



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2024 – Numri: 75

Tiranë – E enjte, 2 maj 2024

PËRMBAJTJA

	Faqe
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 82, datë 22.4.2024	Për miratimin e rregullores “Për shërbimin e pilotimit në det”..... 8227
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 83, datë 22.4.2024	Për disa shtesa dhe ndryshime në urdhrin nr. 42, datë 27.3.2023, “Për miratimin e rregullores mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operacionale, në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror”..... 8243
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 61, datë 12.4.2024	Mbi licencimin e shoqërisë “Protergia Energy Albania” sh.p.k., në veprimtarinë e furnizimit të energjisë elektrike..... 8257
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 62, datë 12.4.2024	Mbi fillimin e procedurës për shqyrtimin e kërkesës së shoqërisë “FU-GEN” sh.p.k., për licencim në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali fotovoltai me kapacitet të instaluar 2 mw, me vendndodhje në Bashkinë Fier..... 8258
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 63, datë 12.4.2024	Mbi fillimin e procedurës për shqyrtimin e kërkesës së shoqërisë “5GX Energy” sh.p.k., për licencim në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali fotovoltai me kapacitet të instaluar 10 mw, me vendndodhje në Bashkinë Lushnjë, qarku Fier..... 8259
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 64, datë 12.4.2024	Mbi fillimin e procedurës për shqyrtimin e kërkesës së shoqërisë “5GX Energy” sh.p.k., për licencim në veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike..... 8260
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 65, datë 12.4.2024	Mbi një ndryshim në vendimin e Bordit të ERE-s nr. 116, datë 24.5.2022, “Mbi licencimin e shoqërisë ‘SPV Blue 1’ sh.p.k. në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, nga centrali fotovoltai ‘Blue 1’, me vendndodhje në zonën e Sheq Marinast, Bashkia Fier, me kapacitet të instaluar 50 mw”, i ndryshuar..... 8261

Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 66, datë 12.4.2024	Mbi heqjen e pezullimit të vendosur me vendimin nr. 309, datë 30.10.2023, “Mbi pezullimin e vendimmarrjes së Bordit të ERE-s, në lidhje me aplikimin e shoqërisë “ECO-ELB” sh.a. për rinovimin e licencës në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike”, dhe rinovimin e licencës së shoqërisë “ECO-ELB” sh.a., në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike.....	8263
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 67, datë 12.4.2024	Mbi zgjatjen e vendimmarrjes së Bordit të ERE-s, për shqyrtimin e kërkesës së shoqërisë “ENSCO Trading (Albania)” sh.p.k., për rinovimin e licencës në veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike.....	8264
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 68, datë 12.4.2024	Mbi dhënien e garancisë së origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga HEC “Bistrica 1” dhe “Bistrica 2”, të shoqërisë “Kurum International” sh.a., për vitin 2023	8265
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 69, datë 12.4.2024	Mbi dhënien e garancisë së origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga HEC “Shkopet”, i shoqërisë “Kurum International” sh.a., për vitin 2023	8266
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 70, datë 12.4.2024	Mbi dhënien e garancisë së origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga HEC “Ulëz”, i shoqërisë “Kurum International” sh.a., për vitin 2023	8268
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 71, datë 12.4.2024	Mbi kërkesën e shoqërisë “WEnerg” sh.a., për marrjen e autorizimit të ERE-s, për vendosjen e barrës siguruese të radhës së dytë mbi aksionet e saj si mjet për garantimin e detyrimit ndaj të tretëve.....	8269
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 72, datë 15.4.2024	Mbi përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike për kategorinë e klientëve “Furra buke dhe/ose prodhim mielli”.....	8270
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 73, datë 15.4.2024	Mbi përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit për muajin mars 2024, për klientët e lidhur në nivelin e tensionit 35 kV.....	8274



URDHËR
Nr. 82, datë 22.4.2024

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
“PËR SHËRBIMIN E PILOTIMIT
NË DET”

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës; të nenit 5, të ligjit nr. 10 109, datë 2.4.2009, “Për administratën detare të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar; të neneve 92, 93 dhe germës “b”, të nenit 401, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për shërbimin e pilotimit në det”, sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri.

2. Ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme Detare për zbatimin e këtij urdhri.

