për këtë kategori klientësh.

5. Operatori i Sistemit të Shpërndarjes duhet të hartojë dhe të publikojë profilet e para të standardizuara të ngarkesës, sipas kësaj rregulloreje brenda një afati 4-mujor nga hyrja në fuqi e



rregullores. Në çdo rast tjetër profilet e standardizuara të ngarkesës do të hartohen dhe publikohen sipas përcaktimeve të pikave 4 dhe 5, të nenit 8, të rregullores.

6. Në çdo rast rishikimi të profileve të standardizuara të ngarkesës Operatori i Sistemit të Shpërndarjes duhet t'i publikojë sipas afateve të parashikuara në këtë nen.

#### Neni 12

##### Aksesi i të dhënave të matjes

1. Operatori i Sistemit të Shpërndarjes duhet të ketë akses në sistemin e matjes për të siguruar lexim periodik të matësve të klientëve fundorë të lidhur në rrjetin e saj, por të furnizuar nga furnizuesit.

2. Operatori i Sistemit të Transmetimit (OST sh.a.) duhet të ofrojë akses në të dhënat e matësve të klientëve që ajo administron sipas nenit 3, pika 3.4, e marrëveshjes dypalëshe midis OST-së dhe Operatorit të Sistemit të Shpërndarjes datë 28.12.2017.

#### Neni 13

##### Rishikimi dhe ndryshimi i rregullores

Kjo rregullore është objekt rishikimi dhe ndryshimi me vendim të Bordit.

#### Neni 14

##### Hyrja në fuqi

Kjo rregullore hyn në fuqi, pas botimit të vendimit në Fletoren Zyrtare.

#### VENDIM

Nr. 113, datë 9.7.2020

#### **MBI FILLIMIN E PROCEDURËS PËR SHQYRTIMIN DHE MIRATIMIN E RREGULLORES MBI PROCEDURAT E NJOFTIMIT DHE KONSULTIMIT PUBLIK TË AKTEVE TË MIRATUARA NGA ENTI RREGULLATOR I ENERGJISË**

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015 “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; nenit 16 dhe 18, të ligjit nr. 102/2015 “Për sektorin e gazit natyror”, të ndryshuar; nenit 15 dhe 26, të

“Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 3.9.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 9.7.2020, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 78/7 prot., datë 30.6.2020, të përgatitur nga Drejtoria e Çështjeve Ligjore “Mbi fillimin e procedurës për shqyrtimin dhe miratimin e rregullores mbi procedurat e njoftimit dhe konsultimit publik të akteve të miratuara nga Enti Rregullator i Energjisë”,

konstatoi se:

- Ligji nr. 146/2014 “Për njoftimin dhe konsultimin publik” ka për objekt rregullimin e marrëdhënieve që krijohen në një proces të konsultimit publik, transparent, gjithëpërfshirës, të realizuar në kohë dhe efektiv, ndërmjet organeve publike qendrore dhe vendore dhe palëve të interesuara, në procesin e vendimmarrjes së projektakteve si: projektligje, dokumente strategjike kombëtare dhe lokale, si dhe politikave me interes të lartë publik.

- Ligji nr. 102/2015, “Për sektorin e gazit natyror”, i ndryshuar, parashikon në nenin 18 se ERE miraton rregulloren për konsultimet publike, ku për aq sa është e mundur merr në konsideratë procedurat dhe afatet e legjislacionit në fuqi për njoftimin dhe konsultimin publik, ku, ndër të tjera, parashikohen kushtet dhe procedurat, paraqitja e kërkesës formale dhe shpallja publike e informacionit.

- Rregullorja e organizimit, funksionimit dhe procedurave të ERE-s, e miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 3.9.2016, ka një sërë parashikimesh ligjore që lidhen me përmbushjen e detyrimit të ERE-s për konsultimin publik të akteve rregullatore të cilat miraton për kompetencë.

- Një detyrim të kësaj natyre, ERE e ka zbatuar në mënyrë rigoroze përgjatë gjithë veprimtarisë së saj, jo vetëm si detyrim i parashikuar në ligjin sipërcituar, por mbi të gjitha si një aspekt shumë i rëndësishëm i ushtrimit të kompetencave funksionale e detyrave të sanksionuara në ligjin nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, i ndryshuar.

- Në mbështetje të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; ligjit nr. 102/2015, “Për sektorin e gazit natyror”, të ndryshuar, si dhe ligjit nr. 7/2017, “Mbi nxitjen e prodhimit të energjisë nga burimet e rinovueshme”,



ERE, që nga momenti i hyrjes në fuqi të këtyre ligjeve, ka miratuar rreth 90 akte nënligjore të llojit rregullore, metodologji, marrëveshje tip etj., e riparë me kërkesë të palëve të interesit këto akte në procedura që kalojnë përmes të njëjtave faza që kalon vetë miratimi i aktit, në rreth 40 praktika të tjera.

- Rregullorja e propozuar për miratim sjell detajim të procedurave dhe afateve për përmbushjen e detyrimit të organeve publike për konsultim publik.

Për gjithë sa më sipër cituar, Bordi i ERE-s,

#### VENDOSI:

1. Fillimin e procedurës për shqyrtimin dhe miratimin e rregullores mbi procedurat e njoftimit dhe konsultimit publik të akteve të miratuara nga Enti Rregullator i Energjisë.

2. Drejtoria e Çështjeve Ligjore, të njoftojë palët e interesit për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohej rishikim në ERE brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR  
Petrit Ahmeti

#### VENDIM Nr. 114, datë 9.7.2020

### **MBI PËRCAKTIMIN E ÇMIMIT TË BLERJES SË ENERGJISË ELEKTRIKE, TË PRODHUAR NGA BURIMET E VOGLA TË RINOVUESHME NGA ERA, ME FUQI TË INSTALUAR DERI NË 3 mw, PËR VITIN 2019**

Në mbështetje të nenit 10, pika 3, të ligjit nr. 7/2017 “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme”; VKM-së nr. 369, datë 26.4.2017, “Për miratimin e metodologjisë për përcaktimin e çmimit të blerjes së energjisë elektrike të prodhuar nga burimet e vogla të rinovueshme nga dielli dhe era”; VKM-së nr. 580, datë 28.8.2019, “Për miratimin e planit të

konsoliduar kombëtar të veprimit për burimet e rinovueshme të energjisë 2019–2020” dhe nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin nr. 96, datë 17.6.2016, të Bordit të ERE-s, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 9.7.2020, mbasi shqyrtoi relacionin nr. 83/3 prot., datë 3.7.2020, të përgatitur nga Drejtoria e Tarifave dhe Çmimeve, mbi miratimin e çmimit të blerjes të energjisë elektrike të prodhuar nga impiantet eolike, me kapacitet të instaluar deri në 3 mw, për vitin 2019,

konstatoi se:

- Në mbështetje të nenit 10, pika 3, të ligjit nr. 7/2017 “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme” dhe vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 369, datë 26.4.2017, “Për miratimin e metodologjisë për përcaktimin e çmimit të blerjes së energjisë elektrike të prodhuar nga burimet e vogla të rinovueshme nga dielli dhe era”, ERE është autoriteti përgjegjës për përcaktimin e çmimit të blerjes së energjisë elektrike të prodhuar nga burimet e vogla të rinovueshme, nga dielli, me fuqi të instaluar deri në 2 mw, dhe era, me fuqi të instaluar deri 3 mw, në përputhje me metodologjinë e miratuar nga Këshilli i Ministrave.

- Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 193, datë 2.12.2019, vendosi fillimin e procedurës “Për përcaktimin e çmimit të blerjes së energjisë elektrike, të prodhuar nga burimet e vogla të rinovueshme, nga dielli, me fuqi të instaluar deri në 2 mw, dhe era, me fuqi të instaluar deri 3 mw, për vitin 2019”.

- Në vijim, ERE, me shkresën nr. 805, datë 10.12.2019, njoftoi Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), Autoritetin e Konkurrencës (AK) dhe palët e interesuara, lidhur me fillimin e procedurës për shqyrtimin e këtij akti, me qëllim shprehjen e komenteve apo opinionëve të tyre me shkrim, brenda 15 ditëve nga marrja dijeni.

- Në përgjigje të njoftimit të kësaj vendimmarrjeje, shoqëritë të cilat janë mbajtëse të miratimit përfundimtar dhe subjekte të aplikimit të çmimit të blerjes së energjisë elektrike të prodhuar nga burimet e vogla të rinovueshme, nga era, me fuqi të instaluar 3 mw, i cili përcaktohet nga ERE, kanë dhënë opinionin dhe shpjegimet e tyre në lidhje me mungesën e zhvillimit të industrisë së prodhimit të energjisë elektrike nga era në Shqipëri,





ku ndër të tjera janë shprehur se: *...të dhënat e llogaritura dhe përpunuara në studimin e fizibilitetit, para momentit të marrjes së miratimit përfundimtar nga MIE lidhur me vlerën e investimit, janë të dhëna të kësaj faze dhe që nuk mund të merren për referencë në vlerësimin e çmimit nga ana e Bordit të ERE-s.*

- Autoriteti i Konkurrencës, me anë të shkresës së protokolluar në ERE me nr. 434, datë 18.2.2020, është shprehur se vendimi nr. 193, datë 2.12.2019, i Bordit të ERE-s, nuk bie në kundërshtim me dispozitat e ligjit nr. 9121, datë 28.7.2003, “Për mbrojtjen e konkurrencës”, të ndryshuar.

- Në vijim të sa më sipër, ERE, me anë të shkresës nr. 58/1, datë 17.1.2020, i është drejtuar Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), ku ndër të tjera ka kërkuar vlerësimet dhe opinionin e saj në lidhje me sa argumentuar nga të 3 shoqëritë në korrespondencat sipërcituara, si dhe disponimin e dokumentacionit që i ka shërbyer MIE-s për dhënien e miratimit përfundimtar.

- MIE, me anë të shkresës së protokolluar në ERE me nr. 58/2, datë 4.3.2020, ka përcjellë në ERE planet e biznesit të shoqërive mbajtëse të miratimit përfundimtar, gjithashtu ndër të tjera i ka dhënë përgjigje dhe rrethanave të bëra me dije nga këto subjekte.

- Shoqëritë “Windsbab” sh.p.k., “Max Energy” sh.p.k. dhe “Seman Eolik” sh.p.k. janë të vetmet shoqëri që kanë marrë miratimin përfundimtar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë për vitin 2019, për ndërtimin e impianteve eolike me fuqi deri në 3 mw;

- Pavarësisht numrit të licencave të dhëna ndër vite për ndërtimin e impianteve eolike në Shqipëri, këto shoqëri po implementojnë për herë të parë këtë teknologji, duke sjellë diversifikimin e prodhimit të energjisë elektrike nga burimet e rinovueshme, me investime me kosto më të ulët nga sa parashikuar në VKM-në nr. 369, datë 26.4.2017, dhe VKM-në nr. 580, datë 28.8.2019.

- Për përcaktimin e çmimit të blerjes së energjisë elektrike, të prodhuar nga burimet e vogla të rinovueshme, nga era, me fuqi deri në 3 mw, për vitin 2019, është e arsyeshme të njihen komponentët për llogaritjen e LCOE-ve që rezultojnë nga planet e biznesit të projekt zbatimeve të paraqitura së fundmi nga 3 shoqëritë të cilat janë mbajtëse të miratimeve përfundimtare për ndërtimin e impianteve eolike.

- Në zbatim të sa më sipër dhe nisur nga eksperiencia e krijuar për përcaktimin e çmimit të blerjes së energjisë elektrike të prodhuar nga impiantet prodhuese fotovoltaike deri në 2mw, është përlogaritur çmimi i blerjes së energjisë elektrike të prodhuar nga impiantet eolike me kapacitet të instaluar deri në 3 mw.

- Nga zbatimi i formulës për llogaritjen e LCOE-ve, për përcaktimin e çmimit për impiantet eolike, rezulton një çmim prej 75.64 euro/mwh.

- Në kontratat respektive midis palëve e më konkretisht nenit 8, pika 2 dhe nenit 10, pika 4, vlerësimi i investimeve mund të pësojë ndryshime të mundshme, me marrëveshje ndërmjet palëve, në çdo kohë gjatë zbatimit të projektit për ndërtimin e parkut eolik, si dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), bazuar në raportin përfundimtar të testimit dhe pas paraqitjes nga mbajtësit e miratimit përfundimtar të raportit të plotë të shpenzimeve për ndërtimit e veprës, lëshon certifikatën e pranimit të veprës sipas legjislacionit në fuqi.

Për gjithë sa më sipër cituar, Bordi i ERE-s,

#### VENDOSI:

1. Miratimin e çmimit të blerjes së energjisë elektrike të prodhuar nga impiantet eolike, me kapacitet të instaluar deri në 3 mw, prej 75.64 euro/mwh, për vitin 2019.

2. Çdo ndryshim në aktet ligjore dhe nënligjore në fuqi për këta prodhues, do të përbëjë shkak për rishikimin e këtij vendimi nga ERE.

3. Drejtoria e Çështjeve Ligjore, të njoftojë aplikuesit, Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), Autoritetin e Konkurrencës (AK), si dhe Furnizuesin e Tregut të Lirë (FTL sh.a.) për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohet rishikim në ERE brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR  
Petrit Ahmeti

**VENDIM****Nr. 115, datë 9.7.2020****MBI FILLIMIN E PROCEDURAVE PËR  
MIRATIMIN E PLANIT TË  
INVESTIMEVE PËR VITIN 2020, TË  
SHOQËRISË OST SHA DHE  
SHQYRTIMIN DHE MIRATIMIN E  
PËRDITËSIMIT TË “PLANIT TË  
ZHVILLIMIT TË RRJETIT TË  
TRANSMETIMIT PËR PERIUdhËN  
10-VJEÇARE, 2015–2025”**

Në mbështetje të nenit 16, nenit 20, pika “e” dhe nenit 60, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar, si dhe në zbatim të “Rregullores së procedurave të paraqitjes dhe miratimit të planit të investimeve nga operatorët e transmetimit dhe shpërndarjes së energjisë elektrike”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 135, datë 6.9.2017, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 9.7.2020, mbasi shqyrtoi relacionin e përgatitur nga Drejtoritë Teknike me nr. 83/4 prot., datë 3.7.2020, “Mbi shqyrtimin për miratim të planit të investimeve për vitin 2020”, të shoqërisë OST sh.a.,

konstatoi se:

- “Operatori i Sistemit të Transmetimit” sh.a., më shkresën nr. 104 prot., datë 20.1.2020, ka paraqitur pranë ERE-s për miratim “Planin e investimeve për vitin 2020”. Shoqëria OST sh.a. këtë aplikim e ka shoqëruar me dokumentacionin, si më poshtë:

- “Programin e zhvillimit ekonomik” të OST sh.a. për vitin 2020, me nr. 7197 prot., datë 29.10.2019.

- Vendimin e Këshillit Mbikëqyrës të OST sh.a. me nr. 91 prot., datë 17.12.2019, “Për disa ndryshime në vendimin nr. 86 prot., datë 29.10.2019, ‘Për miratimin e programit të zhvillimit ekonomik të OST sh.a. për vitin 2020’”.

- “Miratimin e programit ekonomik të shoqërisë për vitin 2020” nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë me shkresën nr. 23905/1 prot., datë 9.1.2020.

- Duke u nisur nga situata e krijuar pas gjendjes së fatkeqësisë natyrore në fund të vitit 2019, me

anë të shkresës nr. 22377 prot., datë 6.12.2019, Ministria e Financave dhe Ekonomisë i është drejtuar OST sh.a. duke udhëzuar kufizimin e shpenzimeve dhe investimeve gjatë vitit 2020.

- OST sh.a., me shkresën nr. 8338 prot., datë 17.12.2019, i është drejtuar Këshillit Mbikëqyrës për ndryshimin e “Programit të zhvillimit ekonomik të OST sh.a. për vitin 2020”, ku në vijim të udhëzimeve të Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë, mbas analizës së treguesve kryesorë në vlerësim të ushtrimit të aktivitetit normal të OST sh.a., pacenuar sigurinë dhe qëndrueshmërinë e rrjetit të transmetimit, ka vlerësuar të arsyeshme reduktimin e planit të investimeve për vitin 2020, për disa projekte të cilat kanë një prioritet më të ulët për t’u realizuar.

- Me urdhrin nr. 39, datë 12.2.2020, ngriti grupin e punës mbi shqyrtimin e planit të investimeve të Operatorit të Sistemit të Transmetimit OST sh.a., për vitin 2020, i cili analizoi informacionin e paraqitur nga shoqëria OST sh.a. sipas kërkesave të ligjit nr. 43/2015 “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar, dhe të “Rregullores së procedurave të paraqitjes dhe miratimit të planit të investimeve nga operatorët e transmetimit dhe shpërndarjes së energjisë elektrike” miratuar në vendimin e Bordit të ERE-s nr. 135, datë 6.9.2017.

- ERE, me anë të shkresës nr. 199 prot., datë 27.1.2020, iu drejtua OST sh.a. për të përcjellë informacion mbi aktivitetin e saj për vitin 2019, në kuadër të përgatitjes së raportit vjetor mbi situatën e sektorit të energjisë elektrike dhe veprimtarinë e ERE-s për vitin 2019, së cilës shoqëria iu përgjigj me anë të shkresës nr. 199/1 prot., datë 3.2.2020, duke përcjellë dokumentacionin si vijon:

- Realizimin e investimeve për vitin 2019.

- Pasqyrat paraprake të pozicionit financiar 2019.

- Informacion mbi lidhjet e reja me sistemin e transmetimit për vitin 2019.

- Zbatimin e treguesve të cilësisë së shërbimit në sistemin e transmetimit, shërbimet ndihmëse dhe blerja e energjisë elektrike për humbjet totale në rrjetin e transmetimit për vitin 2019.

Parashikimi i planit të investimeve, i rishikuar me fondet e OST sh.a. për vitin 2020, paraqitet në tabelën në vijim:



| Parashikimi i investimeve me fondet e OST sh.a. për vitin 2020                                                                                     |                                                                                                                                                         |                                          |                                                                  |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|------------------------------------------------------------------|
| Nr.                                                                                                                                                | Objekti i prokurimeve per Investime ne aktive afatgjata                                                                                                 | Vlera totale e kontratës sipas projektit | Vlera e Investimit për t'u realizuar dhe paguar gjatë vitit 2020 |
| <b>Zëra investimesh të prokuruar në vitet e mëparshme që pritet të realizohen gjatë vitit 2020 dhe përfshihen në fondin e përafërt të pagesave</b> |                                                                                                                                                         |                                          |                                                                  |
| 1                                                                                                                                                  | Rikonstruksioni i linjave 110 kV Laç2-Ura e Matit dhe Skuraj Ura e Matit                                                                                |                                          | 73,846,930                                                       |
| 2                                                                                                                                                  | Rehabilitimi i trakteve të linjave 110 kV të nenstacionit Jagodine                                                                                      |                                          | 40,637,469                                                       |
| 3                                                                                                                                                  | Ndertimi i linjes 110 kV N/st Sallmone – Gjiri i Lalezit                                                                                                |                                          | 113,189,563                                                      |
| 4                                                                                                                                                  | Rehabilitimi i trakteve të linjave 110 kV të nenstacionit F.Arrez                                                                                       |                                          | 22,560,542                                                       |
| 5                                                                                                                                                  | Rehabilitimi i trakteve të linjave 110 kV të nenstacionit Ibe                                                                                           |                                          | 18,738,785                                                       |
| 6                                                                                                                                                  | Rehabilitimi i trakteve të linjave 110 kV të nenstacionit Plasmas                                                                                       |                                          | 13,767,562                                                       |
| 7                                                                                                                                                  | Rehabilitimi i trakteve të linjave 110 kV të nenstacionit Prenjas                                                                                       |                                          | 1,619,599                                                        |
| 8                                                                                                                                                  | Rehabilitimi i trakteve të linjave 110 kV të nenstacionit Librazhd                                                                                      |                                          | 26,130,737                                                       |
| 9                                                                                                                                                  | Instalimi i OPGW në linjen 220 kV Burrel – Elbasan 1                                                                                                    |                                          | 595,237                                                          |
| 10                                                                                                                                                 | Ndertimi i Magazines prane N/stacionit Tirana2                                                                                                          |                                          | 13,687,183                                                       |
| 11                                                                                                                                                 | Sistemimi i problematikave të drenazhimit në Nenstacionit Tirana2                                                                                       |                                          | 4,437,694                                                        |
| 12                                                                                                                                                 | Nderrhyrje në linjat e transmetimit 110/220 kV të rajonit të Njesise Operative Shkoder                                                                  |                                          | 8,216,586                                                        |
| 13                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                         |                                          | -                                                                |
| 14                                                                                                                                                 | Nderrtim i linjes 220 kV me dy qarqe Koms- Shumat                                                                                                       |                                          | 181,577,534                                                      |
| 15                                                                                                                                                 | Ndertimi i nenstacionit 220 /110/35 kV Shumat dhe trakti 220 kV në nenstacionin 220/110/10 kV Koms                                                      |                                          | 434,679,375                                                      |
| 16                                                                                                                                                 | Linja 110kv N/St Fiber -Librazhd                                                                                                                        |                                          | 120,000,000                                                      |
| 17                                                                                                                                                 | Punime për perfundimin e linjes kabllore 110 kV Tirana-Selite dhe lidhja me nenstacionin 110/20 kV Kombinat                                             |                                          | 80,000,000                                                       |
| 18                                                                                                                                                 | Nderrhyrje për rastet emergjence në linjat e TL                                                                                                         |                                          | 40,000,000                                                       |
| 19                                                                                                                                                 | Blerje materiale për nenstacione                                                                                                                        |                                          | 97,393,771                                                       |
| 20                                                                                                                                                 | Blerje materiale dhe vegla punet e sigurimit teknik si dhe pajisjet (laborator) për testimin e mjeteve të sigurimit teknik                              |                                          | 29,953,531                                                       |
| 21                                                                                                                                                 | Upgrade i sistemit të kontrollit dhe BCU të N/st 220 kV Koplik                                                                                          |                                          | 36,000,000                                                       |
| 22                                                                                                                                                 | Mbikqyrje e punimeve gjatë zbatimit të kontratave                                                                                                       |                                          | 30,000,000                                                       |
| 23                                                                                                                                                 | Punime civile për rikonstruksionin e trakti 110 kV të linjës Fier –Kuçovë.                                                                              |                                          | 5,943,545                                                        |
| 24                                                                                                                                                 | Punimet civile për riparime dhe rikonstruksionin e objekteve të nënstacioneve Rrashbull dhe Zemblak                                                     |                                          | 10,420,500                                                       |
| 25                                                                                                                                                 | Autotransformator AT-2, 300 MVA, 400/230 kV në Nënstacionin Tirana 2                                                                                    |                                          | 293,279,980                                                      |
| <b>Total 1</b>                                                                                                                                     |                                                                                                                                                         | <b>-</b>                                 | <b>1,696,676,123</b>                                             |
| <b>Zëra investimesh që përfshihen në regjistrin e prokurimeve të vitit 2020 si dhe në fondin e përafërt të pagesave të vitit 2020</b>              |                                                                                                                                                         |                                          |                                                                  |
| 26                                                                                                                                                 | Përforsimi i linjes 110kV, Cerrik-Kajan-Kucove-Jagodine                                                                                                 | 600,000,000                              | 120,000,000                                                      |
| 27                                                                                                                                                 | Ndertimi i linjes re me dy qarqe 110 kV Burrel - Bulqize                                                                                                | 541,500,000                              | 108,300,000                                                      |
| 28                                                                                                                                                 | Linje e re 110kV, Fier -Lushnje                                                                                                                         | 270,000,000                              | 54,000,000                                                       |
| 29                                                                                                                                                 | Ndertimi i linjes re me dy qarqe 110 kV Elbasan-Fiber                                                                                                   | 171,000,000                              | 34,200,000                                                       |
| 30                                                                                                                                                 | Rehabilitimi i dy linjave 110 kV Elbasan - Cerrik                                                                                                       | 171,000,000                              | 34,200,000                                                       |
| 31                                                                                                                                                 | Zgjerimi i sistemit të lokalizimit të defekteve në Linjat e Tensionit të Lartë                                                                          | 100,000,000                              | 100,000,000                                                      |
| 32                                                                                                                                                 | Pajisje për mirembajtjen e nenstacioneve                                                                                                                | 70,000,000                               | 70,000,000                                                       |
| 33                                                                                                                                                 | Punime civile për trakte 110 kV në Njesit Operative                                                                                                     | 60,000,000                               | 60,000,000                                                       |
| 34                                                                                                                                                 | Rikonstruksioni i linjes 110 kV Ulez-Burrel përfshi dhe ljerjen e shtyllave                                                                             | 60,000,000                               | 60,000,000                                                       |
| 35                                                                                                                                                 | Nderrhyrje në sistemin e transmetimit në raste emergjence                                                                                               | 50,000,000                               | 50,000,000                                                       |
| 36                                                                                                                                                 | Mjete teknologjike për mirembajtjen e linjave dhe nenstacioneve ( automjetet )                                                                          | 50,000,000                               | 50,000,000                                                       |
| 37                                                                                                                                                 | Mbikqyrja e punimeve për investimet                                                                                                                     | 45,000,000                               | 5,400,000                                                        |
| 38                                                                                                                                                 | Nderrhyrje riparuese në linjat e tensionit të lartë                                                                                                     | 35,000,000                               | 35,000,000                                                       |
| 39                                                                                                                                                 | Vegla pune , pajisje për mirembajtjen e linjave kabllore 110 kV                                                                                         | 50,000,000                               | 50,000,000                                                       |
| 40                                                                                                                                                 | Blerje 2 seteve të sistemit të monitorimit online BMT                                                                                                   | 35,000,000                               | 35,000,000                                                       |
| 41                                                                                                                                                 | Blerje license USB për program kompjuterik PSS/E për analizen e rrjetit                                                                                 | 5,000,000                                | 5,000,000                                                        |
| 42                                                                                                                                                 | Upgrade , mirembajtje dhe trajnim për sistemin qendror SCADA/EMS (për një periudhë 4 vjetore)                                                           | 350,000,000                              | 87,500,000                                                       |
| 43                                                                                                                                                 | Zgjerimi i monitorimit në Qendren Emergjente të Kontrollit me Nst 110kV të rehabilituara dhe komandimi i tyre nga NDC.                                  | 25,000,000                               | 25,000,000                                                       |
| 44                                                                                                                                                 | Perditesimi i moduleve, topologjise dhe analizave për aplikacionet e rrjetit EMS                                                                        | 20,000,000                               | 20,000,000                                                       |
| 45                                                                                                                                                 | Instalimi Hardware dhe implementimi logjikes PLC mbi menaxhimin e LFC në lidhje me sistemet lokale të kontrollit të perdoruesve të rrjetit të OST sh.a. | 13,000,000                               | 13,000,000                                                       |
| 46                                                                                                                                                 | Integrim i dy trakteve 220 kV në nestacionet Elbasan 1 dhe Elbasan 2 (trakti i TR2 dhe trakti i Kurum).                                                 | 12,000,000                               | 12,000,000                                                       |
| 47                                                                                                                                                 | Blerja e licensave për software-in e menaxhimit të llogjikes së PLC në RTU e implementuara në HEC-e dhe Analizatorit të Protokolleve.                   | 5,000,000                                | 5,000,000                                                        |
| 48                                                                                                                                                 | Integrimi i linjave të interkonjeksionit nga WAMS në modulën e rregullimit sekondar                                                                     | 5,000,000                                | 5,000,000                                                        |
| 49                                                                                                                                                 | Pemiresim i rrugeve të komunikimit Sistem Lokal – Rele (mbrojtje, kontrolli).                                                                           | 5,000,000                                | 5,000,000                                                        |
| 50                                                                                                                                                 | Rrjeti informatike për shërbimet dhe sistemet e OST                                                                                                     | 100,000,000                              | 70,000,000                                                       |
| 51                                                                                                                                                 | Platforme unike e informacionit dhe inventarizim i linjave të transmetimit të energjisë elektrike dhe fiber optike të OST sh.a.                         | 53,000,000                               | 37,100,000                                                       |
| 52                                                                                                                                                 | Zhvillimi dhe mirembajtja e sistemit DAMAS                                                                                                              | 29,000,000                               | 29,000,000                                                       |
| 53                                                                                                                                                 | Përmisimi i infrastrukturës së rrjetit dhe rritja e sigurisë brenda infrastrukturës TI                                                                  | 22,500,000                               | 22,500,000                                                       |
| 54                                                                                                                                                 | Përmisimi i infrastrukturës qëndrore, platformat dhe sistemeve TI                                                                                       | 15,000,000                               | 15,000,000                                                       |
| 55                                                                                                                                                 | Implementimi i një sistemi backup dhe disaster recovery                                                                                                 | 11,500,000                               | 11,500,000                                                       |
| 56                                                                                                                                                 | Pajisje TI, Kompjuter PC, Laptop, Printer, etj.                                                                                                         | 9,000,000                                | 9,000,000                                                        |
| 57                                                                                                                                                 | Sistem i Matjes Online                                                                                                                                  | 8,000,000                                | 8,000,000                                                        |
| 58                                                                                                                                                 | Sistem për menaxhimin e projekteve dhe detyrave                                                                                                         | 6,500,000                                | 6,500,000                                                        |
| 59                                                                                                                                                 | Hostim dhe Anycast për website dhe nderfaqsim me platformat kryesore të OST sh.a.                                                                       | 2,500,000                                | 2,500,000                                                        |
| 60                                                                                                                                                 | Lidhja e OST me shtetet fqinje me pajisje DWDM (Pregatitja e planit dizajnimi dhe upgrade DWDM )                                                        | 37,500,000                               | 37,500,000                                                       |
| 61                                                                                                                                                 | Vegla pune për mirembajtjen e rrjetit OPGW 6 sete për NJO                                                                                               | 12,500,000                               | 12,500,000                                                       |
| 62                                                                                                                                                 | O&M OPGW/ JOINT /BOX ODF /Pjesë rezervë për mirmbajtje                                                                                                  | 12,500,000                               | 12,500,000                                                       |
| 63                                                                                                                                                 | Investim në aksione për krijimin e Burses Energjitike                                                                                                   | 250,000,000                              | 62,500,000                                                       |
| <b>Total 2</b>                                                                                                                                     |                                                                                                                                                         | <b>3,318,000,000</b>                     | <b>1,379,700,000</b>                                             |
| <b>TOTALI</b>                                                                                                                                      |                                                                                                                                                         | <b>3,318,000,000</b>                     | <b>3,076,376,123</b>                                             |



Plani i investimeve me fondet e huaja që OST sh.a. parashikon të realizojë për vitin 2020 (kjo e evidentuar në monedhën euro dhe lekë), paraqitet në tabelën si më poshtë:

| Parashikimi i Programit të investimeve të OST sh.a për vitin 2020 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                              |                               |                      | Parashikimi i Programit të investimeve të OST sh.a për vitin 2020 |                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                              |                               |                   |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|----------------------|-------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------|
| Nr                                                                | Pershkrimi i Projektit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Per tu disbursuar nga Kredia | Per tu Financuar nga OST Sh.a | Grant                | Nr                                                                | Pershkrimi i Projektit                                                                                                                                                                                                                                                                     | Per tu disbursuar nga Kredia | Per tu Financuar nga OST Sh.a | Grant             |
|                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Leke                         | Leke                          | Leke                 |                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Valute(Euro)                 | Valute(Euro)                  | Valute(Euro)      |
| 1                                                                 | <b>Projekti ; Eficenca energjitike-programi për sektorin e transmetimit të energjisë elektrike</b>                                                                                                                                                                                                                                                   |                              |                               |                      | 1                                                                 | <b>Projekti ; Eficenca energjitike-programi për sektorin e transmetimit të energjisë elektrike</b>                                                                                                                                                                                         |                              |                               |                   |
|                                                                   | Lot 1: • Instalimi i dy transformatorëve 220/110/20 kV me fuqi 150 MVA në Nënstacionin e Rashbullit. • Ndërtimi i një Nënstacioni të ri Tirana (3) 400/110/20 kV si edhe përformimi i Nënstacioneve Tirana 1, Traktori dhe Selita. (kontraktori EFACEC)                                                                                              | 1,357,583,458.00             | -                             | -                    |                                                                   | Lot 1: • Instalimi i dy transformatorëve 220/110/20 kV me fuqi 150 MVA në Nënstacionin e Rashbullit. • Ndërtimi i një Nënstacioni të ri Tirana (3) 400/110/20 kV si edhe përformimi i Nënstacioneve Tirana 1, Traktori dhe Selita.                                                         | 11,219,698.00                |                               |                   |
|                                                                   | Lot 2: • Ndërtimi i një linje të re me dy qarqe 220 kV Tirana 2 – Rashbull dhe dy dalje të reja përkatësisht në Nënstacionin Tirana 2 dhe Rashbull. Ndërtimi i unazës 110 kV; Tirana 1 – Traktori linje kablore 110 kV, Tirana 3 – Traktori linje 110 kV pjesërisht kablore dhe pjesërisht ajrore, Tirana 3 – Selita linje 110 kV pjesërisht kablore | 1,259,035,160.46             |                               |                      |                                                                   | Lot 2: • Ndërtimi i një linje të re me dy qarqe 220 kV Tirana 2 – Rashbull dhe dy dalje të reja përkatësisht në Nënstacionin Tirana 2 dhe Rashbull. Ndërtimi i unazës 110 kV; Tirana 1 – Traktori linje kablore 110 kV, Tirana 3 – Traktori linje 110 kV pjesërisht kablore dhe pjesërisht | 10,405,249.26                |                               |                   |
|                                                                   | Konsulencia Fichtner                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 58,207,292.00                |                               |                      |                                                                   | Konsulencia Fichtner                                                                                                                                                                                                                                                                       | 481,052.00                   |                               |                   |
|                                                                   | Kosto Lokale (shpronësime, leje ndërtimi)                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                              | 32,500,000.00                 |                      |                                                                   | Kosto Lokale (shpronësime, leje ndërtimi)                                                                                                                                                                                                                                                  |                              |                               |                   |
| 2                                                                 | <b>Projekti; Linja 400 kV Shqipëri-Maqedoni</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                              |                               |                      | 2                                                                 | <b>Projekti; Linja 400 kV Shqipëri-Maqedoni</b>                                                                                                                                                                                                                                            |                              |                               |                   |
|                                                                   | 1)Ndërtimi i Linjes së Interkoneksionit 400 kV Elbasan-Bitola (Maqedoni); 2)N/Stacioni I Ri 400kV Elbasan 3; 3)Linja Elbasan Fier dhe 4) Nënstacioni Fier                                                                                                                                                                                            | 1,403,600,000.00             | -                             | -                    |                                                                   | 1)Ndërtimi i Linjes së Interkoneksionit 400 kV Elbasan-Bitola (Maqedoni); 2)N/Stacioni I Ri 400kV Elbasan 3; 3)Linja Elbasan Fier dhe 4) Nënstacioni Fier                                                                                                                                  | 11,600,000.00                |                               |                   |
|                                                                   | Konsulencia Fichtner                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 74,913,108.60                | -                             | -                    |                                                                   | Konsulencia Fichtner                                                                                                                                                                                                                                                                       | 619,116.60                   |                               |                   |
|                                                                   | Kosto Lokale (shpronësime, leje ndërtimi)                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                              |                               |                      |                                                                   | Kosto Lokale (shpronësime, leje ndërtimi)                                                                                                                                                                                                                                                  |                              |                               |                   |
| 3                                                                 | <b>Projekti "Plani mbi investimin dhe zhvillimin e rrjetit të transmetimit" MASTERPLAN</b>                                                                                                                                                                                                                                                           |                              |                               | 72,330,896.00        | 3                                                                 | <b>Projekti "Plani mbi investimin dhe zhvillimin e rrjetit të transmetimit" MASTERPLAN</b>                                                                                                                                                                                                 |                              |                               | 597,776.00        |
|                                                                   | Konsulencia AF Consult                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | -                            |                               | -                    |                                                                   | Konsulencia AF Consult                                                                                                                                                                                                                                                                     |                              |                               | -                 |
|                                                                   | Kosto Lokale (shpronësime, leje ndërtimi)                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                              |                               |                      |                                                                   | Kosto Lokale (shpronësime, leje ndërtimi)                                                                                                                                                                                                                                                  |                              |                               |                   |
| 4                                                                 | <b>Projekti I rimekmbjes se energjise</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                              |                               |                      | 4                                                                 | <b>Projekti I rimekmbjes se energjise</b>                                                                                                                                                                                                                                                  |                              |                               |                   |
|                                                                   | Zgjerimi i sistemit te matjes per konsumatorët e kualifikuar                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 253,386,492.04               | 63,346,629.06                 | -                    |                                                                   | Zgjerimi i sistemit te matjes per konsumatorët e kualifikuar                                                                                                                                                                                                                               | 2,094,103.24                 | 523,525.86                    |                   |
| 5                                                                 | <b>Totali</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | <b>4,406,725,511.10</b>      | <b>95,846,629.06</b>          | <b>72,330,896.00</b> | 5                                                                 | <b>Totali</b>                                                                                                                                                                                                                                                                              | <b>36,419,219.10</b>         | <b>523,525.86</b>             | <b>597,776.00</b> |
| Totali në lekë                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 4,574,903,036.16             |                               |                      | Totali në Euro                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 37,540,520.96                |                               |                   |

- Për sa i takon trajtimit të planit 10-vjeçar, 2015–2025, për zhvillimin e rrjetit të transmetimit sipas kritereve të përcaktuara në “Rregulloren e procedurave të paraqitjes dhe miratimit të planit të investimeve nga operatorët e transmetimit dhe shpërndarjes së energjisë elektrike”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 135, datë 6.9.2017, OST shprehet se shoqëria është në procesin e hartimit të masterplanit i cili pritet të finalizohet brenda vitit 2020, ku në përfundim të tij do të riskedulojë të gjithë listën e parashikimeve qoftë në objekt, qoftë në afate, në përmbushje të përcaktimeve të rregullores përkatëse.

- Me anë të shkresës nr. 1668/3, datë 22.4.2020, në përgjigje të shkresës së ERE-s nr. 610, datë 1.4.2020, OST sh.a. ka dërguar planin sipas situatës aktuale, në të cilin sqaron se i vetmi tregues i ndryshuar është viti i komisionimit për ato objekte të cilat janë në proces apo parashikohen të përfshihen në investime si pasojë e faktorëve të ndryshëm, ku liston procedurat e prokurimit, shpronësimit etj.

- Në përfundim të analizës së materialeve të dërguara në ERE deri më tani, meqenëse miratimi i planit të investimeve është një proces mjaft i rëndësishëm edhe pse i vonuar në kohë për arsye të mosparaqitjes së aplikimit për miratimin e planit të investimeve për vitin 2020, konform përcaktimeve

të pikës 5, të nenit 60, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; përcaktimeve të “Rregullores së procedurave të paraqitjes dhe miratimit të planit të investimeve nga operatorët e transmetimit dhe shpërndarjes së energjisë elektrike”; rishikimit të tij nga OST sh.a., bazuar në udhëzimet e Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë për arsye të fatkeqësive natyrore të ndodhura gjatë vitit 2019–2020, rezulton se të dhënat dhe informacioni i paraqitur nga shoqëria është i mjaftueshëm për të filluar procedurën e shqyrtimit të tij, gjatë së cilës do të kërkohet çdo informacion dhe dokumentacion i nevojshëm me qëllim përfundimin e procedurave të shqyrtimit të planit të investimeve për vitin 2020, si dhe përditësimin e “Planit të zhvillimit të rrjetit të transmetimit për periudhën 10-vjeçare, 2015–2025”.

Për gjithë sa më sipër cituar, Bordi i ERE-s,

VENDOSI:

1. Fillimin e procedurave për shqyrtimin e planit të investimeve të shoqërisë OST sh.a., për vitin 2020.

2. Fillimin e procedurave për shqyrtimin dhe miratimin e përditësimit të “Planit të zhvillimit të



rrijtjet të transmetimit për periudhën 10-vjeçare, 2015–2025”.

3. Shoqëria OST sh.a. të depozitojë në ERE, jo më vonë se 30 ditë nga hyrja në fuqi e këtij vendimi, dokumentacionin e kërkuar sipas kushteve të parashikuara në “Rregulloren e procedurave të paraqitjes dhe miratimit të planit të investimeve nga operatorët e transmetimit dhe shpërndarjes së energjisë elektrike”, miratuar nga ERE me vendimin nr. 135, datë 6.9.2017.

4. Drejtoria e Çështjeve Ligjore të njoftojë aplikuesin dhe palët e interesit për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohet rishikim në ERE brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR  
Petrit Ahmeti

**VENDIM**  
**Nr. 116, datë 9.7.2020**

**MBI PËRCAKTIMIN E ÇMIMIT TË SHITJES SË ENERGJISË ELEKTRIKE, NGA FURNIZUESI I MUNDËSISË SË FUNDIT, PËR MUAJIN QERSHOR 2020**

Në mbështetje të nenit 16 dhe nenit 87, pika 4, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; “Metodologjisë së përcaktimit të çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 201, datë 4.12.2017, të ndryshuar; nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 3.9.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë, (ERE), në mbledhjen e tij të datës 9.7.2020, mbasi shqyrtoi relacionin nr. 83/5 prot., datë 8.7.2020, të përgatitur nga Drejtoria e Tarifave dhe Çmimeve, “Mbi përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike të furnizuar nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit”, për muajin qershor 2020, konstatoi se:

- Shoqëria FSHU sh.a., me shkresën e saj nr. 5463 prot., datë 1.7.2020, ka paraqitur në ERE aplikimin për miratimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike, për muajin qershor 2020, për klientët e lidhur në nivelin e tensionit 35 kv, të cilët furnizohen nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit.

- FSHU sh.a. ka paraqitur informacion lidhur me procedurat e blerjes së energjisë elektrike nga tregu i parregulluar, informacion i cili merret si komunikim zyrtar nga Furnizuesi i Tregut të Lirë (FTL sh.a.).

- FSHU sh.a. deklaroi se sasia e energjisë elektrike të blerë për muajin qershor 2020 për këta klientë është prokuruar vetëm në treg të parregulluar.

- Lidhur me blerjen e energjisë në treg të parregulluar, ka një diskordancë midis çmimit mesatar të ponderuar, të paraqitur nga shoqëria FSHU sh.a., dhe atij të vlerësuar nga ERE, diferencë e cila rezultoi nga llogaritjet mbi bazën e të dhënave të raportuara nga shoqëria për blerjen e energjisë elektrike për muajin qershor.

- Sipas shkresës së shoqërisë FTL sh.a. me nr. 1960/18 prot., datë 22.6.2020, vërehet se janë zhvilluar 3 procedura për blerjen e energjisë nga tregu i parregulluar, për muajin qershor 2020, konkretisht procedurat P91, P92 dhe P93. Sasia totale e blerë në tregun e lirë është 84,960 mwh, me një vlerë totale prej 2,838,780.80 EUR, e cila, e konvertuar me kurset mesatare ditore të ditëve kur janë realizuar procedurat e blerjes, arrin në vlerën prej 352,481,376 lekë.

- Çmimi mesatar i ponderuar, bazuar në sa më sipër, rezultoi 4.149 lekë/kwh.

- Për sa i përket kursit të këmbimit, shoqëria FSHU sh.a. deklaroi se për llogaritjen e çmimit të blerjes së energjisë elektrike ka përdorur kursin zyrtar të këmbimit të Bankës së Shqipërisë, për datat kur janë realizuar procedurat e blerjes së energjisë elektrike të cilat janë konfirmuar dhe në faqen zyrtare të Bankës së Shqipërisë.

- Bazuar në kërkesën e shoqërisë FSHU sh.a. kostot administrative të Furnizuesit të Mundësisë së Fundit për vitin 2020 janë vlerësuar sa ato të vitit 2019, në vlerën prej 1.79 lekë/kwh.

- Tarifa e përdorimit të rrjetit të transmetimit: bazuar në vendimin nr. 198, datë 12.12.2019, “Mbi lënien në fuqi të vendimit nr. 266, datë 21.12.2018, të Bordit të ERE-s, në lidhje me tarifën e shërbimit



të transmetimit të energjisë elektrike për vitin 2020” është 0.75 lekë/kwh.

- Tarifa e përdorimit të rrjetit të shpërndarjes në nivelin e tensionit 35 kv: bazuar në vendimin nr. 199, datë 12.12.2019, të Bordit të ERE-s “Mbi shqyrtjen e fuqisë juridike të vendimit të ERE-s nr. 268, datë 21.12.2018, për tarifat e përdorimit të rrjetit të shpërndarjes sipas nivelit të tensionit për vitin 2020”, është 1.5 lekë/kwh.

- Në zbatim të metodologjisë së përcaktimit të çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit, të rishikuar, llogaritjet e FSHU sh.a., si dhe propozimi i ERE-s për përcaktimin e çmimit për klientët që furnizohen nga FMF, për muajin qershor 2020, paraqiten në tabelën përmbledhëse si vijon:

*Çmimi i FMF-së për muajin Qershor 2020*

| Qershor 2020                                          |                                                                                                    | Aplikimi FSHU<br>sh.a. | Përllogaritjet e<br>ERE |
|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-------------------------|
|                                                       | Njësia                                                                                             | Çmimi                  | Çmimi                   |
| CBEt                                                  | Çmimi mesatar i ponderuar i blerjes në treg të parregulluar ose blerja nga prodhuesit me përparësi | Leke/kWh               | 4.202                   |
| Pr                                                    | <u>Kthimi për riskun i përcaktuar në përqindje për vitin (3%)</u>                                  | <u>Leke/kWh</u>        | <u>0.13</u>             |
|                                                       | Çmimi mesatar i blerjes në periudhën relevante                                                     | Leke/kWh               | 4.33                    |
| CA                                                    | Kosto administrative të Furnizuesit të Mundësisë së Fundit                                         | Leke/kWh               | 1.79                    |
| TRr                                                   | Tarifa e përdorimit të rrjetit të transmetimit                                                     | Leke/kWh               | 0.75                    |
| TSHt                                                  | Tarifa e përdorimit të rrjetit të shpërndarjes                                                     | Leke/kWh               | 1.50                    |
| Çmimi i energjisë = CBEt + Pr* CBEt + TRr + TSHt + CA |                                                                                                    | Leke/kWh               | 8.37                    |
|                                                       |                                                                                                    |                        | 8.31                    |

- Për sa përcaktuar, për çdo element të formulës përllogaritëse, bazuar në informacionet e paraqitura në këtë aplikim, si dhe vlerësimet e ERE-s sa më sipër, rezultojnë se çmimi i shitjes së energjisë elektrike të furnizuar nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit për muajin qershor 2020, të jetë 8.31 lekë/kwh.