3. Urdhri nr. 61, datë 5.6.2012, “Për pilotimin”, i ndryshuar, shfuqizohet.

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

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE
PËR SHËRBIMIN E PILOTIMIT NË DET

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Qëllimi

Qëllimi i rregullores është përcaktimi i rregullave për pilotimin në det, në mënyrë që të kontribuojë në sigurinë e lundrimit në hyrje të porteve dhe në zonat e porteve, nëpërmjet këshillave që pilotët profesionistë të kualifikuar i japin kapitenit që drejton anijen në lundrim, kalim dhe manovrim.

Neni 2
Përkufizime

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

a) “Certifikatë e pilotit” është dokumenti i lëshuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare (në vijim DPD) sipas germës “A”, të aneksit 3, i cili vërteton se zotëruesi i tij është i aftë për të kryer detyrat eaktuara të pilotimit;

b) “Kartë ID e kandidatit për pilot” është dokumenti i lëshuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare sipas germës “C”, të aneksit 3, i cili vërteton se zotëruesi i tij është duke u trajnuar për t’u bërë pilot;

c) “Pilot” nënkupton personin i cili është i certifikuar nga DPD-ja;

d) “Pilotim” këshilla që i jepet Kapitenit i cili drejton anijen në lundrim, kalim ose manovrim, pavarësisht nëse kjo këshillë jepet në bordin e anijes ose me anë të komunikimit nga një anije tjetër;

e) “Stacion pilotimi” është zyra operacionale koordinuese për funksionimin e shërbimit të pilotimit;

f) “Kartë ID e pilotit” dokument i lëshuar nga DPD-ja sipas germës “B”, të aneksit 3 e cila do të përdoret nga zotëruesi i tij për t’u identifikuar në bord të anijes përpara fillimit të manovrës;

g) “Libri i ushtrimit të praktikës i kandidatit për pilot” dokument që do të përdoret nga kandidati për pilot, për të vërtetuar prezencën në bord të anijes si pilot shoqërues gjatë ushtrimit të praktikës;

h) “Certifikatë kompetence (CoC)” dokument i lëshuar nga DPD-ja sipas parashikimeve të Konventës STCW, i cili vërteton se zotëruesi i tij plotëson standardet e kompetencës që lidhen me funksione të veçanta dhe nivelin e përgjegjësisë në bord;

i) “MTD” monitorimi i trafikut detar.

Neni 3
Portet e pilotimit të detyrueshëm dhe zonat
e pilotimit

1. Portet për të cilat zbatohet rregullorja në fjalë, të quajtura porte të pilotimit të detyrueshëm, janë të gjitha portet e shpallura të hapura me vendim përkatës të Këshillit të Ministrave.

2. Zonat e pilotimit për secilin port, si zona gjeografike në të cilin është i detyrueshëm pilotimi,



përcaktohet dhe publikohet në rregulloret e DPD-së.

3. Zona e pilotimit e përcaktuar sipas paragrafit 2, përfshihet në rregulloret portuale të porteve, referuar pikës 1 të këtij neni.

Neni 4

Anijet objekt i pilotimit të detyrueshëm

1. Shërbimi i pilotimit është i detyrueshëm për të gjithë anijet me flamur shqiptar dhe ato me flamur të huaj, privatë ose publik, në këto raste:

a) për anijet me flamur të shteteve të huaja me tonazh mbi 500 GT;

b) për anijet me flamur shqiptar me tonazh mbi 2000 GT;

c) për anijet me flamur shqiptar dhe të huaj me tonazh mbi 500 GT, që operojnë në linja të rregullta për transport ndërkombëtar automjeteve dhe ose udhëtarësh;

d) për anijet me flamur të shteteve të huaja nën 500 GT, që prekin për herë të parë zonat e parashikuara në nenin 2.

2. Të gjithë anijet nën kufirin e lejuar të këtij neni, kanë detyrimin të marrin shërbimin omerxhator.

Neni 5

Përfshirje nga pilotimi i detyrueshëm

1. Kjo rregullore nuk zbatohet për anijet e luftës me flamur shqiptar, megjithëse në raste të veçanta ministri përgjegjës për transportin mund të urdhërojë se detyrimi për të përdorur një pilot mbulon gjithashtu edhe këto anije.

2. Përfshihen nga shërbimi i pilotimit të detyrueshëm, mjetet e mëposhtme;

a) rimorkiatorët dhe anijet e shërbimit portual;

b) anijet e peshkimit;

c) maunat dhe dragat;

d) mjetet e kënaqësisë deri në 30 m.

2.1 Në të gjitha rastet e lëvizjes së këtyre mjeteve, njoftohet zyra e MTD-së për veprimet që po kryhen.

3. Pavarësisht nga paragrafi e mëparshëm, kur vlerësimi i sigurisë publike, arsyet ushtarake, siguria e lundrimit, ruajtja e rendit, parandalimi i rrezikut, vlerësimi i mjedisit apo interesave të tjera të rëndësishme publike mbështesin këtë fakt. Ministri përgjegjës për transportin mund të vendosë se ekziston detyrimi për të përdorur pilot.

4. DPD-ja mund të tërheqë pilotimin e detyrueshëm në lidhje me një anije, nëse:

a) anija është në rrezik;

b) një person në bord kërkon evakuimin mjekësor;

c) anija është angazhuar në operacione shpëtimi;

d) anija është duke kërkuar strehim.

Neni 6

Sigurimet e pilotimit

1. Piloti është i detyruar të zbatojë të gjitha rregullat dhe rekomandimet navigacionale, gjatë lundrimit në kanal dhe çdo rajon tjetër.

2. DPD-ja duhet të rregullojë një politikë sigurimesh që të mbulojë detyrimet e përcaktuara për pilotin, në përputhje me Kodin Detar të Republikës së Shqipërisë, si dhe detyrimet e përcaktuara për pilotin si këshilltar.

Neni 7

Pozicioni i marrjes së pilotit

1. Anijet civile me flamur shqiptar dhe ato me flamur të huaj, pronë e subjekteve private ose publike, marrjen e pilotit e bëjnë në rada në pikat e imbarkimit të pilotit.

2. Pika e imbarkimit të pilotit duhet të jetë në një distancë të mjaftueshme nga fillimi i veprimit të pilotimit për të lejuar kushte të sigurta të imbarkimit.

3. Pika e imbarkimit të pilotit gjithashtu duhet të ndodhet në një vend që të lërë kohën e nevojshme për të përmbushur kërkesat e shkëmbimit të informacionit kapiten, pilot.

4. Koordinatat e pikave të imbarkimit përcaktohen në rregulloren portuale të secilit port.

5. Anijet me flamur shqiptar dhe ato me flamur të huaj, private ose publike, të cilat operojnë në linja të rregullta për transport ndërkombëtar për automjete dhe/ose udhëtarësh, marrjen e pilotit e bëjnë sipas rastit në lundrim e sipër, duke pasur kontakt të vazhdueshëm me zyrën e MTD-së dhe stacionin e pilotimit.



KREU II PILOTËT

Neni 8

Kriteret e kualifikimit si kandidat për pilot

1. Kriteret që duhet të plotësojë çdo kandidat për t'u kualifikuar si kandidat për pilot do të jenë:

a) të jetë i aftë nga gjendja shëndetësore, sipas standardeve ndërkombëtare të kërkuara për certifikimin e kapitenëve dhe oficerëve të shërbimit;

b) të ketë përfunduar shkollën e lartë të detarisë;

c) të zotërojë certifikatë kompetence (CoC) për anije mbi 3000 GT dhe të ketë punuar në detyrën e kapitenit për një periudhë prej dy vitesh ose të ketë punuar si oficer kuverte jo më pak se katër vjet të vërtetuara me pasaportën e detarit;

d) mosha duhet të jetë jo më e vogël se 27 vjeç dhe jo më shumë se 45 vjeç;

e) të ketë aftësi komunikuese të gjuhës angleze dhe të përdorë fjalorin standard të komunikimit të IMO;

f) të mos jetë dënuar për veprën penale e cila ka ardhur si pasojë e ushtrimit të profesionit të detarit.

2. Kandidatët për pilot duhet të ndjekin kurset e mëposhtme teorike, kërkesat e të cilave përshkruhen në aneksin 1:

a) kurset e pilotëve për trajnimin në rast emergjence dhe menaxhimin e mjeteve të shpëtimit në urën e anijes;

b) kursi për Sistemin e Informacionit dhe Paraqitjen e Hartës Elektronike (ECDIS);

c) kursi i pilotëve për manovrimin e anijes;

d) kursi i pilotëve për ligjin e pilotimit;

e) kursi i pilotëve për sigurinë personale; dhe

f) kursi i pilotëve për Kodin e Sigurisë për Shërbimet Portuale dhe Anijet Ndërkombëtare (Kodi ISPS).