- Në zbatim të pikës 2, të nenit 8, të “Metodologjisë së përcaktimit të çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit”, të ndryshuar, me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 233, datë 20.12.2019, parashikohet se në çdo rast ky çmim nuk do të jetë më i ulët se çmimi i shitjes me pakicë të klientët që furnizohen në atë nivel tensioni, sipas vendimit të Bordit të ERE-s nr.148, datë 26.12.2014, kur këtë funksion e ushtron OSHEE/FSHU.

- Çmimi i miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 148, datë 26.12.2014, për klientët që furnizohen në nivelin e tensionit 35 kv, është 9.5 lekë/kwh.

Për gjithë sa më sipër cituar, Bordi i ERE-s,

#### VENDOSI:

1. Miratimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike të furnizuar nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit prej 9.5 lekë/kwh, për muajin qershor 2020.

2. Drejtoria e Çështjeve Ligjore të njoftojë aplikuesin për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohej rishikim në ERE brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankimi në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR  
Petrît Ahmeti

#### VENDIM Nr. 4, datë 29.7.2020

#### PËR MIRATIMIN E STRATEGJISË AFATGJATË TË ZHVILLIMIT TË RRJETIT ARKIVOR KOMBËTAR 2020–2030

Në mbështetje dhe zbatim të nenit 14, pika 2, të ligjit nr. 9154, datë 6.11.2003 “Për arkivat” dhe të pikës 5/a, të nenit 8, të VKM-së nr. 360, datë 26.4.2017, për miratimin e rregullores “Për organizimin dhe funksionimin e Drejtorisë së



Përgjithshme të Arkivave”, i ndryshuar, Këshilli i Lartë i Arkivave, në mbledhjen e datës 29.7.2020,

#### VENDOSI:

1. Të miratojë Strategjinë Afatgjatë të Zhvillimit të Rrjetit Arkivor Kombëtar 2020–2030.

2. Për shkak situatës së krijuar, afatet e zbatimit të strategjisë mund të shtyhen me 1 (një) vit.

3. Ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave dhe të gjitha autoritetet publike për zbatimin e këtij vendimi.

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

KRYETAR  
Ardit Bido

### STRATEGJIA AFATGJATË E ZHVILLIMIT TË RRJETIT ARKIVOR KOMBËTAR 2020–2030

Tiranë  
Korrik 2020

*Synimi thelbësor i Strategjisë 2020–2030 është kapërcimi i krizës kalimtare të arkivit dhe arritja që arkivat të jenë të përpunuar, të dorëzohen në kohë, të ruhen në kushtet optimale dhe të shërbejnë në përputhje me teknologjinë më bashkëkohore, duke u promovuar me mënyrat më të mira të kohës.*

#### Pasqyra e lëndës

HYRJE: Misioni, vizioni dhe qëllimet kryesore për strategjinë afatgjatë 2020–2030

QËLLIMI 1: Ruajtja fizike e dokumenteve nga faktorët atmosferikë dhe fatkeqësitë natyrore

QËLLIMI 2: Ruajtja e dokumenteve nga faktori njerëzor

QËLLIMI 3: Përpunimi i dokumenteve të prapambetura në AQSH dhe në ASHV

QËLLIMI 4: Përpunimi dhe dorëzimi në afat i arkivave në veprim

QËLLIMI 5: Digjitalizimi dhe shërbimi i dokumentacionit arkivor

QËLLIMI 6: Pasurimi dhe promovimi i pasurisë arkivore kombëtare

QËLLIMI 7: Arkivimi i dokumentit elektronik, sfida e së ardhmes

PËRMBLEDHJE: Kalendar i objektivave

#### Shkurtime

DPA – Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave

KLA – Këshilli i Lartë i Arkivave

KPE – Komisioni i Përhershëm i Ekspertëve

DIT – Drejtoria e Inspektimit dhe Trajnimeve

NTP – Normat tekniko-profesionale

AQSH – Arkivi Qendror Shtetëror

ASHV – Arkiv Shtetëror Vendor

RHK – Rëndësi Historike Kombëtare

VKM – Vendim i Këshillit të Ministrave

MFE – Ministria e Financave dhe Ekonomisë

AQTN – Arkivi Qendror Teknik i Ndërtimit

AQSHF – Arkivi Qendror Shtetëror i Filmit

MPJE – Ministria për Evropën dhe Punët e Jashtme

MB – Ministria e Brendshme

MM – Ministria e Mbrojtjes

ISAD (G) - General International Standard Archival Description (standarde të përgjithshme ndërkombëtare të përshkrimit arkivor)

RiC – Records in Context – Arkivat në kontekst

SWOT – Strengths Weaknesses Opportunities Threats (pikat e forta, pikat e dobëta, mundësitë, rreziqet)

#### HYRJE

### MISIONI, VIZIONI DHE QËLLIMET KRYESORE PËR STRATEGJINË AFATGJATË 2020–2030

#### Pak historik

Fillimet e veprimtarisë arkivore, në vendin tonë, datojnë që nga antikiteti, por momenti i parë i rëndësishëm për historinë e arkivave shqiptarë është projektligji i vitit 1932 “Për krijimin e Arkivit të Përgjithshëm të Shtetit dhe të Kronikës Historike”, në nenin 1 të të cilit përcaktohej: “Krijohet në kryeqytet një Arkiv i Përgjithshëm i Shtetit, për me përmbledh e ruajt gjithë dokumentet zyrtare”. Megjithatë projektligji nuk u zbatua, ai u bë një shtysë e rëndësishme për zhvillimin e veprimtarisë arkivore.

Lufta e Dytë Botërore i ngadalësoi nismat e marra nga organet shtetërore për arkivat dhe ata, deri në përfundim të saj, mbetën në nivelin e sekretari-arkivave, si njësi strukturore të institucioneve, që ndiqnin dhe ishin përgjegjëse vetëm për administrimin e dokumenteve të tyre. Megjithatë, në sajë të veprimtarisë së këtyre njësive strukturore, u bë e mundur të ruhen e të





trashëgohen sasi të vlerësueshme dokumentesh, me shtrirje pothuajse gjithëpërfshirëse në subjekte, kohë, hapësirë dhe në përmbajtje.

Me urdhëresën e Këshillit të Ministrave nr. 21, datë 8.6.1949, u krijua Arkivi i Shtetit, në varësi të Institutit të Studimeve, si person juridik që do të merrte përsipër administrimin e Fondit Arkivor Kombëtar. Në vitin 1951, Arkivi i Shtetit kaloi në varësi të Ministrisë së Punëve të Brendshme. Në vitin 1955, me një vendim të Byrosë Politike të PPSH-së, u quajt Drejtoria e Arkivave të Shtetit, deri në vitin 1962. Po këtë vit, u krijua Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave të Shtetit, në varësi të Këshillit të Ministrave. Krahës të qenit organ qendror, kjo Drejtori kishte dhe ka edhe atributet e Arkivit Qendror Shtetëror, si arkivi më i rëndësishëm dhe më i pasur i rrjetit arkivor të vendit. DPA-ja është anëtare e ICA-së që prej vitit 1974 dhe ka marrëveshje bashkëpunimi me disa vende, si me Kosovën, Maqedoninë e Veriut, Malin e Zi, Hungarinë, Izraelin, Bullgarinë, Turqinë dhe Emiratet e Bashkuara Arabe.

Në vitin 1964, u vu si detyrë që të bëhej një organizim mbi baza shkencore i arkivave tekniko-shkencorë dhe, në vitin 1965, Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave nxori rregulloren për arkivat tekniko-shkencorë dhe të kino-foto-fono dokumenteve. Më 1972, DPA-ja pasuroi më tej rregulloren e vitit 1965 duke nxjerrë dhe udhëzimin përkatës, gjë e cila u bë dhe në vitin 1984. Pothuajse të njëjtën rrugë ka ndjekur dhe përsosja e arkivave për dokumentet në figurë dhe në zë. Më 1972, DPA-ja rishikoi rregulloren e vitit 1965 dhe hartoi rregulloren e re për dokumentet kino-foto-fonografike, kurse, në vitin 1973, Ministria e Arsimit dhe Kulturës, organizoi “Arkivin Shtetëror të Filmit”, për të arritur në sanksionimin ligjor në ligjin nr. 9154, datë 6.11.2003, “Për arkivat”. Arkivi Qendror Teknik i Ndërtimit dhe Arkivi Qendror Shtetëror i Filmit janë pjesë e rëndësishme e rrjetit arkivor në Republikën e Shqipërisë.

Në të gjitha aktet ligjore e nënligjore, në vazhdimësi, për krijimin dhe funksionimin e organeve të administratës shtetërore, përfshiheshin detyra edhe për administrimin dhe ruajtjen e dokumenteve. Më 19.6.1984, për herë të parë, Kuvendi i Shqipërisë miratoi ligjin nr. 6893 “Për fondin arkivor të shtetit dhe për arkivat”. Pas ndryshimit të sistemit politik, në korrik 1994, Kuvendi i Republikës së Shqipërisë, në mbështetje

të nenit 16, të ligjit nr. 7491, datë 24.4.1991 “Për dispozitat kryesore kushtetuese”, me propozim të Këshillit të Ministrave, miratoi ligjin “Për fondin arkivor kombëtar dhe për arkivat”. Pothuajse një dhjetëvjeçar më vonë, Kuvendi miratoi ligjin nr. 9154, datë 6.11.2003 “Për arkivat”. Në bazë dhe në zbatim të këtij ligji, është hartuar gjithë korniza nënligjore rregullatore e punës në arkiva.

Pjesë e rrjetit arkivor janë dhe arkivat vendorë, ata të sistemit dhe arkivat e tipologjisë.

Për herë të parë, detyra e krijimit të arkivave vendorë u vu në vitin 1960, megjithatë, arkivat e parë vendorë u ngritën vetëm në vitin 1985, në zbatim të VKM nr.72, datë 14.3.1985 “Për ngritjen e arkivave shtetërore në rrethe”. Godina arkivore u ndërtuan në Pogradec, Dibër, Mirditë, Lushnjë, Gjirokastrë dhe Elbasan. Në vitin 2001, me VKM-në nr. 683, datë 13.12.2003 “Për organizimin e rrjetit arkivor vendor”, u krijuan 12 arkiva shtetërore vendorë.

Arkivat e parë të sistemit janë: Arkivi i Ministrisë së Brendshme, Arkivi i Ministrisë së Mbrojtjes dhe Arkivi i Ministrisë së Jashtme, të tre të krijuar me VKM-në nr. 89, datë 21.3.1964. Këta arkiva varen drejtpërdrejt nga ministrinë përkatëse, kurse, nga ana metodike, nga Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave. Me ligjet e vitit 1993 dhe 2003, u krijuan edhe disa arkiva të tjerë, si Arkivi i Kuvendit të Shqipërisë dhe ai i Presidentit, Arkivi i Sistemit të Drejtësisë, si dhe arkivat e institucioneve të tjera që, sipas Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, janë institucione të pavarura.

Arkivi Historik i MPJ-së (sot – MEPJ) është anëtarësuar në ICA, në maj të viti 2014. Ky arkiv ka organizuar aktivitete të përbashkëta dhe ekspozita historike me Arkivin e MPJ-së së Bullgarisë në vitin 2014, me arkivin e MPJ-së së Francës në maj 2017, dhe po planifikon aktivitete të tilla me arkivin diplomatik të MPJ të Zvicrës. Gjithashtu është nënshkruar marrëveshje midis dy arkivave diplomatikë të MPJ-së së RSH-së dhe MPJ-së – Ministrisë së Punëve të Jashtme të Turqisë është nënshkruar më 5.4.2012. Pjesë e kësaj marrëveshjeje janë shkëmbimi i përvojës midis stafeve, mundësitë e trajnimit dhe aktivitete të përbashkëta për pasuritë tona arkivore.

#### **DPA-ja, misioni dhe vizioni**

Drejtorja e Përgjithshme e Arkivave është organi më i lartë i rrjetit arkivor kombëtar. Kjo drejtori është institucion qendror, person juridik, në





varësi të Kryeministrit. Ajo ka vulën dhe stemën e vet. Sot, veprimtarinë e saj, DPA-ja e bazon në ligjin nr. 9154, datë 6.11.2003 “Për arkivat” dhe standardet ndërkombëtare SAD(G) dhe RIC-it. Ligji i mësipërm përcakton institucionet që kryejnë shërbimin arkivor, si dhe detyrimet e tyre ligjore për krijimin, ruajtjen dhe shfrytëzimin e pasurisë arkivore, si pjesë e trashëgimisë kombëtare.

Misioni i DPA-së është të organizojë, të drejtojë dhe të kontrollojë zbatimin e njehsuar të standardeve arkivore në veprimtarinë e të gjithë rrjetit arkivor të vendit. Ky rrjet arkivor ruan, përpunon, administron dhe shërben fondin arkivor kombëtar, i cili është e gjithë pasuria dokumentare, shtetërore e jo shtetërore, me vlerë ruajtjeje të përhershme ose të përkohshme, në administrim të arkivave shtetërore a privatë.

Për autoritetet publike, DPA-ja është ruajtëse e të dhënave publike dhe eksperti i besuar në administrim, ruajtje dhe shërbim të informacionit. Për publikun, ne sigurojmë qasje të lirë për më shumë se 1500 vjet histori kombëtare dhe bashkojmë njerëz me miliona histori të ruajtura në dosjet tona. Për arkivat e rrjetit arkivor, DPA-ja është njëherazi lider dhe mbështetje, duke ndihmuar ato të krijojnë dhe strukturojnë aftësi dhe kapacitete të nevojshme për të mbështetur fondin arkivor kombëtar. Për qarqet akademike, studiues dhe të tjerë të angazhuar në kërkime të ndryshme, ne ofrojmë mundësi të gjera për bashkëpunim dhe partneritet.

Vizioni ynë është që arkivat, krahas detyrave të mësipërme, të jenë të hapura, tërheqëse dhe bashkëkohore. Përmirësimi i cilësisë së shërbimit arkivor, garantimi i ruajtjes dhe administrimit të kujtesës kolektive kombëtare, rritja e atraktivitetit, fondit arkivor dhe aftësive profesionale të arkivistëve, mirëmenaxhimi i institucionit dhe mirëqeverisja e administratës publike, nëpërmjet ndihmës së teknologjisë së informacionit, programeve risuese, qasjes së hapur dhe bashkëpunuese, përbëjnë thelbin e kësaj strategjie.

Në këtë strategji, pas prezantimit të një analize të thjeshtëzuar *SWOT*, mbi pikat e forta, të dobëta, mundësitë dhe rreziqet që shfaq dhe me të cilat përballlet aktualisht Rrjeti Arkivor Kombëtar, do të detajojmë shtatë qëllime themelore për periudhën 2020–2030 dhe të gjithë objektivat e synuar për realizimin e tyre, me afatet konkrete dhe përgjegjësitë që rrjedhin syresh. Kjo strategji do të rishihet në varësi të rrethanave, në çastet e parapara në vetë tekstin e saj, ose tërësisht, në rast se do të miratohen ndryshimet në ligjin “Për arkivat”, të propozuara nga Këshilli i Lartë i Arkivave për shqyrtim dhe miratim nga Këshilli i Ministrave, gjatë vitit 2018.

Efektet financiare të kësaj strategjie janë paraparë të qëndrojnë në kuadër të prirjes ekzistuese të buxhetit vjetor, me përjashtim të përfundimit të projektit të vendruajtjes Shkozë dhe nevojave infrastrukturore të dy arkivave të sistemit dhe një arkivi tipologjie, siç do të parashtrohet në këtë strategji.



### PIKAT E FORTA (+)

- Ndërtim i vendruajtjes së re arkivore në Shkozë
- Bazë ligjore e konsoliduar për ruajtjen e dokumentacionit nga fatkeqësitë
- Standard bashkëkohor i kutive të përhershme
- Inspektim ndaj institucioneve
- Digitalizim në ritm të lartë
- Sisteme bashkëkohore *online* për studiuesit, në përputhje me standardet më të mira botërore
- Marrëveshje të suksesshme me arkivat rajonale dhe partnere në fushën e kërkimit, shkëmbimit të dokumenteve, botimeve etj.
- Pasurim nga dhurues dhe arkiva të interesit të veçantë për AQSH
- Promovim cilësor i emorise kolektive kombe të re

### PIKAT E DOBËTA(-)

- Infrastruktura e papërshtatshme për arkiva për shumicën e arkivave historike
- Koordinim i dobët me fondkrijuesit për dorëzimin e dokumenteve në kohë dhe në përputhje me kërkesat ligjore
- Pasiquri e dokumentacionit për shkak të kompleksitetit të masave të nevojshme për ruajtjen nga faktori njerëzor
- Sasi shumë e lartë e dokumentacionit të papërpunuar
- Moskryerja prej vitesh e disa proceseve pune, si përshkrimi i dokumentacionit
- Staf, pjesërisht i pakualifikuar
- Pamundësia e blerjes së dokumenteve me RHK që janë të privatë

### MUNDËSITË (+)

- Rritje e kapacitetit ruajtës në pak godinat arkivore që janë përmes raftëve të lëvizshme dhe investim vetëm në sisteme ajrë në godinat ekzistuese
- Përdorimi i teknologjisë së informacionit dhe krijimi i programeve të posaçme për ruajtjen nga faktori njerëzor, por edhe për shërbimin e arkivave
- Përpunimi me ritm të shpejtë përmes projekteve me institucionet
- Ndryshimi ligjor për të vendosur fondkrijuesit nën detyrim të kontrollueshëm, për miratimin e cilësive së burimeve njerëzore dhe për zgjidhjen e çështjeve me dokumentin elektronik
- Integrimi i të gjithë arkivave në një sistem të përbashkët elektronik

### RREZIQET (-)

- Mungesa e mbështetjes financiare sipas parashikimeve buxhetore
- Mungesa e mbështetjes nga qeveria për punonjësit me kontratë të projekteve të institucioneve
- Mosmonitorimi i vazhdueshëm i realizimit të normave në përpunim dhe keqklogaritjet
- Mosndryshimi i ligjit "Për arkivat"
- Moszbatimi i rigorozitetit i përcaktimave nënligjorë për dokumentin elektronik
- Fatkeqësitë natyrore
- Mospranimi i institucioneve për të përmbyllur detyrimet e tyre përkundëjt arkivave historike, veçanërisht për sa i përket përpunimit
- Mosrespektimi i detyrimeve nga VKM për evakuimin nga fondkrijuesit



### Evidentimi i qëllimeve kryesore të strategjisë

Synimi thelbësor i Strategjisë 2020–2030 është kapërcimi i krizës kalimtare të arkivit dhe arritja që arkivat të jenë të përpunuar, të dorëzohen në kohë, të ruhen në kushtet optimale dhe të shërbejnë në përputhje me teknologjinë më bashkëkohore, duke u promovuar me mënyrat më të mira të kohës.

Bazuar në sa më sipër, strategjia 2020–2030 do të ketë shtatë qëllime thelbësore, si detajim i elementeve kryesore të misionit të DPA-së dhe rrjetit arkivor, me vizionin e shprehur më sipër dhe me objektiva të matshëm, me afate të përcaktuara, me realizueshmëri e objektivitet të vlerësimit të realizimit të tyre. Këto shtatë qëllime, për afatin kohor deri në vitin 2030, janë:

1. I gjithë Fondi Arkivor Kombëtar, në arkivat e rrjetit arkivor në Shqipëri, të ruhet në mjedise të përshtatshme arkivore, nga më pak se 10 për qind e fondit që sot ruhet në kushtet e kërkuara;

2. Të ngrihen, programe, procedura dhe rrjete bashkëpunimi, si dhe të përdoret teknologjia e informacionit për të garantuar ruajtjen e plotë të dokumenteve nga faktori njerëzor.

3. Të përfundojë përpunimi i gjithë prapambetjes në përpunimin e dokumenteve në Arkivin Qendror Shtetëror dhe më së paku, gjysma e atyre të ruajtura në Arkivat Shtetërore Vendorë, nga 120 vjet sa ishte paraparë deri përpara shumë pak vitesh, duke përsheptuar me 10 herë ritmin e përpunimit të dokumentacionit;

4. Të garantohet përpunimi i saktë, cilësor dhe në afat i dokumentacionit të fondkrijuesve në arkivat historikë, duke pasur parasysh vonesën 25-vjeçare sot dhe të miradministrohet Rrjeti Arkivor Kombëtar, me ngritjen e Arkivave Qendrore në Veprim dhe me qartësimin e plotë të pozicionit të arkivave të tipologjisë, të sistemit dhe të arkivave në varësi të DPA-së;

5. Të arrihet në digjitalizimin e 25 për qind të fondeve arkivore të AQSH-së dhe ASHV-së, nga më pak se 3 për qind që është sot, të ofrohet lehtësisht *online* arkivi, fototeka, biblioteka e DPA-së, si dhe të diversifikohet dhe të lehtësohet në maksimum shërbimi i dokumenteve social-juridike;

6. Të pasurohen arkivat me të gjithë dokumentacionin arkivor mbi Shqipërinë që gjendet nga fondkrijues të vendit, jashtë shtetit, si dhe të promovohet e gjithë pasuria kombëtare,

përmes Muzeut Arkivor, programeve të shkollave virtuale dhe formave të tjera të promovimit;

7. Të përgatitet Rrjeti Arkivor në Republikën e Shqipërisë për sfidën e së ardhmes, që është arkivimi i dokumentit elektronik dhe kalimi i administratës në *paperless* (pa letër).

Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave dhe institucionet e tjera, sipas rastit, do të duhet që, periodikisht e sipas afateve të përcaktuara, të përvijojnë planin e veprimtarive, me qëllim realizimin e objektivave për arritjen e qëllimeve të shprehura në këtë strategji.

Siç do të shihet, disa prej këtyre qëllimeve përfundojnë shumë më herët sesa viti 2030, pasi kanë kaluar faza të larta konsolidimi përgjatë historisë së arkivave (qëllimi 5, digjitalizimi dhe shërbimi bashkëkohor; qëllimi 6, pasurimi dhe promovimi).

Qëllime të tjera në strategji realizohen në fund të afatit, ose mbetet për të vijuar edhe përtej tij për të kaluar periudhën kalimtare të arkivave shqiptarë, për shkak të kompleksitetit të problematikës (qëllimi 1, ruajtja nga dëmtimet natyrore; qëllimi 3, përpunimi i prapambetjes masive).