3. Aplikantët, të cilët paraqesin dokumentacionin për kualifikim sipas parashikimeve të pikës 1 të këtij neni, por që nuk plotësojnë kriterin e germës “c” të kësaj pike, do të kualifikohen si kandidatë për pilot, duke u pajisur me librin e ushtrimit të praktikës si kandidat për pilot nga komisioni i testimit dhe për të vazhduar procedurat e mëtejshme sipas nenit 17 të kësaj rregulloreje, duhet:

a) të trajnohen dhe të ushtrojnë praktikën si kandidat për pilot në manovra në bordin e anijeve nën mbikëqyrjen e një piloti aktiv të kategorisë “A”, për një periudhë jo më pak se tre vjet;

b) ndaj kandidatëve, të cilët vërtetojnë nëpërmjet librit të ushtrimit të praktikës, se janë trajnuar dhe kanë asistuar në manovra në bordin e anijeve nën mbikëqyrjen e një piloti aktiv të kategorisë “A”, për një periudhë jo më pak se 3 (tre) vjet, do të zbatohen procedurat e nenit 17 të kësaj rregulloreje.

4. Në përfundim të testimit, sipas pikës 2, të nenit 17, kandidati për pilot pajiset me vërtetimin përkatës, kartën ID si kandidat për pilot dhe me librin e ushtrimit të praktikës.

Neni 9

Certifikimi i pilotit

1. Kandidatët për pilot që kalojnë testimin e përmendur në pikën 3, të nenit 17, marrin certifikatën e pilotit të kategorisë “B” për një port të veçantë.

2. Pilotimi mund të kryhet vetëm nga persona që kanë certifikatën e rregullt të pilotit të lëshuar nga DPD-ja.

3. Pilotimi mund të kryhet vetëm deri në masën e mbuluar nga certifikata e pilotit.

4. Certifikata e pilotit hartohet në përputhje me dispozitat e pjesës A, të aneksit 3.

Neni 10

Detyrimet e pilotëve

1. Piloti, përpara fillimit të manovrave, duhet të njoftojë stacionin e pilotimit dhe vetëm me marrjen e miratimit nga ai, fillon manovrën.

2. Në momentin e imbarkimit në bordin e anijes, duhet t'i paraqesë kapitenit të anijes kartën e pilotit.

3. Piloti dhe/ose oficeri i ngarkuar konfirmojnë gjuhën e komunikimit që do të përdorin ndërmjet tyre dhe me subjektet e tjera që marrin pjesë në manovër (sektori MTD, rimorkiatorët dhe omerxhatorët).

4. Komunikimi në urën e komandimit duhet të jetë në gjuhën angleze, ndërsa piloti duhet të komunikojë me palët jashtë anijes (rimorkiatorët dhe omerxhatorët) në gjuhën shqipe, për çdo komunikim me to duhet të vihet në dijeni kapiteni i anijes.

5. Piloti duhet të informojë kapitenin për sa i përket procedurave navigacionale, kushteve dhe rregullave lokale, kalatën e akostimit, thellësitë e kanalit, akuariumit dhe pengesat e nënujshme.



6. Piloti gjatë manovrës është këshilltar dhe nuk zëvendëson kapitenin e anijes.

7. Piloti para fillimit të manovrës duhet të jetë i bindur se anija është e gatshme të sigurojë manovrën me mjetet dhe pajisjet e saj.

8. Piloti largohet nga anija vetëm kur ajo është siguruar plotësisht në kalatë me cima.

9. Në rastin e daljes së anijes nga porti, piloti largohet nga anija sipas pozicionit të përcaktuar në rregulloren portuale.

10. Në përfundim të manovrës kërkon firmosjen dhe vulosjen e fletës së pilotimit (dokument i miratuar nga autoritetet shtetërore) dhe njofton zyrën e MTD-së për përfundimin e procesit të pilotimit.

11. Piloti nuk lejohet të kryejë pilotim në raste kur ka përdorur pije alkoolike.

12. Piloti është i detyruar të sigurojë për anijen që lundron informacionet përkatëse në lidhje me operimin e pilotimit në fjalë:

- a) rekomandimet e IMO-së;
- b) shenjat jofunksionale (dritat dhe faret lundruese) në zonë;
- c) pasojat e mangësive të anijes dhe pajisjeve të saj;
- d) kushtet teknike dhe të ambientit lidhur me manovrën;
- e) kushtet mjedisore, legjislacionin mjedisor;
- f) planifikimin e manovrës; dhe
- g) çdo informacion tjetër të rëndësishëm.

13. Informacionet duhet të jepen sa më shpejt në momentin që piloti hip në anije, apo menjëherë sapo ai mëson për situatën.

14. Piloti duhet të sigurohet që informacioni i dhënë prej tij është marrë dhe kuptuar mirë nga kapiteni dhe/ose oficeri i ngarkuar i anijes e kanë marrë dhe kuptuar informacionin përkatës.

Neni 11

Raportimi i detyrueshëm i pilotit

1. Piloti është i detyruar të paraqesë një raport me shkrim në njësinë përkatëse të DPD-së, në lidhje me:

- a) çdo moszbatim të rekomandimeve të IMO-së;
- b) shenjat jofunksionale (dritat dhe faret lundruese) në zonë;
- c) çdo mangësi të konstatuar të anijes;
- d) situata të rrezikshme (goditje e afërt);
- e) kushtet mjedisore, legjislacionin mjedisor;

f) përkeqësimet në thellësi; dhe

g) çdo informacion tjetër të rëndësishëm për shoqërinë, mjedisin ose sigurinë e anijeve të tjera.

2. Informacioni duhet të jepet menjëherë në momentin që piloti mëson për rrethanat dhe në përfundim të manovrës duhet të bëjë një raport me shkrim.

3. Piloti duhet të raportojë sa më shpejt të jetë e mundur çdo incident ose aksident që ndodh në anije gjatë pilotimit dhe çdo parregullsi tjetër. Gjatë pilotimit, piloti duhet të raportojë ose duhet të mbajë shënim për raportim në kapitanerinë e portit çdo gjë që konstaton dhe ndikon në sigurinë e navigacionit dhe mbrojtjen e ambientit.

Neni 12

Detyrat e kapitenit të anijes

1. T'i japë pilotit të gjitha të dhënat teknike dhe gatishmërinë e përgjithshme të anijes, që kanë të bëjnë me manovrën, gatishmërinë e makinës, ekuipazhin dhe çdo pajisje tjetër.

2. Të qëndrojë në urën e komandimit gjatë kryerjes së manovrave, në rast largimi të tij, ai autorizon oficerin e parë dhe për këtë njofton menjëherë pilotin.

3. Kur veprimet e pilotit i vlerëson jokorrekte në kryerjen e manovrës, ai ndalon lëvizjen e anijes dhe kërkon tek stacioni i pilotit një pilot tjetër, duke shpjeguar dhe arsyet e këtij veprimi.

4. Merr të gjitha masat për sigurinë e jetës së pilotit, duke filluar që nga momenti i ardhjes në anije deri në momentin e largimit të tij.

5. Zbaton të gjitha rregullat e lundrimit për të mundësuar motoskafin e pilotit të vijë ose largohet pa e dëmtuar atë gjatë kohës së marrjes ose largimit të pilotit nga anija.

6. Vetëm pasi bindet për largimin e rregullt të pilotit dhe motoskafit nga anija, vazhdon lundrimin normal.

7. Pavarësisht prezencës së pilotit në bord, kapiteni është përgjegjës kryesor për mbarëvajtjen e manovrës dhe dëmtimet eventuale.

8. Për çdo ngjarje të ndodhur gjatë pilotimit të anijes, kur ajo nuk zgjidhet me mirëkuptim ndërmjet palëve, bëhet ankim në kapitanerinë e portit përkatës.



Neni 13

Mjeti detar për shërbimin e pilotimit

Mjeti detar i destinuar për shërbimin e pilotimit:

1. Duhet të jetë i regjistruar në regjistrat përkatës dhe i pajisur me dokumentacion të vlefshëm.
2. Të ketë të shënuar në mënyrë të dukshme në faqe të jashtme të tij germën “P” ose “PILOT”.
3. Të mbajë të ngritur ditën, flamurin “H” të kodit ndërkombëtar të sinjaleve, që tregon praninë e pilotit në bord.
4. Gjatë natës duhet të mbajë të ndezur dritat e përcaktuara nga rregullorja për evitimin e përplasjeve të anijeve në det.