Ndërkaq, arkivi është relativisht mbrapa dhe kërkon një vëmendje të veçantë për realizimin e qëllimeve për të cilat ose vendosen rishtazi si prioritete (qëllimi 7, sfida e arkivimit të dokumentit elektronik), ose nuk kanë ekzistuar kapacitetet e nevojshme (qëllimi 4, detyrimi i institucioneve për dorëzimin e dokumentacionit në afat dhe me cilësi), ose janë trajtuar gjerësisht ndër vite, por kanë nevojë të përputhen me praktikën më të mira botërore (qëllimi 2, ruajtja nga faktori njerëzor).

Për grupin e tretë të qëllimeve, pra ato qëllime në realizimin e të cilave arkivi është mbrapa, do të nevojitet që të rishihet periodikisht pasurimi i strategjisë, ndërsa për qëllimet që realizohen në fund të afatit, do të duhet që të rishihet strategjia, në rast se vërehet se realizimi i objektivave nuk arrihet për çfarëdo arsye objektive, siç do të përcaktohet si risk në këtë strategji.

### QËLLIMI 1

#### RUAJTJA FIZIKE E DOKUMENTEVE NGA FAKTORËT ATMOSFERIKË DHE FATKEQËSITË NATYRORE

Kushtet e ruajtjes së arkivave janë specifike. Letra, duke qenë material organik dhe i



degradueshëm, me kalimin e kohës, e humbet aftësinë e saj për t'i bërë ballë faktorit atmosferik. Për këtë arsye, kushtet në të cilat duhet të ruhen arkivat janë strikte. Normat Teknike-Profesionale të Shërbimit Arkivor në Republikën e Shqipërisë, bazuar edhe në standardet më të mira ndërkombëtare, përcaktojnë ndër të tjera në nenin 106 se, “Në vendruajtje duhet të sigurohet temperatura 14°C deri 18°C dhe lagështia relative 55–65 për qind. Luhatjet në 24 orë të jenë jo më shumë se 20°C për temperaturën dhe jo më shumë se 5 për qind për lagështinë”. Për më tepër, ndriçimi në mjediset arkivore, po ashtu, duhet të jetë i kontrolluar dhe artificial, duke bërë që, me këto tri kritere, të mund të përballët rreziku që i kanoset letres përmes degradimit të vazhdueshëm të saj prej lagështirës, temperaturës dhe ndriçimit. Përtej lagështirës, që përbën rrezikun afatgjatë, por që është më i madhi që i kanoset letres, zjarri po ashtu është një tjetër rrezik prej të cilit nevojitet që të ruhet dokumentacioni arkivor. Duke qenë se, siç trajtuam, lagështira është edhe më e rrezikshme se vetë zjarri, normativa, standardet ndërkombëtare dhe literatura, i jep peshë të veçantë nevojës që sistemet antizjarr të jenë me material që, nëse përdoren, të mos e bëjnë dokumentin arkivor të papërdorshëm. Së fundmi, siç u vërejt edhe nga tërmeti i fundvitit 2019, masa nevojitet të merren edhe për peshëmbajtjen dhe kushtet teknike të ndërtesave arkivore, sepse tërmetet e fatkeqësi të tjera të ngjashme natyrore, rrezikojnë shembjen e ndërtesave ku ruhen materiale të rëndësishme të kujtesës kolektive kombëtare.

Të gjitha sa më sipër, në pikëpamjen teknike e kanë zgjidhjen e vet, përmes ndërtesave arkivore, të cilat duhet të jenë tërësisht të përputhshme me standardet e posaçme teknike për arkivat. Këto standarde parashikojnë si peshëmbajtjen, ashtu edhe ruajtjen ndaj lagështinë (përmes murit të dyfishtë me hapësirë mes tyre), si dhe kritere të tjera mbi shmangien nga ndriçimi natyror, nivelin e lejueshëm të ndriçimit artificial, pozicionimin dhe përmbajtjen e sistemeve të ruajtjes nga zjarri etj. Mirëpo, sfida që mbetet në këtë drejtim, është fakti se ndërtesat e mirëfillta arkivore janë të kushtueshme dhe, si të tilla, Shqipëria trashëgon shumë pak ndërtesa të këtij lloji që plotësojnë tërësisht kriteret për ruajtjen e materialit arkivor.

### Gjendja aktuale dhe masat e marra

Me përjashtim të atyre pak godinave në rrethe, që janë projektuar dhe ndërtuar me objektivin për të shërbyer si arkiv në vitet 1980–1990, veçanërisht në Lushnjë, Elbasan, Rrëshen, Gjirokastrë, si dhe përmirësimet e ndërtesave që nuk kanë qenë të destinuara për arkiv, por që janë përshtatur sipas këtyre normave, pas vitit 1990, në Durrës dhe në vendruajtjen e nëndheshme të godinës së DPA-së, dokumentacioni arkivor i Republikës së Shqipërisë ka qenë, për më shumë se tre dhjetëvjeçarë, i ruajtur jashtë çdo standardi teknik, në ndërtesa të cilat nuk kishin as kushtet më minimale për të mbrojtur dokumentin nga degradimi fizik. Në këtë drejtim, vitet e fundit, Këshilli i Lartë i Arkivave, Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave dhe qeveria shqiptare kanë ndërmarrë pesë reforma të rëndësishme për të çuar më afër zgjidhjes problematikën afatgjatë të ruajtjes fizike të dokumenteve nga faktorët atmosferikë dhe fatkeqësitë natyrore.

Së pari, përmes ndërtimit të godinës së re të vendruajtes së dokumenteve në Arkivin Qendror Shtetëror në zonën e Shkozës, që, pas mobilimit me rafte të lëvizshme, arrin kapacitetin maksimal prej më shumë se 75000 kuti arkivore ose mbi 13 kilometra linearë, arrihet që i gjithë dokumentacioni i Arkivit Qendror Shtetëror, ku ruhen edhe dokumentet më të vjetra në kohë e rrjedhimisht më të rrezikuara nga faktorët atmosferikë, si edhe dokumentacioni i Arkivave Shtetërore Vendorë Tiranë dhe Durrës, të jenë brenda të gjitha standardeve të mirëfillta arkivore të ruajtjes së dokumentacionit.

Së dyti, përmes reformës së ndërmarrë me vendim të KLA-së, KPE-së, qeverisë shqiptare dhe me propozim e zbatim të Drejtorisë së Përgjithshme të Arkivave, për grumbullimin e të gjitha arkivave shtetërore vendorë në godina që kanë qenë të ndërtuara për arkiv, është mundësuar që dokumentacioni të shmangët nga rreziku akut i lagështisë, nga ndërtesa si ajo e ASHV-së Vlorë, ku ruhej në 90% lagështi, apo nga godina të cilat nuk kanë kapacitetin e nevojshëm peshëmbajtës, që do të mund të dëmtoheshin pa riparim nga një tërmet, si ai i fundvitit 2019.

Së treti, përmes vendosjes së standardit të kutive arkivore për ruajtje të përhershme, prej vitit 2020, kutitë arkivore në arkivat historikë të përhershëm vetëm për dokumentacionin RHK, do të jenë me



elementë të caktuar PH, kundër lagështirës, mykut etj. që do krijonjë mundësinë e ruajtjes për periudha të gjata kohore deri në 100 vjet, duke ruajtur mikroklimën brenda kutisë dhe duke i mbrojtur nga lagështia dhe ndryshimi i temperaturave.

Së katërti, propozimi i Këshillit të Lartë të Arkivave i VKM-së për miratimin e rregullores “Për zhvendosjen (evakuimin), shmangien dhe risistemimin e dokumenteve në kohë të veçantë“, që pritet të miratohet brenda vitit 2020, nga Këshilli i Ministrave, do të mundësojë një menaxhim më të mirë të risqeve që prodhohen nga fatkeqësitë natyrore, por edhe parandalimin e tyre.

Së pesti, rinovimi i Laboratorit të Restaurimit, përmes financimit nga ana e qeverisë shqiptare, mundësoi që të ekzistojnë mjetet dhe teknikat e rigjenerimit të një dokumentacioni të dëmtuar që, pasi të nisë ruajtja e plotë në godina të ndërtuara posaçërisht për arkiv, të krijohet siguria e plotë e ruajtjes së materialit arkivor nga faktorët atmosferikë.

Së gjashti, në vitin 2016, janë kryer investime nga qeveria shqiptare për rikonstruksionin e fondeve arkivore të shërbimit të jashtëm, pranë Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme, duke krijuar brenda kësaj godine, salla të reja vendruajtjeje me parametrat e duhur fizikë për dokumentacionin, si dhe janë rikonstruktuar zyrat e përpunimit dhe Salla e Studimit.

Me gjithë sa më sipër, si risqet, ashtu edhe nevojat mbeten të shumta. Dokumentacioni i ruajtur në disa prej arkivave të sistemit (veçanërisht në atë të Ministrisë së Brendshme dhe të Ministrisë së Mbrojtjes, si dhe Arkivin Qendror Shtetëror të Filmit) është në godina që nuk plotësojnë kushtet arkivore, ndërkohë që arkivat e tjerë të sistemit dhe tipologjisë janë në gjendje të mirë. Për më tepër, nuk ekziston një kontroll tërësor mbi kushtet e ruajtjes së dokumentacionit tek arkivat në veprim, për shkak të sasisë shumë të lartë të fondkrijuesve. Së fundmi, hapësirat që kanë nevojë arkivat historikë, dhe sidomos ato në varësi të DPA-së, që ruajnë më shumë se 70% të totalit të dokumentacionit arkivor, duhet të jenë më të shumta, por brenda standardeve, veçanërisht në kushtet kur hapësirat e mbetura janë të pakta, si pasojë e grumbullimit të ASHV-ve në pak godinat arkivore ekzistuese.

### Objektivat për 10-vjeçarin në vijim

Për të përballuar sfidën e ruajtjes së dokumentacionit nga faktorët fizikë dhe nga fatkeqësitë natyrore, rrjeti arkivor kombëtar, ka nevojë të ndërmarrë hapa të rëndësishëm, si në investimin në arkiva, ashtu edhe në procedurat, kontrollin dhe monitorimin e kushteve të vendruajtjeve, si për arkivat historikë edhe për arkivat në veprim. Për këtë arsye, objektivat janë si më poshtë:

1. Brenda vitit 2020, përfundimi i vendruajtjes së re në Shkozë. Nisja e zhvendosjes së dokumentacionit, sipas kriterit të përparësisë që do të vendosë Komisioni i Përhershëm i Ekspertëve, duke nisur nga Arkivat Shtetërore Vendorë Tiranë dhe Durrës, kjo në varësi të miratimit të financimit të rafteve nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë.

2. Brenda vitit 2020, të jetë hartuar baza e të dhënave të fondkrijuesve, siç parashikohet nga VKM-ja për evakuimin e dokumentacionit arkivor në kohë të veçantë, si dhe të jenë përcaktuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave, godinat në rrethe dhe në Tiranë për zhvendosjen e këtij materiali në kohë fatkeqësish natyrore.

3. Brenda vitit 2021, përfundimi i zhvendosjes së të gjithë dokumentacionit të Arkivit Qendror Shtetëror në ndërtesën e re, si dhe zhvendosja, pas përmirësimit të kushteve të brendshme të një prej ndërtesave aktuale në Shkozë, të të gjithë dokumentacionit të Arkivit të Partisë së Punës së Shqipërisë që, sipas ligjit dhe vendimit të KPE-së, duhet të administrohet nga sektori i atij arkivi.

4. Brenda vitit 2021, të jenë analizuar të gjitha vendruajtjet e fondkrijuesve në Shqipëri dhe të paraqitet një raport i plotë nga Drejtoria e Inspektimit dhe Trajnimit në KLA, për të vendosur për masa të tjera që duhet të ndërmerren.

5. Brenda vitit 2023 të pajisen me kamera të brendshme vëzhguese fondet arkivore të Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme dhe Sallës së Studimit.

6. Brenda vitit 2025 dhe vitit 2028 (në përputhje me objektivat e qëllimit të përpunimit të dokumentacionit të prapambetur, siç do të shihet më poshtë, dhe të zëvendësimit gradual të rafteve fikse me rafte të lëvizshme në rrethe), KLA-ja dhe KPE-ja do të rishohin pozicionin e dy vendruajtjeve arkivore, të Gjirokastrës dhe të Durrësit, me qëllim që të mundësohet zhvendosja



në to e atyre arkivave historikë të sistemit që, deri në atë moment, nuk do të kenë arritur të sigurojnë financimin e nevojshëm për të plotësuar detyrimet e ruajtjes sipas standardeve arkivore, dhe/ose të atyre arkivave vendorë që do të tejkalojnë kapacitetin maksimal, për shkak të rritjes së dorëzimit të dokumentacionit arkivor si pasojë e realizimit të qëllimit përkatës më poshtë.

7. Brenda vitit 2027, të jenë instaluar sisteme elektronike të kontrollit dhe sinjalizimit të temperaturës, lagështisë, rrezikut nga zjarri dhe dehumidifikues, në të gjitha vendruajtjet arkivore të DPA-së, si edhe nxitja për të bërë të njëjtën gjë në të gjithë arkivat e përhershëm.

8. Brenda vitit 2029, duke nisur nga viti 2023, të jenë përfunduar sistemet e ajrimit dhe ruajtjes nga lagështia, në së paku dy godina në rrethe (Rrëshen dhe Elbasan), si dhe të jetë mundur rifunksionimi i sistemit në Lushnjë, duke vendosur të gjitha arkivat në varësi të DPA-së në kushtet e plota optimale, sipas standardeve arkivore.

9. Brenda vitit 2030, të jenë zëvendësuar 70% e rafteve fikse me rafte të lëvizshme, duke nisur nga viti 2023, në mjediset e godinave arkivore në rrethe,

me qëllim rritjen me 50% të sasisë së kutive që mund të ruhen në to, e rrjedhimisht, të qëndrojnë të hapura deri më së paku gjatë 50 viteve në vijim duke pranuar dokumentacion të ri, kjo edhe për të rritur sigurinë e arkivave nga lagështia dhe zjarri, pasi raftet e lëvizshme mundësojnë mbrojtje të plotë nga faktorët e jashtëm.

10. Deri në vitin 2030, të kemi mjedise të përshtatshme arkivore për mbajtjen e dokumentacionit arkivor në përfaqësitë diplomatike e konsullore. Aktualisht këto mjedise janë krijuar në masën 50%.

11. Në vijimësi, të zbatohet me rigorozitet standardi i kutive arkivore të përhershme, detyrimet që rrjedhin nga VKM-ja për evakuimin në kohë të veçantë, të inspektimit e marrjes së masave administrative për fondkrijuesit që nuk respektojnë kushtet minimale të normave tekniko-profesionale, si dhe të kërkohet nga DPA-ja, KLA-ja dhe arkivat e sistemit mundësimi i financimit për Arkivin e Sistemit të MPB-së dhe të MM-së, si dhe Arkivin Qendror Shtetëror të Filmit, të cilat janë jashtë standardeve arkivore.

### Plani i veprimit/kalendari

| VITI                    | Objektivat                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Në vijimësi 2020</b> | Zbatimi i standardit të kutive arkivore<br>Përfundimi i vendruajtjes së re në Shkozë                                                                                                                     |
| <b>2021</b>             | Zbatimi i detyrimeve nga VKM-ja për evakuimin<br>Zhvendosja e ASHV-së në Tiranë-Durrës<br>vëndruajtjen e re                                                                                              |
| <b>2022</b>             | Inspektime e masa nga DIT-ja<br>Hartimi i bazës së të dhënave të fondkrijuesve<br>Analizë mbi kushtet e ruajtjes nga fondkrijuesit, e prezantuar në KLA                                                  |
| <b>2023</b>             | Propozim për vendruajtje për arkivat e sistemit dhe AQSHF-së<br>Përcaktimi i godinave të evakuimit<br>Zhvendosja e AQSH-së në vendruajtjen e re<br>Vendimmarrje mbi kushtet e ruajtjes nga fondkrijuesit |
| <b>2024</b>             | Grumbullimi i ish-arkivit të PPSH-së në Tiranë<br>Investim në sistemet e ajrimit në rrethe                                                                                                               |
| <b>2025</b>             | Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme<br>Investim në sistemet e ajrimit në rrethe                                                                                                     |
| <b>2026</b>             | Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme<br>Investim në sistemet e ajrimit në rrethe                                                                                                     |
| <b>2027</b>             | Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme<br>Investim në sistemet e ajrimit në rrethe                                                                                                     |
| <b>2028</b>             | Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme<br>Investim në sistemet e ajrimit në rrethe                                                                                                     |
| <b>2029</b>             | Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme<br>Investim në sistemet e ajrimit në rrethe                                                                                                     |
| <b>2030</b>             | Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme<br>Investim në sistemet e ajrimit në rrethe                                                                                                     |



## QËLLIMI 2 RUAJTJA E DOKUMENTEVE NGA FAKTORI NJERËZOR

Krahas rrezikut që vjen nga faktori natyror, dokumentacioni arkivor rrezikohet edhe nga faktori njerëzor, për shkak të interesit të lartë që paraqesin dokumentet arkivore, sipas tipologjive përkatëse, për interesa të ndryshme.<sup>2</sup> Rreziku nga faktori njerëzor është i gjithanshëm, por, përgjithësisht, literatura botërore e kufizon këtë rrezik në pesë drejtime. Së pari, koleksionistët, qofshin këta studiues të arkivave ose jo, të cilët janë interesuar për dokumentacion me elemente të atilla që e bën të vlefshëm për efekt koleksionues, që mund të variojë nga dokumente RHK, deri në dokumente të parëndësishme masiv-kontabël, që kanë element dallues interesant për koleksionistin. Së dyti, interesi që dokumenti prodhon mund ta bëjë atë vulnerabël përkundrejt faktorit njerëzor e, veçanërisht ato dokumente që kanë vlerë operative të pashuar, përbëjnë interes për individin që përmendet në to ose për individin që dëmtohet prej përmendjes së një fakti a një individi tjetër në to. Së treti, jo pak herë, arkivat në botë janë gjendur të jenë pre e dëmit të paplanifikuar prej pakujdesisë së studiuesve, të cilët kanë dëmtuar dokumente të rralla, prej pakujdesisë ose neglizhencës. Së katërti, ka pasur raste kur ndërtesat arkivore kanë pësuar cenim të sigurisë, si pasojë e tentativës për t'i vjedhur, jo me qëllim dokumentin, por asete

me vlerë financiare, ndërsa dokumentet janë gjendur vulnerabël si dëm kolateral. Së fundmi, arkivat janë të rrezikuara nga vetë punonjësit e tyre të cilët, për arsye të ndryshme, kanë aksesin dhe mundësinë e dëmtimit dhe që, prej pakujdesisë, ose në raste shumë të rralla në praktikën botërore, prej qëllimit, kanë dëmtuar ose tjetërsuar pasurinë arkivore. Risku është edhe më i lartë në kohën kur dokumentacioni është marrë në arkiv me metra linearë deri në përpunimin e tij e, rrjedhimisht, ekziston nevojë për një vëmendje më të lartë ndaj këtij rreziku.

### Gjendja aktuale dhe masat e marra

Përgjithësisht, procedurat mbi të cilat është ndërtuar puna në arkiv, prej fillesave të veta, parashikojnë një set rregullativ të kënaqshëm për të garantuar gjurmimin e transferimit të njësive të ruajtjes, me qëllim evidentimin e gjurmës së punës. Për më tepër, dokumentacioni sensitiv i pronave, përgjithësisht është i grumbulluar në një vendruajtje të veçantë, të mbikëqyrur nga një specialist prej vitesh e, rrjedhimisht, me gjurmë të përgjegjësishme materiale. Mirëpo, deri në vitin 2017, kjo procedurë parashikonte, ndër të tjera, që mungesa e një dokumenti thjesht evidentohej në fletën e vërtetimit, duke mos kryer asnjë procedurë të mëtejshme nga specialisti që e evidentonte mungesën, duke krijuar kështu situatë të çuditshme ku humbja e dokumentit evidentohej në një akt administrativ dhe për të nuk veprime më tej. Për më tepër, me përjashtim të ndërtesës qendrore të DPA-së dhe vendruajtjes Shkozë, asnjë vendruajtje tjetër nuk kishte ruajtje fizike gjatë orareve kur punonjësit nuk ishin në punë, pavarësisht se ka pasur së paku dy raste të hyrjes me forcë me qëllim vjedhjen në vitet 2000 dhe 2016, të cilat kanë mbetur pa autor pas hetimeve të policisë. Përtej kësaj, gjatë qëndrimit të dokumentacionit në vendruajtje, nuk ekzistonte një procedurë që të evidentonte përgjegjësinë individuale dhe në të njëjtën sallë hynin disa individë pa u evidentuar në asnjë dokument. Ndërkaq, lënia për një kohë të gjatë e një sasive shumë të madhe dokumentacioni të papërpunuar shtonte riskun edhe në këtë drejtim. Së fundmi, shërbimi i shumë njësive të ruajtjes, të ndjeshme ose jo, në sallën e studimit, shtonte riskun e dëmtimit të dokumentacionit. Të njëjtat problematika evidentohen edhe në arkivat e tjerë historikë.

<sup>2</sup> Literatura arkivore në gjuhën shqipe, në fushën e sigurisë nga faktori njerëzor, përgjithësisht mungon për shkak të faktit se literatura arkivore në shqip është shkruar përgjithësisht në kohën kur arkivat ishin të mbyllur. Mbi sugjerimet në literaturën botërore, shih, ndër të tjerë: Anna Griffith (2013) Learning from the Holdings Protection Team at the National Archives and Records Administration (NARA), USA, The Australian Library Journal, 62:2, 148-

157, DOI: [10.1080/00049670.2013.805457](https://doi.org/10.1080/00049670.2013.805457);

“ACRL/RBMS Guidelines Regarding Security and Theft in Special Collections”, American Library Association, October 5, 2009. [http://eä.ala.org/acrl/standards/security\\_theft](http://eä.ala.org/acrl/standards/security_theft) (Accessed February 1, 2020) Document ID: 23c968f7-d77b-9514-0d72-b603f2931377





Gjatë viteve të fundit, janë ndërmarrë një sërë hapash procedurale dhe administrative për të përmirësuar këtë situatë që, duke qenë një situatë e re, ka nevojë të mëtejshme për trajtim.

Së pari, prej korrikut 2017, të gjitha vendruajtjet e DPA-së në rrethe janë të mbikëqyrura 24 orë në 24, 365 ditë në vit, nga polici private, e cila e ka detyrim të saj kontraktual që, për çdo rast dyshimi, si dhe për çdo rast që bie alarmi, të njoftojë personat përgjegjës në DPA dhe Policinë e Shtetit brenda 2 minutave.

Së dyti, reforma në fushën e digjitalizimit (siç do të detajohet në pjesën përkatëse të kësaj strategjie), mundëson që, sasia e njësive të ruajtjes që shërbehet në origjinal në sallën e studimit, të jetë jashtëzakonisht e vogël, duke minimizuar riskun e dëmtimit të pavullnetshëm prej studiuesve.

Së treti, procedurat e reja, të vendosura në fuqi në vitin 2017, përcaktojnë se mungesa e një dokumenti ose e një pjese të një dokumenti, sjell nisjen e hetimit administrativ dhe/ose njoftimin e organeve kompetente menjëherë. Kjo ishte arsyeja që, në rastin e vetëm të një veprimi të qëllimshëm, siç ishte humbja e vulës së sigjilit në vitin 2019, nga ana e organeve kompetente të niste kryerja e veprimeve hetimore që mundësuan rigjetjen e vulës, pavarësisht se, për shkak të mangësive në kamerat e brendshme të institucionit, nuk ishte e mundur gjetja e autorit. Pikërisht ky rast rrëfen më së miri ndërlikueshmërinë e kushteve që duhet të plotësohen për të garantuar sigurinë materiale.

Së katërti, fondet arkivore të Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme, duke qenë brenda godinës së këtij institucioni, mbikëqyren 24 orë nga shërbimi i Gardës së Republikës.

Së pesti, fondet arkivore të Ministrisë së Brendshme, mbikëqyren 24 orë nga Policia e Shtetit.

Gjithashtu, këto procedura kanë vendosur përgjegjësi materiale ndaj individëve të veçantë për secilën prej sallave të vendruajtjes, duke ngarkuar me përgjegjësi për mungesë dokumentesh individin e fundit që ka nënshkruar se ato janë të plota dhe i ka vendosur në vendruajtjen që ka nën mbikëqyrje. Nga ana tjetër, rritja masive e sasisë së përpunimit (siç do të përmtohet në qëllimin përkatës) ka sjellë një

fenomen të dyfishtë: uljen e riskut afatgjatë, duke qenë se dokumentacioni më vulnerabël, ai i papërpunuar, do të përpunohet shumë më shpejt, dhe njëherazi rritjen e riskut afatshkurtër, për shkak të sasisë së madhe të materialit që përpunohet aktualisht. Së fundmi, rregullat në fuqi prej vitesh për moslejimin e punonjësve të hyjnë me kamera, çanta dhe çdo element tjetër problematik, në historikun e institucionit shpeshherë nuk janë aplikuar aspak dhe shpeshherë janë zbatuar me tolerancë.

### Objektivat për 10-vjeçarin në vijim

1. Brenda vitit 2020, të formatohet një program i posaçëm për rigjetjen e dokumenteve dhe të ngarkohet një njësi përgjegjëse që, përmes lajmeve, faqeve të *website*-ve, ankandeve, kontakteve të vazhdueshme me koleksionistë dhe informacion të jashtëm, të kryejë monitorimin e çdo dyshimi të arsyeshëm, të kryejë kontrolle të herëpashershme të sistemeve të sigurisë dhe të propozojë masa sigurie për garantimin e sigurisë fizike të materialit arkivor.

2. Në vijimësi, prej vitit 2020, fondi arkivor i Ministrisë së Brendshme të zhvendoset nga vendruajtja aktuale, pranë Institutit të Përgatitjes së Qenve të Policisë, në Qendrën e Furnizimit të materialeve Teknike në Mullet, sipas projektit të parashikuar nga kjo ministri. Godina të restaurohet dhe të pajiset me rafte metalike sipas standardeve arkivore.

3. Në vijimësi, prej vitit 2021, të vendosen *barcode*-e në çdo njësi ruajtjeje, me qëllim evidentimin elektronik të kalimit të përgjegjësisë materiale nga çdo punonjës, i cili do të pajiset me lexuesin individual të *barcode*-it që do të lidhet me sistemin, duke evidentuar qartësisht personin, orën dhe arsyen e kalimit të njësisë së ruajtjes nga një person tek tjetri.

4. Brenda vitit 2021, duke nisur nga viti 2020, të evidentohen të gjitha dokumentet e humbura ndër vite dhe të sinjalizohen, në përputhje me standardet arkivore botërore, organet kompetente dhe publiku i gjerë.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Pikat 20 dhe 21 do të modelohen sipas programit të ngjashëm të arkivit amerikan dhe sipas udhëzimeve të "ACRL/RBMS Guidelines Regarding Security and Theft in Special Collections", American Library Association, October 5, 2009 [http://www.ala.org/acrl/standards/security\\_theft](http://www.ala.org/acrl/standards/security_theft) (Accessed February 1, 2020) Document ID: 23c968f7-d77b-9514-0d72-b603f2931377





5. Brenda vitit 2022, të shkojë nën 500 numri i dosjeve të shërbyera në origjinal në sallën e studimit, duke e kufizuar vetëm për rastet kur ato kërkohen me qëllim shkencor për letrën dhe jo për përmbajtjen.

6. Brenda vitit 2023, të pajisen me kamera të brendshme vëzhguese fondet arkivore të Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme dhe Sallës së Studimit (aktualisht, kamerat vëzhgojnë vetëm derën e jashtme).

7. Brenda vitit 2027, të ketë përfunduar përpunimi tekniko-shkencor i të gjithë dokumentacionit të papërpunuar të AQSH-së, me qëllim edhe rritjen e nivelit të sigurisë (shih qëllimin përkatës).

8. Brenda vitit 2030, të ketë përfunduar përpunimi tekniko-shkencor i dokumentacionit të papërpunuar të Arkivave Shtetërore Vendorë, me qëllim edhe rritjen e nivelit të sigurisë (shih qëllimin përkatës).

9. Brenda vitit 2030, të realizohet digjitalizimi i 30 milionë dokumenteve (shih qëllimin përkatës më poshtë), duke e çuar në 33 milionë sasinë e dokumenteve të skanuara nga DPA-ja, ose 25% të sasisë tërësor të ruajtur prej saj, me qëllim mospërdorimin e njësive të ruajtjes në origjinal.

10. Në vijimësi, të ruhet dhe të garantohet sigurimi i jashtëm fizik i objekteve, përmes Policisë së Shtetit dhe, në pamundësi të saj, përmes policive private, pa të drejtën e tyre që të aksesojnë brendinë e ndërtesave arkivore.

11. Në vijimësi, të zbatohen me rigorozitet rregullat e përcaktuara në Rregulloren e Njësuar të Punës me Dokumentet në Republikën e Shqipërisë, të miratuara nga Këshilli i Lartë i Arkivave, të inspektohen arkivat historikë dhe ata në veprim e të merren masat përkatëse ndaj tyre, nga Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave.

12. Në vijimësi, kërkimi për krijimin e arkivave të tipologjisë (ose arkivave qendrorë në veprim, në çastin e miratimit të ndryshimeve në ligj) për dokumentacionin sensitiv, i cili nuk mund të jetë në një mjedis të një arkivi historik, si amzat shkollore etj.

13. Në vijimësi, dhe sipas afateve të përcaktuara në qëllimin 1, të gjitha raftet e lëvizshme të montohen me akses kontroll të moduleve arkivore, ku vetëm një specialist dhe përgjegjësi i tij të kenë akses të njëkohshëm mbi një modul, si dhe sistemi elektronik që evidenton orën dhe personin që e merr në dorëzim (akseson), e lidhur kjo me urdhrin e punës për nxjerrjen e njësive të ruajtjes.



## Plani i veprimt/kalendari

| VITI        | Objektivat                                                                                                                                                                                    |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Në vijimësi | Zbatimi i rregullores së Inspektime e masa nga DIT Sigurimi i jashtëm Digjitalizim i 30<br>njësuar të punës me fizik i objekteve milionë<br>dokumentet dokumenteve                            |
| 2020        | Program i posaçëm për rigjetjen e dokumenteve                                                                                                                                                 |
| 2021        | Vendosja e <i>barcode</i> në çdo Të evidentohen të gjitha dokumentet e humbura ndër vite dhe të veprohet dosje                                                                                |
| 2022        | Të bjerë nën 500 dosje Vendosja e <i>barcode</i> në çdo dosje<br>original në vit, të shërbyera në sallë                                                                                       |
| 2023        | Sisteme akses kontrolli në Vendosja e <i>barcode</i> në çdo dosje Pajisja me kamera të<br>raftet e lëvizshme brendshme vëzhguese i<br>fondeve arkivore dhe i<br>Sallës së Studimit të MEPJ-së |
| 2024        | Sisteme akses kontrolli në Vendosja e <i>barcode</i> në çdo dosje<br>raftet e lëvizshme                                                                                                       |
| 2025        | Sisteme akses kontrolli në Vendosja e <i>barcode</i> në çdo dosje<br>raftet e lëvizshme                                                                                                       |
| 2026        | Sisteme akses kontrolli në Vendosja e <i>barcode</i> në çdo dosje<br>raftet e lëvizshme                                                                                                       |
| 2027        | Përfundimi i përpunimit në Sisteme akses kontrolli në raftet Vendosja e <i>barcode</i> në çdo dosje<br>AQSH e lëvizshme                                                                       |
| 2028        | Sisteme akses kontrolli në Vendosja e <i>barcode</i> në çdo dosje<br>raftet e lëvizshme                                                                                                       |
| 2029        | Sisteme akses kontrolli në Vendosja e <i>barcode</i> në çdo dosje<br>raftet e lëvizshme                                                                                                       |
| 2030        | Përfundimi i përpunimit në Sisteme akses kontrolli në raftet Vendosja e <i>barcode</i> në çdo dosje<br>ASHV e lëvizshme                                                                       |

## QËLLIMI 3

PËRPUNIMI I DOKUMENTEVE TË  
PRAPAMBETURA NË AQSH, NË ASHV  
DHE NË RRJETIN ARKIVOR

Legjislacioni në fuqi e përcakton qartë se detyrimi për të përpunuar dokumentacionin arkivor i përket sekretari-arkivit në veprim, prafondkrijuesit, dhe në asnjë rrethanë kjo nuk i kalon arkivit historik të përhershëm. E kundërta, arkivi historik i përhershëm ka për detyrë të garantojë se dokumentacioni arkivor i përpunuar i dorëzohet me cilësinë e kërkuar në afatin normativ të parashikuar në ligj. Për të arritur këtë qëllim, ligjvënësi i ka dhënë arkivit një sërë instrumentesh, si inspektimi deri në gjobitje, trajnimi, ndihma metodike, përcaktimi i normativës, si dhe përcaktimi i dokumentacionit që do të merret dhe atij që do të asgjësohet përmes vendimmarrjes së Komisionit Qendror të Ekspertizës. Kjo ndarje detyrash është domosdoshmëri edhe nga fakti që, nga mijëra arkivistë që punojnë në rrjetin arkivor

me qëllim përpunimin, piramida ngushtohet në disa dhjetëra arkivistë në Drejtorinë e Përgjithshme të Arkivave, të cilët kanë detyrat e tyre specifike që nuk mund t'i anashkalojnë për të mundur kryerjen e punës së të gjithë rrjetit arkivor. E megjithatë, për shkak të rrethanave të ndryshme objektive ose subjektive, të gjitha arkivat historikë në vend kanë një sasi shumë të lartë dokumentacioni të papërpunuar që, përveçse është risk sipas përcaktimeve në qëllimin 2, një pjesë e madhe e tij nuk është RHK dhe ngarkon artificialisht me kosto arkivat historikë e, mbi të gjitha, duke qenë i papërpunuar, ai është dokumentacion i pashërbyeshëm. Legjislacioni në fuqi përcakton vetëm një arkiv historik që përpunon dokumentacion, Arkivin Qendror Shtetëror, duke qenë se atij i jep atributet e arkivit ku mund të depozitohen dhurime, dokumente të përpara vitit 1944, si dhe dokumente të individëve për fonde personale e, si të tilla, nuk ka kush tjetër t'i përpunojë. Për të gjitha rastet e tjera, legjislacioni në fuqi nuk e lë “jetim” përgjegjësin për



përpunimin, edhe në rastet kur, për arsye objektive (rrezik akut), dokumentacioni arkivor mund të tërhiqet në arkivin historik. Legjislacioni parashikon që, në këto raste, ose vetë fondkrijuesi, ose në mungesë të tij, institucioni që trashëgon kompetencat e fondkrijuesit, ose kur edhe ai nuk ekziston, institucioni i burimit të varësisë është përgjegjës për të mbuluar kostot e përpunimit të dokumentacionit.

### Gjendja aktuale dhe masat e marra

Sasia e dokumentacionit të papërpunuar në arkivat historikë, është e lartë por, nga pikëpamja sasiore, sasia më e madhe e papërpunuar dhe, rrjedhimisht, barra më e lartë, është ajo e arkivave në varësi të drejtpërdrejtë të Drejtorisë së Përgjithshme të Arkivave, ku sasia tërësor e dokumentacionit të papërpunuar është sa shumatorja e totalit të dokumentacionit të përpunuar e të papërpunuar të arkivave të sistemit, me përjashtim të atij të Drejtësisë, dhe që, në vitin 2016, shkonte në më shumë se 5 kilometra linearë.

Kjo gjendje erdhi si rezultat i marrjes së sasive shumë të mëdha dokumentacioni të papërpunuar në vite, e sidomos në vitet 2007–2010, si dhe prej faktit që, pas kryerjes së pak proceseve të përpunimit, dokumentacioni, për shkak të zhvendosjes së tij, rikthehej në gjendjen e vet fillestare. Përballë kësaj situatë, për më shumë se 10 vjet, më shumë se 30 punonjës të arkivit ishin angazhuar në një proces përpunimi masiv të dokumentacionit të prapambetur të marrë në mënyrë të jashtëligjshme, shpeshherë pa procesverbal. Kjo prodhonte një efekt të dyfishtë. Së pari, arkivi nuk merrej me detyrat e veta funksionale, duke dëmtuar rëndë procese të tjera pune. Mjafton të theksohet se më shumë se 2 milionë dokumente kishin mbetur të klasifikuara, pavarësisht se nuk kishte asnjë arsye më për të qenë të tilla, apo se vetë arkivi i DPA-së si fondkrijues, ishte i papërpunuar prej vitit 1956, apo se përshkrimi arkivor dhe krijimi i skedave si mjet informimi, që është detyrë funksionale e arkivit, ishte ndërprerë në mënyrë të organizuar që prej vitit 1994. Për më tepër, nuk ekzistonte asnjë ndarje apo dhënie përparësie e fondeve arkivore që ishin detyrë e DPA-së për përpunim, si ato të përpara vitit 1944 apo të ish-arkivit të PPSH-së, që nuk kanë trashëgimtar, duke i trajtuar njësoj detyrat organike dhe ato që nuk ishin detyrë e institucionit. Së dyti, me ritmin dhe planin e punës së

parashikuar, ky proces pune do të donte 120 vjet që të përfundonte, duke u kthyer në një proces pune rutinor nga përjashtimor, dhe duke rrezikuar seriozisht kryerjen e proceseve të mirëfillta të punës së një arkivi historik.

Ndërkaq, në rrethe, për shkak të mbylljes së papritur të shumë organizmave në vitin 1990, një sasi shumë e madhe dokumentacioni përfundoi në ASHV, pa pasur trashëgimtar dhe pa mundësi për një zgjidhje optimale. Duke qenë se këta arkiva kishin vetëm nga 2–3 punonjës, praktikisht kryerja e përpunimit tekniko-shkencor ishte e pamundur.

Që prej vitit 2017 kjo gangrenë e arkivit është vendosur në hullinë ligjore, duke detyruar fondkrijuesit që kanë dorëzuar jashtë kriterëve ligjore në Arkivin Qendror Shtetëror, të punësojnë punonjës me kontratë për kryerjen e proceseve përkatëse të punës. Duke qenë se numri i fondkrijuesve ishte i lartë dhe hapësirat e punës në godinën e DPA-së ishin të pakta, u vendos që të tentohej përfundimi i fondeve të vogla, përpara sesa të kalohej te fondet e mëdha. Nga të gjithë fondkrijuesit, fondet më të mëdha kanë qenë ato të Kryeministrit (138 metra linearë), të Bashkisë së Tiranës (330 ml), të Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë (më shumë se 600 ml) dhe të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë (më shumë se 600 ml). Fondet e tjera kanë qenë të vogla dhe përfshijnë ndër të tjera, Ministrinë e Arsimit dhe të Sportit, Komisionin Qendror të Zgjedhjeve, Ministrinë e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural, Agjencinë e Prokurimeve Publike, Prokurorinë e Përgjithshme, Kontrollin e Lartë të Shtetit, Ministrinë e Kulturës, Gjykatën e Lartë, Drejtorinë e Pronësisë Industriale, Ministrinë për Evropën dhe Punët e Jashtme etj. Ndërkaq, ka përfunduar përpunimi i fondit të DPA-së, si dhe është përcaktuar plani i punës për përfundimin e detyrimeve të AQSH-së, për sa i përket ish-arkivit të PPSH-së dhe dokumentacionit përpara vitit 1944. Nga të gjitha institucionet që kanë dorëzuar dokumentacion jashtë kriterëve ligjore, marrëveshje për realizimin e detyrimeve të tyre nuk kanë nënshkruar vetëm Kryeministria (në varësi të së cilës është DPA-ja dhe që, rrjedhimisht, mbetet të përpunohet prej kontratave të përkohshme të vetë institucionit) dhe Gjykata e Lartë, e cila pritet ta nënshkruajë atë gjatë vitit 2020. Ndërkaq, për fondin e ASHV-së janë në funksion dy projekte me Bashkinë Tiranë për fondin prej 330 metra linearë



prej vitit 2019 dhe me Bashkinë Pogradec për fondin përkatës prej vitit 2019.

Gjithashtu, Arkivi i DSHTD-së (Ndërmarrja e Shërbimit të Trupit Diplomatik) ka përpunuar deri në vitin 2000 dokumentacionin e saj dhe ka dorëzuar pjesën RHK të kësaj periudhe në Arkivin e Sistemit të Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme.

Arkivat e përfaqësive diplomatike e konsullore kanë në përpunim dokumentacionin e viteve 2000. Për arsye buxhetore, të kostos së postës diplomatike, është dorëzuar në Arkivin e Sistemit të MEPJ-së, pjesa RHK e arkivave të përfaqësive në masën 50%.

### **Objektivat për 10-vjeçarin në vijim**

1. Brenda vitit 2027, të përfundojë përpunimi i të gjithë dokumentacionit të AQSH-së:

a) brenda korrikut 2021, të përfundojë përpunimi i të gjithë dokumentacionit, që është detyrim i Drejtorisë së Përgjithshme të Arkivave, konkretisht i dokumentacionit përpara vitit 1944 dhe i atij të ish-arkivit të Partisë së Punës së Shqipërisë, duke angazhuar 14 vetë nga sektorët përgjegjës për përpunimin dhe 14 punonjës me kontratë të përkohshme;

b) brenda vitit 2022, të kenë përfunduar të gjitha projektet e vogla, siç janë shprehur më sipër, përqendrimi t'u kushtohet vetëm në projektet e mëdha;

c) brenda vitit 2023, të ketë përfunduar përpunimi i dokumentacionit të Kryeministrisë, qoftë përmes ndihmës prej saj, qoftë përmes punonjësve të arkivit dhe kontratave të përkohshme;

d) brenda vitit 2024, të ketë përfunduar projekti i Bashkisë Tiranë;

e) brenda vitit 2027, të kenë përfunduar projektet e Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë dhe të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, nëse do të dakordësohen ato, së bashku me Këshillin e Ministrave, për dy- a trefishimin e punonjësve me kontratë të tyre prej vitit 2023, kur do të ekzistojnë kapacitetet e nevojshme të zyrave në DPA. Kjo do të lironde tërësisht vendruajtjen Gjirokastër që, aktualisht, ruan dokumentacionin e papërpunuar të këtyre dy projekteve.

2. Brenda vitit 2030, të përfundojë përpunimi i 50% të dokumentacionit të ASHV-ve:

a) brenda vitit 2021, të përfundojë përpunimi i dokumentacionit në bazë të projektit me Bashkinë Pogradec;

b) brenda vitit 2021, të kryhen përpjekjet e nevojshme për nisjen e një projekti të ri me Bashkinë Shkodër për dokumentacionin e ruajtur në vendruajtjen Shkodër;

c) brenda vitit 2022, duke nisur nga viti 2020, të përfundojë përpunimi i dokumentacionit në bazë të projektit të pritshëm me Bashkinë Dibër;

d) brenda vitit 2022, të përfundojë pajisja me inventare i çdo fondi të përpunuar nëpër ASHV, pas evidencimit të plotë fizik të kryer në periudhën 2020–2022;

e) brenda vitit 2022, përfundimi i përpunimit të detajuar dhe katalogizimit të arkivave RHK të sjella tashmë nga 50% e përfaqësive.

f) brenda vitit 2024, të përfundojë përpunimi i dokumentacionit të ruajtur në ndërtesën A të vendruajtjes Durrës. Kjo do të lironde vendruajtjen edhe për objektivin e shprehur në qëllimin 1;

g) brenda vitit 2024, të ketë përfunduar përpunimi dhe detyrimi i dorëzimit të pjesës RHK të dokumentacionit të DSHTD-së (Ndërmarrja e Shërbimit të Trupit Diplomatik) deri 2014 në Arkivin e Sistemit të MEPJ-së;

h) brenda vitit 2030, të kenë përfunduar dorëzimet e prapambetura të dokumentacionit RHK të përfaqësive tona diplomatike e konsullore sipas afateve të përcaktuara në rregulloret e brendshme të shërbimit të jashtëm;

i) brenda vitit 2030, të përfundojë përpunimi i dokumentacionit në ndërtesën B të vendruajtjes Durrës, edhe përmes kontratave të përkohshme të angazhuara për këtë proces.

3. Për sa u përket arkivave vendorë, situata në ta mund të rregullohet vetëm nëpërmjet shtimit të personelit, duke qenë se ata janë në varësi të drejtpërdrejtë të institucionit fondkrijues që dorëzon dokumentacion dhe sipas ligjit “Për arkivat”, nuk mund të lidhin marrëveshje. Për të shmangur këtë paradoks dhe për arsyet e tjera të paraqitura në relacionin përkatës, KLA-ja ka propozuar ndryshimin e ligjit “Për arkivat”, që i vendos këta arkiva nën varësinë e DPA-së. Nëse ky projektligj do të finalizohet në ligj, atëherë edhe për to do të ndiqet i njëjti model me atë për fondkrijuesit e AQSH-së dhe ASHV-së.

4. Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave, përmes Drejtorisë së Inspektimit dhe Trajnimeve, që është



edhe përgjegjëse për mbarëvajtjen dhe kontrollin e projekteve të përpunimit, do të propozojë përditësimin e strategjisë, në rast se do të evidentohet pamundësi fizike e realizimit të objektivave të këtij qëllimi, që mund të vijnë prej këtyre risqeve:

a) mosmiratimi i vijimit të projekteve nga fondkrijuesit ose nga Këshilli i Ministrave;

b) mosrealizimi i normës vjetore, për çfarëdo arsye objektive;

c) evidentimi i materialit tjetër arkivor të papërpunuar, pas zhvendosjes së materialit të AQSH-së, nga vendruajtjet ekzistuese në vendruajtjen e re Shkozë.

### Plani i veprimit/kalendari

| VITI                    | Objektivat                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Në vijimësi 2020</b> | Kontroll i rreptë nga DIT-i për zbatimin e projekteve                                                                                                                                                                                   |
| <b>2021</b>             | Të nisë projekt me Bashkinë Dibër<br>Përfundon përpunimi i detyrimeve të DPA-së                                                                                                                                                         |
| <b>2022</b>             | Të nisë projekti me Gjykatën e Lartë<br>Përfundon përpunimi i detyrimeve të Bashkisë Pogradec<br>DIT-i raporton mbi ecurinë e projekteve para KLA-së dhe kërkon rishikim                                                                |
| <b>2023</b>             | Pajisja me inventar i të gjitha fondeve të përpunuara të ASHV-ve. Përfundimi i përpunimit të imtësishëm dhe katalogizimit të arkivave RHK të sjella nga 50% e përfaqësive të MEPJ.<br>Përfundon përpunimi i detyrimeve të Kryeministrit |
| <b>2024</b>             | Përfundon përpunimi i detyrimeve të Bashkisë Dibër<br>DIT-i raporton mbi ecurinë e projekteve para KLA-së dhe kërkon rishikim                                                                                                           |
| <b>2025</b>             | Përfundon përpunimi i gjysmës së vendruajtjes Durrës<br>Përfundon përpunimi i detyrimeve të Bashkisë Tiranë                                                                                                                             |
| <b>2026</b>             | Përfundon përpunimi i gjysmës së vendruajtjes Durrës<br>Përfundon përpunimi i detyrimeve të Bashkisë Tiranë                                                                                                                             |
| <b>2027</b>             | Përfundon përpunimi i gjysmës së vendruajtjes Durrës<br>Përfundon përpunimi i detyrimeve të Bashkisë Tiranë                                                                                                                             |
| <b>2028</b>             | Përfundon përpunimi i gjysmës së vendruajtjes Durrës<br>Përfundon përpunimi i detyrimeve të Bashkisë Tiranë                                                                                                                             |
| <b>2029</b>             | Përfundon përpunimi i gjysmës së vendruajtjes Durrës<br>Përfundon përpunimi i detyrimeve të Bashkisë Tiranë                                                                                                                             |
| <b>2030</b>             | Përfundon përpunimi i gjysmës së vendruajtjes Durrës<br>Përfundon përpunimi i detyrimeve të Bashkisë Tiranë                                                                                                                             |



#### QËLLIMI 4 PËRPUNIMI DHE DORËZIMI NË AFAT I ARKIVAVE NË VEPRIM

Baza ligjore në Shqipëri përcakton tri kategori të dorëzimit të dokumenteve në arkivat historikë. Dokumentet administrative, qofshin në letër, zë, figurë, apo lëvizje, dorëzohen 10 vite pas krijimit të tyre. Dokumentet teknike dorëzohen 25 vite pas krijimit të tyre. Ndërsa dokumentet që i duhen njeriut gjatë gjithë jetës, si regjistrat e gjendjes civile, dorëzohen 75 vite pas krijimit të tyre. Dorëzimi i dokumentit arkivor në arkivin historik është i lidhur ngushtë me përfundimin e operativitetit të tij, pra në çastin që ai dokument nuk nevojitet më për asnjë arsye ligjore a jetike dhe ka humbur tërësisht operativitetin e tij, duke u kthyer në një dokument që nevojitet për arsye historike, ose nuk nevojitet fare më, ndaj, rrjedhimisht, asgjësohet.

Mirëpo, të gjitha institucionet në Republikën e Shqipërisë nuk e kanë zbatuar me përpikëri këtë afat dorëzimi që, siç do të shohim më poshtë, është një afat jo normal, i papërputhshëm me parimet e arkivistikës, dhe krijon vonesa që shkojnë deri në 20 vjet nga afati i parashikuar nga legjislacioni në fuqi.

##### **Gjendja aktuale dhe masat e marra**

Afatet normative në Shqipëri nuk përputhen me legjislacionin e gjerë të fushës. Kështu, ndërkohë që afati i dorëzimit të dokumentit është 10 vite, vlera e tij operative qëndron edhe së paku 15 vite të tjera, në përputhje me manualët e auditimeve të jashtme të organeve audituese, apo me Kodin Penal e Kodin Civil, në situatat kur kërkohet një hetim për një vepër penale, apo kur nevojitet një ndërgjyqësi aktive operative civile. Ky anormalitet i afatit minimal të dorëzimit, është në fakt i pranuar edhe nga vetë ligji, i cili specifikon se, pavarësisht nëse dokumentacioni arkivor dorëzohet 10 vite pas krijimit, ai mund të shërbehet pa nevojën e lejes së fondkrijuesit vetëm pasi të ketë kaluar edhe 15 vite të tjera. Në analogji me vendet e tjera, afati i humbjes së vlerës operative të dokumentacionit varion nga 25 në 40 vite. Arsyeja kryesore e vendimmarrjes me 10 vite, që bie ndesh me parimet arkivore, është i lidhur ngushtë me rrethanat e periudhës kur është miratuar ligji, si një garanci e moszhdukjes së dokumentacionit arkivor, që tashmë duket e tejkaluar. Po ashtu, edhe afati maksimal prej 75 vitesh, që në vende të tjera varion

nga 90 në 120 vjet, është i përputhshëm me konceptin e jetëgjatësisë mesatare të një individi, të cilit do t'i duheshin dokumente të tilla si kopje e certifikatës së lindjes nga regjistri i gjendjes civile, amza shkollore e të tjera. Madje, në ligjin e vitit 2003, ka mangësi në çfarë përcaktohet si dokument vlera operative e të cilit humbet pas 75 vitesh, duke vështirësuar edhe më tej ruajtjen e natyrës jooperative e thjesht historike të arkivit të përherëshëm. Për sa më sipër, KLA, në ndryshimet ligjore të propozuara, ka propozuar edhe zgjidhjen e këtij anormaliteti, përmes rritjes së afatit të dorëzimit, në përputhje me normat arkivore, por njëherazi edhe përmes krijimit të konceptit të Arkivave Qendrorë në Veprim, të cilat do të luanin rolin e grumbulluesit të dokumentacionit që dorëzohet në arkivin historik me shumë vonesë (në afatin maksimal 75-90-120-vjeçar) dhe që, deri atëherë, nuk mund të shërbehen lirisht, sepse kanë të dhëna personale. Deri në miratimin e atyre ndryshimeve ligjore, problematika në fjalë do të mbetet edhe për arsyet e shprehura në qëllimin 2 dhe ato që do të shprehen më poshtë, në shërbimin e dokumentacionit arkivor.

Ndërkaq, dorëzimi i dokumentacionit nga institucionet fondkrijuese ka qenë i bazuar në vullnetin e tyre, me prapambetje të mëdha, me institucione që nuk ishin as të regjistruara si fondkrijues, si rasti i universiteteve, apo me institucione të vogla e të mëdha, përfshi edhe ministri, që kishin pa dorëzuar prej vitit 1990 në Arkivin Qendror Shtetëror dhe Arkivat Shtetërore Vendorë. Gjatë viteve të fundit, janë marrë një sërë masash për normalizimin e situatës. Këshilli i Lartë i Arkivave ka miratuar Rregulloren e Njësuar të Punës me Dokumentet në Republikën e Shqipërisë, që detajon një sërë detyrimesh të fondkrijuesve, zbatimi me përpikëri i të cilave mundëson përpunimin më të shpejtë të dokumentacionit arkivor të prapambetur. Së dyti, që prej vitit 2017, Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave është zyrtarisht edhe një inspektorat shtetëror, duke kryer inspektime të rregullta e ligjore, në përputhje me standardet e vendosura nga Inspektorati Qendror. Pavarësisht nga fakti se DPA-ja është rezervuar në vendosjen e masave administrative, për shkak të faktit të njohur të prapambetjes dhjetërvjeçare që nuk mund të rregullohet në një çast, ato pak masa administrative të llojit gjorbë që janë vendosur, në situatat e neglizhencës së qëllimshme të



institucioneve, si dhe inspektimet e vazhdueshme, kontrolli e ndihma, ka bërë që niveli i fondkrijuesve dhe i sasisë së dorëzuar të rritet ndjeshëm, siç është dalluar në analizat vjetore të DPA-së. Së treti, miratimi i VKM-së “Për licensimin e arkivave private” mund të hapë rrugë në të ardhmen për përpunim më të shpejtë të dokumentacionit, brenda të gjitha kufizimeve garantuese të cilësisë dhe mosprekshmërisë së dokumentacionit arkivor, që janë vendosur. Së katërti, në bashkëpunim me Ministrinë e Financave dhe me miratimet e vazhdueshme të Këshillit të Ministrave, mjaft institucione kanë rritur numrin e punonjësve përmes kontratave të përkohshme, duke rritur kështu edhe sasinë e dokumenteve të përpunuara. Së fundmi, miratimi gjatë vitit 2019 i rregullores së pranimit të dokumenteve në AQSH dhe në ASHV, rregullon dhe përvijon edhe cilësinë e përpunimit. Në arkivat e sistemit, që kanë një numër shumë herë më të vogël të fondkrijuesve që dorëzojnë dokumentacion, situata varion nga rregullsia e Arkivit të Sistemit të Ministrisë së Evropës dhe Punëve të Jashtme, te një vonesë disa vjeçare e Arkivit të Sistemit të Ministrisë së Mbrojtjes deri te, Arkivi Qendror Shtetëror i Filmit dhe Arkivi i Sistemit të Ministrisë së Brendshme, ku që prej vitit 1990, një pjesë e institucioneve të varësisë, të Ministrisë së Brendshme, nuk kanë dorëzuar dokumentacion, pranë arkivit të sistemit, duke shkelur ligjin “Për arkivat”. Një arsye e kësaj problematike është edhe cilësia e arkivistëve në rrjetin arkivor, që shpeshherë lë për të dëshiruar, për shkak se ata nuk kanë arsimin e duhur, disa herë janë produkt punësimi i rrethanave të palidhura me meritokracinë dhe në disa raste gjenden përballë një profesioni të cilin nuk e njohin aspak.

Për të njëjtat arsye të shprehura në qëllimet e mësipërme, DPA-ja ka kërkuar ndryshimet ligjore për të përmirësuar edhe situatën e atyshme, përmes detyrimit të organeve eprore të tyre në zbatimin e detyrimeve ligjore, por, në mungesë të ekzistencës së një varësie administrative, mekanizmat ekzistues nuk mund të japin efekt. Propozimet e ardhura për ndryshimin e ligjit do të jepen efekt edhe për sa i përket afatit të dorëzimit të dokumentacionit, ku në projekt është parashikuar rritja e afatit në 25 vjet dhe, në dakordësi, DPA-ja mund t’i tërheqë dokumentet jo më herët se 15 vjet, e lidhur kjo vetëm me kapacitetin ruajtës të institucionit, që

njëherazi do të ishte edhe një “legalizim” i situatës, teksa mesatarja e mosdorëzimit në AQSH është 26 vite, duke i mundësuar DPA-së të niste një valë inspektimesh të mirëfillta, kurse institucioneve të dorëzonin tashmë pa barrën e prapambetjes në afat. Ndryshimet ligjore parashikojnë edhe vendosjen e gjobës individuale të përmuajshme ndaj individëve përgjegjës që, pavarësisht mundësive, nuk dorëzojnë dokumentacionin e fondkrijuesve në arkiv. Ndryshimet e kthejnë profesionin e arkivistit në një profesion të rregulluar, ku DPA-ja, si kreu i rrjetit arkivor, organizon shkollën e arkivistikës, që është parakusht për të nisur punën në profesion, me qëllim shmangiene vendosjes në pozicione kyçe, si arkivisti, të individëve që nuk e njohin aspak këtë profesion.

#### **Objektivat për 10-vjeçarin në vijim**

1. Brenda vitit 2020, të jetë hartuar databaza e fondkrijuesve siç parashikohet nga VKM për evakuimin e dokumentacionit arkivor në kohë të veçantë, e cila do të krijojë një pasqyrë të qartë edhe për sa u përket fondkrijuesve, sasisë dhe viteve të prapambetjes së tyre.

2. Brenda vitit 2020, të miratohet metodologjia e riskut për përcaktimin e inspektimeve bazuar në sasinë e prapambetjes, vitet e prapambetjes, fondkrijuesit e përgjithshëm, si dhe riinspektimet mbi detyrat e lëna, me një metodologji më specifike risku.

3. Brenda vitit 2021, të regjistrohen dhe të marrin numër fondi arkivor, të gjithë fondkrijuesit që do të evidentohen nga procesi i hartimit të databazës së sipërsëhënuar, duke plotësuar në këtë mënyrë evidencën qendrore të Drejtorisë së Përgjithshme të Arkivave.

4. Brenda vitit 2021, ndryshimin e Normave Tekniko-Profesionale dhe listës tip me afatet e ruajtjes së dokumenteve me Rëndësi Historike Kombëtare, për të përshkruar më hollësisht tipologji dokumentesh të anashkaluara dhe afatet e ruajtjes me qëllim objektivizimin e mëtejshëm të procesit të përpunimit të dokumentacionit arkivor.

5. Brenda vitit 2021, të krijohet lidhja elektronike mes DPA-së dhe fondkrijuesve, ku vetë fondkrijuesit të hedhin automatikisht në katalog elektronik inventarët në katalogun e arkivave në varësi të DPA-së, duke krijuar një pasqyrë të qartë të situatës dhe zbatimit të afateve, si edhe duke



lehtësuar, përvijuar dhe monitoruar lehtësisht procedurën e pranimit të dokumentacionit në arkiv.

6. Rishikimin e këtij qëllimi të strategjisë në vitin 2022, nëse kalojnë ndryshimet ligjore, me qëllim përshtatjen e tij me rrethanat e reja.

7. Në vijimësi, kërkimi për krijimin e arkivave të tipologjisë (ose arkivave qendrore në veprim, nëçastin e miratimit të ndryshimeve në ligj) për dokumentacionin e ndjeshëm, i cili nuk mund të jetë në një mjedis të një arkivi historik, si p.sh., amzat shkollore etj.

8. Në vijimësi, Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave, vetë ose në bashkëpunim me institucione të arsimit të lartë dhe/ose Shkollën Shqiptare të Administratës Publike, të zhvillojë trajnime

dhe/ose praktika arkivore, të thelluara ose afatshkurtra.

9. Në vijimësi, inspektive të vazhdueshme dhe riinspektive për zbatimin e detyrimeve të lëna, për rritjen e mëtejshme të sasisë së fondkrijuesve që dorëzojnë në afat në arkiv.

10. Në vijimësi, të vijojë bashkëpunimi me Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë, në mbështetje të pasqyrës së qartë të prioritizimit të institucioneve që kanë nevojë për punonjës shtesë bazuar në sasinë e prapambetjes dhe detyrimet e tyre për të dorëzuar dokumentacion, si edhe përtej sasisë që ata kontraktjnë arkiva privatë, kur ato të jenë funksionale.

### Plani i veprimit/kalendari

| VITI               | Objektivat                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Në vijimësi</b> | Kërkimi për krijimin e arkivave të tipologjisë Inspektive të vazhdueshme dhe riinspektive për zbatimin e detyrimeve Bashkëpunim me MFE, për prioritizimin e nevojës për punonjës për përpunim Trajtime të vazhdueshme ndaj arkivistëve |
| <b>2020</b>        | Hartimi i databazës së fondkrijuesve Miratimi i metodologjisë së riskut, bazuar në databazën e fondkrijuesve                                                                                                                           |
| <b>2021</b>        | Regjistrimi në evidencë qendrore të gjithë fondkrijuesve të paregjistruar Ndryshimi i listës tip me afatet e ruajtjes dhe normave tekniko-profesionale Lidhja elektronike DPA-fondkrijues                                              |
| <b>2022</b>        | Rishikimin e këtij qëllimi të strategjisë, bazuar mbi rrethanat e reja                                                                                                                                                                 |

### QËLLIMI 5

#### DIGJITALIZIMI DHE SHËRBIMI I DOKUMENTACIONIT ARKIVOR

Shërbimi i arkivave është një element i pandashëm i misionit të Rrjetit Arkivor Kombëtar. Legjislacioni në Shqipëri e ndan mënyrën e shërbimit të dokumentacionit për institucionet dhe për publikun në katër forma të ndryshme. Kështu, fondkrijuesit (arkivat në veprim) e përdorin dokumentacionin e ruajtur pranë tyre për arsye operativiteti për vetë organizmin që ka arkivin në veprim, si dhe për procedura administrative me institucione/fondkrijues të tjerë. Po ashtu, dokumentacioni mund t'u shërbehet qytetarëve përmes legjislacionit për të drejtën e informimit, që përbën një përpjekje për transparencë të veprimtarisë së institucioneve. Ndërkaq, në arkivat historikë, dokumentacioni shërbehet përmes përcaktimeve në legjislacionin arkivor, njëherazi brenda kuadrit të rregullave dhe parimeve të përgjithshme të legjislacionit për të drejtën e Faqe | 9382

informimit. Kështu, arkivat historikë e shërbejnë dokumentacionin arkivor të përpunuar përmes ofrimit të shërbimit të këqyrjes së njësisë të ruajtjes të organizuara në përputhje me parimet arkivore, si dhe të ndihmuara nga mjetet e informimit në dispozicion. Njëherazi, legjislacioni parashikon ndarjen e formës së shërbimit për kërkesat social-juridike të qytetarëve, të cilat shërbehen në distancë përmes aplikimit të tyre dhe u kthehet përgjigje përmes kopjeve të njësuara me origjinalin, të cilat qytetarët mund t'i përdorin për efekt ligjor për përmbushjen e një të drejte të tyre. Duhet theksuar se forma e fundit e përmendur është një anomali arkivore, e prodhuar nga disa prej aspekteve të tranzicionit shqiptar.

Qytetarët kërkojnë në arkivat historikë të dhëna për tri lloje kryesore dokumentesh: pronësore, biografike për efekt vjetërsie pune dhe biografike për efekt amzash shkollore. Siç është shprehur edhe më lart, kategoria e fundit përbën një anormalitet, duke qenë se dokumentacioni është tërhequr nga arkivat historikë, edhe pse





operativiteti i tyre nuk ka përfunduar dhe, në këtë drejtim, është përgjegjësi e arkivit që ka çuar në krijimin e një situatë ku ky arkiv, nga vendruajtje e shërbyes i dokumentacionit historik, është kthyer në një zyrë shërbimi të zakonshëm për qytetarët.

Ndërkaq, problematika e dokumentacionit pronësor dhe të atij të vjetërsisë në punë është e lidhur ngushtë me probleme më të gjera të tranzicionit shqiptar. Duke qenë se pas vitit 1990 u tentua kompensimi dhe rikthimi i pronave tek ish-pronarët, të dhënat që siguronin dokumentet operative që ruheshin prej hipotekave të saporikrijuara në formatin e tyre të ri nuk mjaftonin për të treguar origjinën e pronës, prandaj dokumentacioni me natyrë pronësore ose të tërthortë pronësore, i ruajtur prej vitesh pranë DPA-së, u “ringjall” dhe rifitoi një vlerë operative të cilën nuk e kishte për 50 vite.

Kaosi që shoqëroi ndryshimin e sistemit, vendosja që prej vitit 1994 e pensione në përputhje me kontributet e paguara dhe analogjia e saj me vjetërsinë e punës përpara atij viti, bëri që qytetarëve t’u duhej të provonin përvojën në punë për të siguruar pensionin. Duke qenë se dokumentacioni gjatë periudhës së regjimit komunist nuk e kishte vlerën që mori pas vitit 1994, ai nuk ishte ruajtur me rigorozitet dhe borderotë e listëpagesat, që tashmë ruhen pranë Arkivit Qendror të ISSH-së, jo gjithnjë ishin të plota e të sakta. Kështu, aktet administrative të emërimeve dhe largimeve nga puna, dokumente të tjera të tërthorta që vërtetonin statusin e punëmarrësit të individit etj., rifituan një vlerë operative të paparashikuar më përpara.

Përballë gjithë kësaj situatë qëndron sfida thelbësore e rutinore e arkivit, që është shërbimi i dokumentacionit për efekt historik ndaj studiuesve dhe institucioneve, çka duhet të ketë të gjithë vëmendjen kur vjen fjala të shërbimi. Për më tepër, ndryshimet rrënjësore në strukturën e komunikimit, pas përhapjes së teknologjisë së informacionit, nënkuptojnë se ky shërbim duhet të jetë i shpejtë, efikas dhe i diversifikuar, për të mundësuar kryerjen e qëllimit bazik të shërbimit ndaj studiuesve.

#### **Gjendja aktuale dhe masat e marra**

Që prej fillimeve të tranzicionit, arkivat historikë u përballën me një sfidë të trefishtë. Së pari, tashmë ato duhej të ishin të hapura ndaj studiuesve dhe sa më lehtësuese në punën e tyre, në ndryshim nga

mendësia e më shumë se katër dhjetëvjeçarëve, kur studimi në arkiv ishte konsideruar një privilegj që u jepej vetëm personave të cilët i konsideronte si të përshtatshëm nomenklatura e kohës. Së dyti, arkivat u çnatyruan, duke marrë përsipër barrë që nuk u takonin, si shërbimi në masë të madhe i kërkesave social-juridike dhe përpunimi i dokumentacionit të institucioneve të cilat ia kalonin barrën e detyrimeve të tyre arkivave historikë, të cilët nuk kishin dhe nuk mund të kishin kapacitetet e nevojshme për ta përballuar këtë barrë. Së treti, zhvillimi i vrullshëm i teknologjisë së informacionit kërkonte një përshtatje të vazhdueshme të arkivave për të qenë sa më pranë studiuesve dhe opinionit të gjerë publik, jo më thjesht përmes ofrimit të shërbimit tradicional, por në të gjitha format e reja që ai mund të ofrohej.

Këto sfida u përballuan me vështirësi nga arkivat historikë për disa arsye të ndërlydhura. Ato u hapën që në fillimet e tranzicionit ndaj studiuesve, duke mundësuar që hyrja e tyre në arkiv të ishte e lirë, çka u sanksionua edhe më tej përmes parashikimeve ligjore të legjislacionit në fuqi, të miratuar në vitin 2003. Mirëpo, shpeshherë, salla e studimit përdorej më shumë nga qytetarët që kërkonin dokumentacion social-juridik sesa nga studiuesit, duke krijuar një kakofoni të arsyes së ekzistencës së saj. Për këta të fundit, gradualisht u krijuan premisa të lehtësimit të punës, përmes krijimit, prej vitit 2007, të Treguesit Emërorë të Pronave në AQSH, si një lehtësim i punës së arkivistëve për evidentimin e dokumenteve me karakter pronësor për ata qytetarë që aplikonin. Nga ana tjetër, përqendrimi i punës në detyra që nuk i takonin një arkivi historik, si përpunimi i fondkrijuesve dhe kërkesat social-juridike, bëri që punë shumë të rëndësishme të natyrës së arkivit të ndalonin së vepruari, siç është rasti i krijimit të organizuar të mjeteve të informimit përmes skedave, që pushoi së ekzistuari duke filluar që nga viti 1994. Ndërkaq, me financim të qeverisë zvicerane, në vitin 2002, nisi puna për zhvillimin teknologjik të arkivit përmes krijimit të katalogut *online*, që është databaza më e madhe e shkencave albanologjike, por edhe pse ajo u krijua, për mbi 15 vjet me radhë vetëm qëndroi si një mjet informimi i brendshëm, i paqasshëm nga studiuesit. Nga ana tjetër, digjitalizimi i nisur që prej vitit 2004, ka ecur në vijimësi me ritme të ngadalta, me skanera të



vegjël dhe normë të ulët pune, duke pamundësuar një shërbim të shpejtë, efikas dhe të diversifikuar.

Gjatë pak viteve të fundit janë marrë një sërë masash në këtë drejtim. Së pari, aplikimi për kërkesat social-juridike ka kaluar në zyrat e Postës Shqiptare, duke mundësuar që shërbimi t'u ofrohet qytetarëve në vendbanimin e tyre, pa pasur nevojën që ata të vijnë në godinat arkivore. Ky ndryshim mundëson, veç të tjerash, edhe minimizimin e riskut, duke ndarë front deskun nga *back office* (sportelin nga administrata), sikurse lehtëson edhe procedurën për qytetarët, përmes procedurave të përshpejtuara dhe atyre të zakonshme me afat fiks të dhënies së përgjigjes, duke bërë që qytetari të mos ketë nevojë të njohë punën në arkiv në çastin që ai do një dokument me karakter ligjor. Nga ana tjetër, përqendrimi i procedurës për të gjithë arkivat në varësi të drejtpërdrejtë të DPA-së mundësoi minimizimin e numrit të punonjësve që merren me këtë proces, të cilët janë të grumbulluar në një sektor të posaçëm, duke mundësuar që punonjësit e tjerë të arkivit të mund t'i rikthehen detyrave të tjera të lëna pas dore.

Së dyti, u mundësua rinovimi i plotë i sallës së studimit, përmes financimit të qeverisë shqiptare, duke krijuar një mjedis komod, që tashmë përdoret thuajse ekskluzivisht nga studiuesit, duke i ndarë kështu nga salla e studimit ata që nuk kanë dëshirë arkivat, por i kanë nevojë ata.

Së treti, u mundësua, përmes buxhetit të vetë institucionit, përshpejtimi dhe rritja masive e dokumentacionit të digjitalizuar, nga 600 dokumente në ditë që ishte përpara qershorit 2017, në 11701 dokumente në ditë. Thënë ndryshe, në 10 ditë skanohen aq dokumente sa skanoheshin në një vit, ose në një vit skanohen aq dokumente sa do të skanoheshin në 36.5 vjet. Po ashtu, katalogu elektronik i të gjitha njësive të ruajtjes u prezantua *online*, duke u plotësuar me të gjitha njësitë e ruajtjes së AQSH-së dhe vijon puna për plotësimin me njësitë e ruajtjes së arkivave shtetërore vendorë.

Së katërti, u prezantua *online* moduli arkiva *online*, si vendi i vetëm ku bëhen aplikimet për të vizituar sallën e studimit dhe me mundësinë për të blerë dokumente *online*. Ky shërbim tashmë mundëson që, ditën kur vjen studiuesi në sallën e studimit, ditë të cilën e cakton vetë përmes aplikacionit, të gjejë dokumentet e kërkuara në sistemin elektronik në hapësirën e tij personale virtuale, duke mos e detyruar që të kalojë procedura burokratike e duke

garantuar parashikueshmërinë dhe plotësimin e shpejtë dhe efikas të kërkesave të tij. Për më tepër, prej pak kohësh, salla e studimit qëndron e hapur edhe pasditeve dhe të shtunave, si dhe studiuesi mund të blejë kopje *online* të çdo dokumenti që dëshiron, duke bërë që shërbimi të jepet edhe më i diversifikuar në përputhje me nevojat e studiuesve.

Së pesti, u mundësua risistemimi i plotë i të gjithë fototekës dhe bibliotekës së institucionit dhe digjitalizimi i më shumë se 90% të fototekës, për t'u shërbyer qytetarëve. Ky shërbim, për bibliotekën, nuk kryhej prej mbi 10 vitesh, ndërsa për fototekën kryhej vetëm në sallën e studimit.

Së gjashti, është krijuar salla e re e studimit në mjediset e Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme, afër fondeve arkivore, për të lehtësuar aksesin dhe shërbimin në këtë sallë studimi. Ka përfunduar me mundësitë fizike të Arkivit Historik të Sistemit të MEPJ-së, digjitalizimi i fondeve më të vjetra të historikut të këtij shërbimi, 1912–1922. Janë digjitalizuar dhe bërë publike, periodikisht në faqen zyrtare të MEPJ-së, dokumente historike diplomatike sipas tematikave të caktuara në historinë e diplomacisë.

Është funksionale adresa elektronike [arkiv.historik@mfa.gov.al](mailto:arkiv.historik@mfa.gov.al), për të marrë kërkesa nga publiku për interes studimi. Në faqen zyrtare të MEPJ-së, rubrika “Histori e Diplomacisë Shqiptare”, janë publikuar në PDF të gjithë katalogët informues për pasuritë arkivore të shërbimit të jashtëm.

Megjithatë, sfidat vijnë, sidomos për sa u përket kërkesave-social juridike, si dhe për përmirësimin e mëtejshëm të shërbimit ndaj studiuesve. Këto sfida, tashmë, lidhen ngushtë me digjitalizimin e dokumentit arkivor, që shërben po ashtu edhe për ruajtjen nga dëmtimi prej faktorit natyror dhe njerëzor të dokumentacionit.

#### Objektivat për 10-vjeçarin në vijim

1. Brenda vitit 2020, të prezantohet fototeka *online*, ku fotografitë e skanuara të shfaqen në format të vogël dhe të mund të shërbehen vetëm *online*, përmes blerjes automatike elektronike, duke i shmangur nga salla e studimit.

2. Brenda vitit 2020, të prezantohet biblioteka *online* dhe të rinisë shërbimi i librave në sallën e studimit të DPA-së, duke mundësuar kthimin gradual të DPA-së në ofruesin integral të të gjitha shërbimeve ndaj studiuesve.



3. Brenda vitit 2020, të prezantohet moduli i ri “*Arkiva Online*” që të përmbledhë katalogun, shërbimin *online* dhe shërbimin *onsite*, duke lehtësuar në maksimumin e mundshëm e pa kthim, të gjithë shërbimin në sallën e studimit.

4. Brenda vitit 2021, të përfundojë digjitalizimi i plotë i fototekës, me negativët e mbetur të padigjitalizuar, që po skanohen nga fototeka “Marubi”, e cila ka kapacitetet teknike për të kryer këtë proces.

5. Brenda vitit 2021, të nisë përshkrimi i dokumenteve (skedarët elektronikë) nga sektori përgjegjës për përpunimin dhe mjetet e informimit (në fund të procesit të parashikuar deri në atë kohë, të lidhur me qëllimin e përpunimit të dokumenteve të prapambetura në DPA), si edhe përmes praktikantëve, projekteve me partnerë të ndryshëm dhe çdo formë tjetër e mundshme, përfshi angazhimin e publikut të gjerë për to.

6. Brenda vitit 2021, të mundësohet që aplikimi për kërkesat social-juridike të mund të bëhen online dhe në çdo rast, edhe përmes partnerëve, si: Posta, ADISA etj., të bëhen përmes sistemeve elektronike duke objektivizuar të gjithë procesin nga aplikimi te marrja e shërbimeve.

7. Brenda vitit 2022, të jetë krijuar një sistem i integruar i katalogëve dhe i aplikimit të shërbimit në të gjitha arkivat historikë të Shqipërisë, Kosovës dhe arkivave të tjerë shqiptarë në rajon të interesuara, për të përmbyllur të gjithë procesin e shërbimeve arkivore ndaj qytetarëve me cilësinë më maksimale.

8. Brenda vitit 2023, të ketë përfunduar hedhja në katalogun *online* e të gjithë njësive të ruajtjes së arkivave vendorë dhe, prej atij çasti, të vijohet me hedhjen e vetëm titujve të rinj që pranohen në arkiv.

9. Brenda vitit 2030, të ketë përfunduar digjitalizimi i 30 milionë dokumenteve, dhe të arrihet në 25% të arkivit të digjitalizuar.

10. Brenda vitit 2030, të ketë përfunduar procesi i digjitalizimit të plotë të pasurive të shërbimit të jashtëm me partnerë të besueshëm financiarë dhe kontribut të qeverisë shqiptare. Modernizimin e kushteve të punës në Sallën e Studimit për të lehtësuar shërbimin arkivor dhe shfrytëzimin e dokumentacionit.

11. Në vijimësi, kërkimi për krijimin e arkivave të tipologjisë (ose arkivave qendrorë në veprim, në çastin e miratimit të ndryshimeve në ligji) për dokumentacionin sensitiv, i cili nuk mund të jetë në një mjedis të një arkivi historik, si amzat shkollorë etj., duke i dhënë fund çnatyrit të arkivave.

12. Në vijimësi, të gjendet zgjidhje optimale për fondin audio-video të AQSHF-së, DPA-së, RTSH-së dhe të bobina magnetofoni ORVO, ku ruhen materialet gjuhësore të regjistruara nga dialektologët e Institutit të Gjuhësisë e materialet e incizuar nga Instituti i Antropologjisë Kulturore, përmes investimit në një aparat bashkëkohor digjitalizimi në cilindo prej institucioneve që ruan dokument në audio dhe video, për t'i dhënë zgjidhje problematikës masive me këtë tipologji dokumentacioni.

### Plani i veprimit/kalendari

| VITI        | Objektivat                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Në vijimësi | Të gjendet zgjidhje optimale për fondin audio-video të AQSHF-së, DPA-së, RTSH-së dhe të bobina magnetofoni ORVO, ku ruhen materialet gjuhësore të regjistruara nga dialektologët e Institutit të Gjuhësisë dhe materialet e incizuar nga Instituti i Antropologjisë Kulturore. |
| 2020        | Prezantimi i shërbimit përfundimtar “ <i>Arkiva Online</i> ”                                                                                                                                                                                                                   |
| 2021        | Aplikimi <i>online</i> për kërkesat social-juridike                                                                                                                                                                                                                            |
| 2022        | Krijimi i sistemit të integruar të katalogëve të të gjithë arkivave shqiptarë                                                                                                                                                                                                  |
| 2023        | Të përfundojë hedhja e të gjitha inventarëve në arkivat në varësi të DPA-së                                                                                                                                                                                                    |
| 2030        | Të përfundojë procesi i digjitalizimit të plotë të pasurive të shërbimit të jashtëm dhe modernizimi i kushteve të punës në Sallën e Studimit të MEPJ-së, për të lehtësuar shërbimin arkivor dhe shfrytëzimin e dokumentacionit.                                                |



## QËLLIMI 6 PASURIMI DHE PROMOVIMI I PASURISË ARKIVORE KOMBËTARE

Pasurimi i arkivave është një sfidë e vazhdueshme. Arkivat historikë pasurohen kryesisht përmes grumbullimit të dokumenteve RHK, nga fondkrijuesit që janë të detyruar të dorëzojnë pranë tyre, në fund të një afati normativ të përcaktuar në legjislacionin në fuqi. Megjithatë, kjo punë rutinore jo thellësisht e zbatuar, siç është trajtuar në qëllimin përkatës, nuk është dhe nuk mund të jetë e mjaftueshme për plotësimin e kujtesës kolektive kombëtare. Kështu, me qindra metra linearë dokumentacion, që përbëjnë interes historik diakronik, nuk ruhen në arkivat historikë, por ruhen nga individë, nga shoqata, nga arkiva të huaja dhe nga organizma që nuk kanë detyrimin ligjor të dorëzojnë në arkiv. Arkivat historikë, e veçanërisht Arkivi Qendror Shtetëror, të cilit shteti i njeh veçantinë që mbledh dokumente edhe përtej detyrimeve ligjore të dorëzimit të fondkrijuesve, duhet të kenë një qasje të plotë dhe strategjike për pasurimin e tyre.

Për sa i përket promovimit, e gjithë pasuria e kujtesës sonë kolektive kombëtare ka hapësira të pafundme që të gjendet pranë çdo shqiptari, sidomos me mundësitë që ofron teknologjia e informacionit. Arkivat duhet të jenë të hapura, tërheqëse dhe bashkëkohore. Ato duhet të jenë “virale”, pjesë e mediave, rrjeteve sociale dhe të aksesueshme lehtësisht *online*, për të thithur kërkuesit e rinj, përmirësuar imazhin dhe për të vendosur rolin e vet si promovuese të historisë kombëtare. Arkivat duhet të ngjallin kërshëri, të jenë tërheqës dhe të qasshëm. Arkivat duhet të jenë dinamike, të ecin me aktualitetin, të promovojnë historinë kombëtare dhe vetveten, duke qenë pjesë e debatit jopolitik të ditës. Ata duhet të jenë “virale”, të gjallë dhe kërshërindjellës. Deri përpara shumë pak kohësh, ato gjendeshin fare pak *online*, nuk ishin në rrjetet sociale, nuk tregonin pasurinë e tyre me ekspozita të vazhdueshme e intriguese, nuk promovonin dokumente që përbëjnë interes për publikun.

### Gjendja aktuale dhe masat e marra

Për vite me radhë, janë bërë përpjekje për pasurimin e fondit arkivor, sidomos përmes dhurimeve dhe bashkëpunimeve me arkiva të huaj. Në rastin e dytë, ka pasur një problematikë

thelbësore, për shkak të mungesës së një tentative të përqendruar, për të evidentuar atë dokumentacion që përbën interes të veçantë strategjik për Shqipërinë dhe shqiptarët dhe dokumentacionin tjetër që nuk është në tagrin e AQSH-së për ta pasur. Kështu, arkivat shqiptarë kanë tentuar me një sërë arkivash botërorë, duke dyzuar rolin e tyre me atë të Institutit të Historisë dhe institucioneve të tjera të ngjashme. Në fakt, ndër arkivat botërorë janë shumë të pakët ata që përmbledhen në logjikën e dokumentacionit me të cilin ka interes AQSH-ja që të pasurohet. AQSH-ja ka interes parësor që të mbledhë dhe të shërbejë dokumentacionin e krijuar nga fondkrijues shqiptarë kudo në botë, sikurse edhe nga fondkrijues të Shqipërisë në periudhat kur Shqipëria nuk kishte pavarësi të plotë. Gjatë viteve të fundit, është bërë një përpjekje e organizuar për të evidentuar, me anë të qasjes ligjore, ata arkiva që përbëjnë interes të veçantë për Shqipërinë. Deri tani janë evidentuar katër fonde arkivore që plotësojnë kushtet për të qenë në interes të AQSH-së dhe jo të Institutit të Historisë. Këto janë të gjitha fondet mbi Shqipërinë dhe shqiptarët në Arkivin e Perandorisë Osmane në Stamboll, të cilat janë krijuar nga fondkrijues të gjendur në Shqipëri gjatë pushtimit osman, të gjitha fondet e Kadastrës së Republikës së Turqisë në Ankara, që po ashtu janë krijuar nga fondkrijues lokalë, Fondi i Konsullatës Shqiptare në Bari, që gjendet në arkivin e këtij qyteti dhe Fondi i Jeronim de Radës, që krahahet gjysmës, e cila gjendet në AQSH, gjysma tjetër gjendet në Bibliotekën e Kozencës. Nga fondi i Arkivit të Perandorisë Osmane, janë tërhequr 350 mijë dokumente mbi Shqipërinë dhe shqiptarët, ose thuajse gjysma e të gjithë dokumenteve mbi Shqipërinë dhe shqiptarët që gjenden aty, dhe që përbën pasurimin më të madh të AQSH-së që nga fillesat e veta. Gjysma tjetër është në proces tërheqjeje përmes ndihmës së dhënë nga studentë shqiptarë që gjenden në Turqi, gjithnjë në bashkëpunim të ngushtë dhe cilësor me Arkivin e Perandorisë Osmane. Arkivi i Kadastrës së Republikës së Turqisë ka qenë në tratativa prej tre vjetësh me DPA-në për marrjen e të gjitha kopjeve të dokumentacionit mbi Shqipërinë dhe shqiptarët që gjenden aty, por deri më tani pa sukses. Për fondin e Jeronim de Radës po punohet intensivisht për një marrëveshje bashkëpunimi me katedrën e albanologjisë së Universitetit të



Kozencës, ndërsa për fondin e konsullatës shqiptare në Bari, po vijohet në një tentativë bashkëpunimi nga Arkivi Historik dhe Diplomatik i Ministrisë së Evropës dhe Punëve të Jashtme. Po ashtu, gjatë kësaj periudhe janë marrë fonde të rëndësishme të dhuruara në arkiv, ndër të tjera për Lasgush Poradecin, Rauf Ficon, dhe dhjetëra personalitete të tjera të rëndësishme, sikurse është grumbulluar edhe dokumentacioni i para vitit 1944 që ka qenë i ruajtur jashtë çdo kushti në muze lokale, apo në institucione lokale.

Ndërkaq, për vite të tëra, arkivat historikë janë konsideruar si të vjetruara, të mbyllura dhe të qasshme vetëm për ata që i kërkojnë, duke luajtur rol të kufizuar ndaj target-grupeve që duhet t'u shërbejë. Për dhjetëvjeçarë kujtesa kolektive ka qëndruar e strukur në vendruajtje e në muze jofunksionale, të fshehur nga sytë e publikut, pa aktivitete dhe promovim të kësaj pasurie. Gjatë viteve të fundit, DPA-ja ka rritur në masë prezencën e saj mediatike, si në rrjetet sociale, si përmes ekspozitave të vazhdueshme, mesatarisht 30 në vit, si përmes ekspozitave cilësore, ndër të tjera ekspozita e kodikëve dhe fermanëve e titulluar “Përmes një urtësie të pashuar”, ashtu edhe përmes pranisë së vet në media. Digjitalizimi i plotë i fototekës dhe arkivat *online* përbëjnë një hap cilësor në këtë promovim. Po ashtu, organizimi i Konferencës Mbarëkombëtare të Arkivistikës, bashkë me Agjencinë e Arkivave të Kosovës, dhe ribotimi i revistës arkivore “Arkivat shqiptare”, këtë herë si botim i përbashkët i arkivave të dy vendeve, është një hap në drejtimin e duhur. Ndërkaq, botimet e arkivave që kanë qenë shumë të pakta gjatë gjithë historisë së saj, e sidomos pas vitit 2003, sot janë rikthyer përmes bashkëpunimeve të frytshme me Institutin e Historisë, ku vetëm përgjatë vitit 2019 janë botuar 2 përmbledhje dokumentesh dhe gjatë vitit 2020 pritet të botohen katër të tjera, duke përmbyllur kështu një gjumë letargjik disaveçar në dy prej tri lëmitë në botimin e të cilave duhet të jetë aktiv arkivi: në botimet mbi profesionin e arkivistikës dhe në botimet me përmbledhje dokumentesh. Po ashtu, pas rinisjes së përshkrimit të dokumenteve, do të mund të rinisë botimi i katalogëve dhe i udhërrëfyesve arkivorë, që është fusha e tretë dhe e fundit e interesit për botime të arkivave.

Përpjekjet e bëra përmes hapjes së arkivit, përmes “Javës së arkivave të hapur” dhe tërheqjes

së nxënësve dhe studentëve për t'u njohur me pasuritë e rralla të arkivave shqiptarë, është një hap në drejtimin e duhur. Megjithatë, arkivat edhe sot janë autoreferencialë. Dokumentet arkivore shërbejnë thjesht dhe vetëm për t'ua ofruar studiuesve, pa platforma që do t'i bënin ato të aksesueshme për brezat e ardhshëm, e për më tepër që do t'u ngjallte kërshërinë që në vegjëli. Arkivat e Shtetit duhet të kontribuojnë në përhapjen e dijes, sidomos në kuadër të projekteve të ngjashme si shkollat digjitale.

Arkivi Historik i Sistemit të shërbimit të jashtëm pranë MEPJ-së organizon here pas here ekspozita me pasuritë e tij arkivore, të cilat shoqërojnë vizitat protokollare të niveleve të larta, ose në bashkëpunim me institucionet shkencore, përfaqësitë e huaja në Tiranë, organizon ekspozita dokumentare mbi tema të caktuara të politikës së jashtme shqiptare në 100 vite, si dhe publikon *online* dokumente arkivore që ilustrjnë periudha të ndryshme historike të diplomacisë shqiptare.

#### **Objektivat për 10-vjeçarin në vijim**

1. Brenda vitit 2020, evidentimin e pasurisë arkivore që u takon fondkrijuesve shqiptarë që gjendet në arkiva të huaja, në bashkëpunim me Ministrinë për Evropën dhe Punët e Jashtme.

2. Brenda vitit 2021, institucionalizimi i bashkëpunimit me koleksionistët për dokumentacionin e rrallë që atë kanë dhe evidentimin e formave ligjore në bashkëpunim me Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë për blerjen e dokumenteve të rëndësishme të veçantë.

3. Brenda vitit 2021, nisja e tërheqjes së dokumentacionit të Konsullatës Shqiptare në Bari, të pjesës së mbetur të fondeve të ruajtura në Arkivin e Perandorisë Osmane në Stamboll, si dhe të Fondit të Jeronim de Radës.

4. Brenda vitit 2022, punësimin e një ose më shumë osmanologëve të tjerë, për të mundësuar përpunimin e vëllimit shumë të madh në gjuhën osmane, që është tërhequr dhe që do të tërhiqet në Arkivin Qendror Shtetëror.

5. Brenda vitit 2023, të rinisë botimi i udhërrëfyesve dhe katalogëve të AQSH-së, si një proces rutinor i përvitshëm pune.

6. Brenda vitit 2024, të jetë krijuar platforma edukative “Mësojmë përmes arkivave”, duke e integruar arkivin me kurrikulat shkollore, duke nxitur kështu kërshërinë e nxënësit dhe duke ofruar për ta një alternativë të re edukuese.



7. Brenda vitit 2024, të jetë krijuar sistemi elektronik që gjeneron automatikisht pemën gjenealogjike të qytetarëve të interesuar, si një shërbim luksi që ofron arkiva.

8. Në vijimësi, intensifikimi i bashkëpunimeve me arkivat shqiptarë dhe arkivistët shqiptarë në rajon dhe vijimi i traditës së mirë të Konferencës Vjetore Mbarëkombëtare të Arkivistikës, botimit të revistës unike të përbashkët arkivore, i botimeve në fushën e përmbledhjes së dokumenteve çdo vit, përmes bashkëpunimeve me Institutin e Historisë dhe institucione të tjera të ngjashme në të ardhmen dhe prania e vazhdueshme përmes ekspozitave, rrjeteve sociale, mediave, panajreve të librave dhe javës së arkivave të hapur.

9. Në vijimësi, tërheqja e dokumentacionit të fondkrijuesve të tjerë të Shqipërisë dhe/ose të shqiptarëve, që është me interes të veçantë për historinë kombëtare dhe nxitjen e dhurimeve nga individë të veçantë dhe evidentimin e pasurive dokumentare që ruhen nga privatë.

10. Në vijimësi, tërheqja e dokumentacionit të A. Z. Çajupit, me ndihmën e Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme, nga arkivat në Egjipt dhe, krahas fondit të De Radës, të kërkohen arkivat e disa figurave arbëreshe, si: arkivi i Giuseppe Faraco-s në Vakarico të Kalabrisë, arkivi i Vincenzo Selvaggi-t në Frasnitë dhe në Vakarico, arkivi i Antonio Bellushit në Frasnitë, si dhe i familjes Skiro në Kontessa Entelina në Sicili.

11. Në vijimësi, të ngrihet një muze digjital në mjediset e MEPJ-së, i hapur në ditë dhe orë të caktuara për vizitorët vendas e të huaj, për studentë e nxënës, për t'u njohur me të panjohurat e diplomacisë shqiptare gjatë Luftës së Ftohtë.

12. Kur të jetë i mundur financimi, dhe brenda vitit 2030, ndërtimi i një muzeu bashkëkohor në ndërtesën njëkatëshe që gjendet pas godinës qendrore të DPA-së, me elemente të teknologjisë së informacionit, të përputhshme me muzetë arkivorë kudo nëpër botë, si një oazë e re e promovimit të pasurisë dokumentare kombëtare.

### Plani i veprimtimit/kalendari

| VITI        | Objektivat                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Në vijimësi | Ndërtimi i një muzeu bashkëkohor në ndërtesën njëkatëshe që gjendet pas godinës qendrore të DPA-së.<br>Ndërtimi i një muzeu digjital në mjediset e MEPJ-së.                                                                                                          |
| 2020        | Evidentimin e pasurisë arkivore me interes për AQSH-në që gjendet jashtë shtetit                                                                                                                                                                                     |
| 2021        | Institucionalizimi i bashkëpunimit me koleksionistët<br>Tërheqja e fondeve të Konsullatës në Bari, të pjesës së mbetur të Arkivit Osman, si dhe të Jeronim de Radës, dhe disa figurave arbëreshe, si dhe tërheqja nga arkivat egjiptianë të fondit të A. Z. Çajupit. |
| 2022        | Punësimin e një ose më shumë osmanologëve të tjerë                                                                                                                                                                                                                   |
| 2023        | Rinis botimi i udhërrëfyesve dhe katalogëve                                                                                                                                                                                                                          |
| 2024        | Platforma edukative “Mësojmë përmes arkivave”<br>Sistemi elektronik që gjeneron automatikisht pemën gjenealogjike                                                                                                                                                    |



**QËLLIMI 7**  
**ARKIVIMI I DOKUMENTIT**  
**ELEKTRONIK, SFIDA E SË ARDHMES**

Dokumenti elektronik është forma e së ardhmes e akteve administrative dhe e asaj se si do të punojë gjithë administrata në përgjithësi. Legjislacioni në Shqipëri, prej vitit 2009, parashikon mundësinë që dokumenti të mos jetë në formë origjinale në letër, por në formë elektronike, me nënshkrim dhe me vulë elektronike, i ruajtur e i transmetueshëm në formë elektronike.

Kjo formë nuk duhet të ngatërrohet, në asnjë rrethanë, me kopjen elektronike të një dokumenti në letër, sikurse e njëjta gjë ndodh edhe me kopjen në letër të një dokumenti elektronik. Puna me dokumentet i referohet gjithnjë origjinalit, prandaj një kopje në letër e dokumentit elektronik si dhe një kopje elektronike e dokumentit në letër përbën, në çdo rast, kopje, e parëndësishme për efekt të ruajtjes së origjinalit.

Deri më sot, shumica e dokumenteve që prodhohen në format elektronik janë regjistra të cilët, më pas, gjenerojnë automatikisht dokumentacion masiv, në kuptim të nenit 20 të normave tekniko-profesionale. Vetëm vitet e fundit, dokumentacion i mirëfilltë arkivor ka nisur të gjenerohet në formë elektronike, duke përbërë sfidën më të madhe të së ardhmes në fushën e arkivave.

**Gjendja aktuale dhe masat e marra**

Legjislacioni në fuqi parasheh, ndër të tjera, se dokumenti elektronik do të ruhet në të njëjtën mënyrë si dokumenti në letër, me të njëjtat afate normative dhe me kalim të origjinalit në arkivin historik. Mirëpo, problematika që ka dokumenti elektronik është e shumanshme.

Në radhë të parë, aktualisht nuk ekziston e gjithë baza e nevojshme ligjore për transferimin e dokumentacionit të prodhuar në format elektronik në arkivin historik në momentin e përfundimit të afatit normativ të parashikuar nga ligji.

Së dyti, pavarësisht se ekziston normativa e nevojshme që dokumentacioni elektronik të ndjek të njëjtën formë të krijimit, evidencimit, qarkullimit dhe arkivimit të tij te fondkrijuesi, në jo pak raste është vërejtur moszbatim i kësaj normative, duke qenë se qarkullimi i dokumentit elektronik është më i lehtë, e duke anashkaluar tërësisht evidencimin, çka do të ketë pasoja të rënda në të

ardhmen, për shkak të pamundësisë së arkivimit të saj.

Së treti, ende nuk ekzistojnë kapacitetet për ruajtjen, evidencimin në arkiv historik dhe shërbimin e dokumentacionit elektronik, pavarësisht se, në jo më shumë se 10 vite, do të nisë dorëzimi i këtij dokumentacioni në arkivat historikë.

Përballë kësaj sfide të jashtëzakonshme, Drejtoria e Përgjithshme e Arkivave dhe Këshilli i Lartë i Arkivave kanë ngritur alarmin për gjetjen e një zgjidhjeje të qëndrueshme për krijimin, qarkullimin, evidencimin, asgjësimin, ruajtjen dhe kalimin në arkivin historik të dokumentit të gjeneruar në formë elektronike dhe kanë ndërmarrë hapat e nevojshëm për t'i bërë ballë kësaj sfide, para se të kthehet në problematikë.

Ndryshimet ligjore të propozuara në ligjin “Për arkivat” adresojnë këtë çështje duke ia deleguar Këshillit të Ministrave, Drejtorisë së Përgjithshme të Arkivave dhe Agjencisë Kombëtare të Shoqërisë së Informacionit, që të përgatitin aktet e nevojshme nënligjore për të garantuar kujtesën kolektive kombëtare, tashmë në formën e dokumentit elektronik.

Po ashtu, për t'i paraprirë të gjithë rasteve kur krijohet një dokument elektronik në një fondkrijues që regjistron e korrespondencës, si mjeti kryesor i evidencimit, nuk e ka në formë elektronike, por i vendos në bashkëjetesë shkresat elektronike me ato në letër, Këshilli i Lartë i Arkivave ka miratuar disa ndryshime në Normat Teknike-Profesionale, duke detyruar fondkrijuesit që të ruajnë edhe në letër çdo dokument që krijohet në formë elektronike, deri sa të marrë zgjidhje problematika në tërësi. Nëse ndryshimet ligjore miratohen, deri në miratimin e tyre mbeten pak alternativa për të vepruar në këtë drejtim.

**Objektivat për 10-vjeçarin në vijim**

1. Brenda vitit 2020, Këshilli i Lartë i Arkivave të rritojë çështjen e dokumentit elektronik, dhe nëse ende nuk kanë kaluar ndryshimet ligjore, të marrë të gjitha masat për të sensibilizuar organet kompetente për nevojën e ndryshimeve në menaxhimin e dokumentit elektronik.

2. Brenda vitit 2021, të përgatiten të gjitha aktet e nevojshme nënligjore nëse janë miratuar ndryshimet në ligjin “Për arkivat”.

3. Brenda vitit 2021, DPA-ja, AKSHI dhe organe të tjera kompetente të nisin punën për





krijimin e një softueri unik për të gjithë fondkrijuesit, në mënyrë që të integrohet në të i gjithë rrjeti arkivor dhe të centralizohet e përvijohet puna me dokumentet në këtë drejtim.

4. Në vitin 2022, të rishihet ky qëllim i strategjisë, në përputhje me situatën e re ligjore.

5. Në vijimësi, gjatë të gjitha inspektimeve në institucionet që gjenerojnë dokumente elektronike,

DPA-ja të kontrollojë me rigorozitet fazën kalimtare të kalimit drejt dokumentit elektronik, përmes zbatimit të ndryshimeve në normat teknike-profesionale.

6. Në vijimësi, të hartohet një program kuadër për digjitalizimin në aspektet teknike.

### Plani i veprimit/kalendari

| VITI        | Objektivat                                                                                                                                                                                          |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Në vijimësi | Inspektim rigoroz mbi ato institucione që gjenerojnë dokumente elektronike, krahas atyre në letër, për zbatimin e NTP-ve.<br>Të hartohet një program kuadër për digjitalizimin në aspektet teknike. |
| 2020        | Këshilli i Lartë i Arkivave të ritrajojë çështjen e dokumentin elektronik dhe të sensibilizojë për miratimin e ndryshimeve në ligj                                                                  |
| 2021        | Përgatiten të gjitha aktet e nevojshme nënligjore nëse janë miratuar ndryshimet në ligj<br>Nis puna për softuer unik për administratën shqiptare për punën me dokumentet elektronike                |
| 2022        | Rishihet qëllimi i strategjisë                                                                                                                                                                      |

### PËRMBLEDHJE: KALENDARI I OBJEKTIVAVE

| objektivat                                                                                                   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Përfundimi i vendruajtjes së re në Shkozë                                                                 |
| 2. Zhvendosja e ASHV Tiranë-Durrës në vendruajtjen e re                                                      |
| 3. Hartimi i databazës së fondkrijuesve dhe hartimi i metodologjisë së riskut për inspektimet, bazuar mbi të |
| 4. Përcaktimi i godinave të evakuimit                                                                        |
| 5. Program i posaçëm për rigjetjen e dokumenteve                                                             |
| 6. Të nisë projekt përpunimi me Bashkinë Dibrë dhe Gjykatën e Lartë                                          |
| 7. Të prezantohen "Arkiva Online", "Fototeka Online", Biblioteka Online"                                     |
| 8. Evidentimin e pasurisë arkivore me interes për AQSH që gjendet jashtë shtetit                             |
| 9. Sensibilizim për ndryshimet në ligj për dokumentin elektronik                                             |

2020

| objektivat                                                                                                                                                                |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Zhvendosja AQSH në vendruajtjen e re dhe grumbullimi i ish-arkivit të PPSH                                                                                             |
| 2. Analizë mbi kushtet e ruajtjes nga fondkrijuesit dhe e projekteve të përpunimit, e prezantuar në KLA                                                                   |
| 3. Vendosja e barcode në çdo dosje                                                                                                                                        |
| 4. Të evidentohen të gjitha dokumentet e humbura ndër vite dhe të veprohet                                                                                                |
| 5. Përfundon përpunimi i detyrimeve të DPA dhe Bashkisë Pogradec                                                                                                          |
| 6. Aplikim online për kërkesat social-juridike                                                                                                                            |
| 7. Nis përshkrimi i dokumenteve                                                                                                                                           |
| 8. Përfundon digjitalizimi i Fototekës                                                                                                                                    |
| 9. Regjistrimi në evidencë qendrore i të gjithë fondkrijuesve të parregjistruar                                                                                           |
| 10. Ndryshimi i NTP dhe listës tip                                                                                                                                        |
| 11. Lidhja elektronike DPA-fondkrijues                                                                                                                                    |
| 12. Institucionalizimi i bashkëpunimit me koleksionistët                                                                                                                  |
| 13. Tërheqja e fondeve të Konsullatës në Bari, Arkivit Osman, dhe de Radës dhe disa figurave arbëreshe, si dhe tërheqja nga arkivat egjiptiane të fondit të A.Z. Çajupit. |
| 14. Përgatiten të gjitha aktet e nevojshme nënligjore për dokumentin elektronik                                                                                           |
| 15. Nis puna për softuerin unik për administratën shqiptare për dokumentet elektronike                                                                                    |

2021





2022

## objektivat

1. Vendimmarrje mbi kushtet e ruajtjes nga fondkrijuesit
2. Të bjerë nën 500 dosje origjinal në vit numri i dosjeve të shërbyera në sallë
3. Vendosija e barcode në çdo dosje
4. Pajisja me inventar i të gjitha fondeve të përpunuara të ASHV-ve
5. Përfundon përpunimi i të gjitha projekteve të vogla në AQSH
6. Krijimi i sistemit të integruar të katalogëve të të gjitha arkivave shqiptare
7. Rishikimi i strategjisë nga KLA
8. Punësimin e një ose më shumë osmanologëve të tjerë

2023

## objektivat

1. Të përfundojë hedhja e të gjitha inventarëve në arkivat në varësi të DPA
2. Zëvendësimi gradual i raftëve, nga fikse në të lëvizshme me sisteme akses-kontrolli
3. Investim në sistemet e ajrimit në rrethe
4. Vendosija e barcode në çdo dosje
5. Përfundon përpunimi i detyrimeve të Kryeministrit
6. DIT raporton mbi ecurinë e projekteve para KLA dhe kërkon rishikim
7. Të nisë projekt përpunimi me Gjykatën e Lartë
8. Miratimi i metodologjisë së riskut, bazuar në databazën e fondkrijuesve
9. Rinis botimi i udhërrëfyesve dhe katalogëve
10. Pajisja me kamera të brendshme vëzhguese i fondeve arkivore dhe i Sallës së Studimit të MEPJ

2024

## objektivat

1. Zëvendësimi gradual i raftëve, nga fikse në të lëvizshme me sisteme akses-kontrolli
2. Investim në sistemet e ajrimit në rrethe
3. Vendosija e barcode në çdo dosje
4. Përfundon përpunimi i gjysmës së vendruajtjes Durrës
5. Përfundon përpunimi i detyrimeve të Bashkisë Tiranë
6. Platforma edukative “Mësojmë përmes Arkivave”
7. Sistemi elektronik që gjeneron automatikisht pemën gjenealogjike



|      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2025 | <p>objektivat</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme me sisteme akses-kontrolli</li> <li>2. Investim në sistemet e ajrimit në rrethe</li> <li>3. Vendosija e barcode në çdo dosje</li> <li>4. Rishikimi i vendosjes topografike të vendruajtjeve dhe i godinës Durrës</li> </ol>      | 2026 | <p>objektivat</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme me sisteme akses-kontrolli</li> <li>2. Investim në sistemet e ajrimit në rrethe</li> <li>3. Vendosija e barcode në çdo dosje</li> <li>4. DIT raporton mbi ecurinë e projekteve para KLA dhe kërkon rishikim</li> </ol> | 2027 | <p>objektivat</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme me sisteme akses-kontrolli</li> <li>2. Investim në sistemet e ajrimit në rrethe</li> <li>3. Vendosija e barcode në çdo dosje</li> <li>4. Instalimi i sistemeve elektronike të evidentimit të lagështisë/temperat urës</li> <li>5. Përfundimi i përpunimit në AQSH</li> </ol> |
| 2028 | <p>objektivat</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme me sisteme akses-kontrolli</li> <li>2. Investim në sistemet e ajrimit në rrethe</li> <li>3. Vendosija e barcode në çdo dosje</li> <li>4. Rishikimi i vendosjes topografike të vendruajtjeve dhe i godinës Gjirokastrë</li> </ol> | 2029 | <p>objektivat</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme me sisteme akses-kontrolli</li> <li>2. Investim në sistemet e ajrimit në rrethe</li> <li>3. Vendosija e barcode në çdo dosje</li> <li>4. DIT raporton mbi ecurinë e projekteve para KLA dhe kërkon rishikim</li> </ol> | 2030 | <p>objektivat</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zëvendësimi gradual i rafteve, nga fikse në të lëvizshme me sisteme akses-kontrolli</li> <li>2. Vendosija e barcode në çdo dosje</li> <li>3. Përfundon përpunimi i 50 % të ASHV-ve</li> </ol>                                                                                                                                         |

Fundi i strategjisë 2020-2030



## objektivat

1. Zbatimi i standardit të kutive arkivore
2. Zbatimi i detyrimeve nga VKM për evakuimin
3. Inspektime e masa nga DIT ndaj fondkrijuesve dhe projekteve dhe zbatimi i Rregullores së Njësuar të Punës me Dokumentet
4. Propozim për vendruajtje për arkivat e sistemit dhe AQSHF
5. Sigurimi i jashtëm fizik i objekteve
6. Digjitalizim i 30 milionë dokumenteve
7. Të gjendet zgjidhje optimale për fondin audio-video të AQSHF, DPA, RTSH
8. Kërkimi për krijimin e arkivit të tipologjisë për amzat shkollore
9. Bashkëpunim me MFE, për dhënien përparësi nevojës për punonjës për përpunim
10. Trajnime të vazhdueshme ndaj arkivistëve
11. Ndërtimi i një muzeu bashkëkohor në ndërtesën njëkatëshe që gjendet pas godinës qendrore të DPA
12. Intensifikimi i Konferencës Mbarëkombëtare, botimit të revistës arkivore, i përmbledhjes së dokumenteve dhe prania përmes ekspozitave, mediave, panairove dhe eventeve.
13. Tërheqje e dokumentacionit të fondkrijuesve të tjerë me interes dhe nxitjen e dhurimeve nga individë të veçantë
14. Inspektim rigoroz mbi ato institucione që gjenerojnë dokumente elektronike, krahas atyre në letër për zbatimin e NTP

vijmësi

**KËRKESË**

Nr. 4776/2, datë 3.8.2020

**PËR SHPRONËSIM PËR INTERES  
PUBLIK**

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë shpall kërkesën për shpronësim, për interes publik të pasurive të paluajtshme, pronë private, që preken nga projekti “Ndërtimi i mikrohapësirave publike, Sheshi Selita”, Tiranë.

Subjekti kërkues i këtij projekti është Bashkia Tiranë.

Me anë të këtij publikimi, kërkohet të vëmë në dijeni personat e prekur nga ky shpronësim, për pasuritë e paluajtshme, pronë private, të cilat do të kompensohen sipas vlerësimit paraprak të llogaritur, bazuar në VKM-në nr. 89, datë 3.2.2016 “Për miratimin e hartës së vlerës së tokës në

Republikën e Shqipërisë”, sipas tabelës paraprake bashkëlidhur.

Referuar pikës 2, të nenit 15, të ligjit nr. 8561, datë 22.12.1999 “Për shpronësimet publike dhe marrjen në përdorim të përkohshëm të pasurisë, pronë private, për interes publik”, i ndryshuar, personat e tretë, jo më vonë se 15 (pesëmbëdhjetë) ditë nga data e plotësimit të afateve të publikimit të kërkesës në Fletoren Zyrtare, kanë të drejtë të paraqesin pretendimet e tyre të shoqëruara me dokumentet përkatëse në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Vlera totale paraprake e shpronësimit është 16,376,556 (gjashtëmbëdhjetë milion e treqind e shtatëdhjetë e gjashtë mijë e pesëqind e pesëdhjetë e gjashtë) lekë.

ZËVENDËSMINISTËR I  
INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË  
**Artan Shkreli**



## LLOGARITJET PARAPRAKE E PASURIVE QË PREKEN NGA PROJEKTI “NDËRTIMI I MIKROHAPËSIRAVE, SHESHI SELITA” NË NJËSINË ADMINISTRATIVE NR. 5

| Nr.   | Emër Mbiemër                       | Lloji i pasurisë | Zona kadastrale | Nr. i pasurisë | Sip. totale<br>truall m <sup>2</sup> | Sip. truall i<br>prekur m <sup>2</sup> | Çmimi truall<br>lek/m <sup>2</sup> | Vlera truall e prekur<br>(lekë) | Vlera truall (lekë) | Konfirmim i Drejtorisë<br>Vendore të ASHK-së, Tirana<br>Jug                                                           | Shënime në kartelë                                                                                             |
|-------|------------------------------------|------------------|-----------------|----------------|--------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1     | Shtet                              | Truall           | 8260            | 3/719          | 87.1                                 | 82.0                                   | 30,783                             | 0                               | 0                   | Konfirmohet me shkresën nr. prot.579/1, datë 12.6.2019 dhe rikonfirmohet me shkresën nr. prot. 4985/1, datë 22.5.2020 |                                                                                                                |
| 2     | Bashkëpronarët Ylli, Bogdani, Biba | Truall           | 8260            | 3/142          | 320.0                                | 320.0                                  | 30,783                             | 9,850,560                       | 9,850,560           | Konfirmohet me shkresën nr. prot.579/1, datë 12.6.2019 dhe rikonfirmohet me shkresën nr. prot. 4985/1, datë 22.5.2020 | Në seksionin E të kartelës ka shënimin: Ka ndërtim pa leje                                                     |
| 3     | Bashkëpronarët Ylli, Bogdani, Biba | Truall           | 8260            | 3/202          | 252.80                               | 212.0                                  | 30,783                             | 6,525,996                       | 6,525,996           | Konfirmohet me shkresën nr. prot.579/1, datë 12.6.2019 dhe rikonfirmohet me shkresën nr. prot. 4985/1, dt. 22.5.2020  | Në seksionin E të kartelës ka shënimin: Ka ndërtim pa leje                                                     |
| 4     | Shtet                              | Truall           | 8260            | 3/22           | 632.5                                | 76.0                                   | 30,783                             | 0                               | 0                   | Konfirmohet me shkresën nr. prot.579/3, datë 11.7.2019 dhe rikonfirmohet me shkresën nr. prot. 4985/1, datë 22.5.2020 | Në seksionin D të kartelës ka shënimin: Mbi këtë truall ndodhet ndërtesa nr. 3/829-Nd, vol. 56, f. 76, ZK 8260 |
| 5     | Shtet                              | Truall           | 8260            | 3/26           | 30.22                                | 30.22                                  | 30,783                             | 0                               | 0                   | Konfirmohet me shkresën nr. prot.579/3, datë 11.7.2019 dhe rikonfirmohet me shkresën nr. prot. 4985/1, datë 22.5.2020 | Në seksionin E të kartelës ka shënimin: Okupues banorë pallati nr. pas 3/25                                    |
| SHUMA |                                    |                  |                 |                |                                      | 720.22                                 |                                    |                                 | 16,376,556          |                                                                                                                       |                                                                                                                |

## Shënime.

1. Për tokën truall, çmimi i llogaritur është marrë nga VKM-ja 89, datë 3.2.2016.
2. Llogaritjet paraprake të pasurive të kësaj liste janë bazuar në të dhënat e marra nga konfirmimi i Drejtorisë Vendore të ASHK-së, Tirana Jug, me shkresat nr.prot.579/1, datë 12.6.2019, nr. prot. 579/3, datë 11.7.2019 dhe nr. prot. 4985/1, datë 22.5.2020.







*Shënim: Ky dokument është gjeneruar dhe vulosur me anë  
të një procedure automatike nga një sistem elektronik  
(Qendra e Botimeve Zyrtare)*

|  |                 |
|--|-----------------|
|  | Formati 61x86/8 |
|--|-----------------|

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare  
Tiranë, 2020

Adresa: Rr. "Nikolla Jorga", Tiranë  
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006

Çmimi 672 lekë