Neni 14

Stacioni i pilotimit

1. Stacioni i pilotimit ngrihet dhe funksionon me urdhër të DPD-së.
2. Stacioni i pilotimit funksionon si strukturë e organizuar nga shoqëritë e pilotimit.
3. Stacioni i pilotimit operon me shërbim 24-orësh.

KAPITULLI III

Neni 15

Komisioni i testimit

1. Komisioni i testimit të pilotëve përbëhet nga 5 anëtarë, të cilët caktohen me urdhër të Administratës Detare.
2. Përbërja e komisionit propozohet nga drejtori i DPD-së dhe në përbërje të komisionit duhet të jetë një përfaqësues nga shoqëritë e pilotimit (pilot me eksperiencë).
3. Komisioni në mbledhjen e parë zgjedh sekretarin e tij.
4. Mbledhja e Komisionit bëhet çdo 6 muaj, thirret nga kryetari, si dhe sipas kërkesave të individëve të interesuar për testim.
5. Mbledhja e Komisionit quhet e rregullt kur pjesëmarrja është e plotë ose kur marrin pjesë jo më pak se 3 anëtarë të tij dhe njëri prej të cilëve është kryetari.
6. Marrja e vendimeve bëhet me shumicë votash, kur kemi vota të barabarta, vota e kryetarit është përcaktuese.

7. Komisioni funksionon në bazë të instruksioneve të miratuara nga DPD-ja.

Neni 16

Paraqitja e dokumentacionit

Kandidatët për pilot duhet të paraqesin dokumentet e mëposhtme:

1. Kërkesë me shkrim;
2. CV-në;
3. Dokumentin e identifikimit;
4. Fotokopjen e noterizuar të diplomës;
5. Pasaportën e detarit dhe certifikatat e kompetencës;
6. Raportin e gjendjes shëndetësore, të detajuar sipas formatit standard në lidhje me kontrollin kardiovaskular, shikimin, dëgjimin dhe kontrollet e tjera përkatëse;
7. Pagesën e tarifës së regjistrimit;
8. Paraqitja e dokumentacionit sipas këtij neni, si dhe lëshimi i certifikatave respektive do të bëhet nëpërmjet aplikacionit *e-albania*.

Neni 17

Procedura e testimit

1. Kandidatët, të cilët plotësojnë kriteret e përcaktuara në nenin 8 të kësaj rregulloreje, do të testohen para komisionit të testimit, në lidhje me njohuritë teorike për rajonin ku do të zhvillojë aktivitetin e pilotimit.
2. Kandidatët të cilët kalojnë me sukses testimin teorik, sipas pikës 1 të këtij neni, do të pajisen me kartën ID si kandidat për pilot.
3. Kandidati për pilot, pas ushtrimit të aktivitetit si asistent pilot nga 6 deri në 12 muaj (në varësi të performancës), të vërtetuar me librin e ushtrimit të praktikës si kandidat për pilot, i nënshtrohet para komisionit të testimit një prove praktike përshtatshmërie në manovër dhe njohje të portit ku duhet të kryej shërbimin e pilotimit.
4. Kandidati për pilot i cili, kalon me sukses testimin praktik sipas pikës 3 të këtij neni, kualifikohet si pilot dhe pajiset me certifikatë përfundimtare të kategorisë “B” për portin që është testuar.
5. Pilotët e kategorisë “B”, të cilët kanë ushtruar profesionin për të paktën dy vite dhe që kanë kryer jo më pak se 45 pilotime (hyrje-dalje) për këtë kategori, të vërtetuara me dokumentacionin



përkatës, përfshirë listën e anijeve të pilotuara, mund të testohen për pilot të kategorisë “A”.

6. Pilotët e kategorisë “B”, të cilët plotësojnë kriteret e pikës 5 të këtij neni, përpara se të pajisen me dëshmi aftësie të kategorisë “A”, duhet të kalojnë me sukses një testim praktik, në prani të komisionit, në manovra në një anije pasagjere ose cisternë.

Neni 18

Klasifikimi i pilotëve

1. Pilotët klasifikohen në dy kategori:
 - a) Kategoria “A”;
 - b) Kategoria “B”.
2. Pilotët e kategorisë “A” do të kenë të drejtë të pilotojnë të gjitha tipat e anijeve.
3. Pilotët e kategorisë “B” pilotojnë të gjitha llojet e anijeve me përjashtim të anijeve që transportojnë udhëtarë, mallrat e rrezikshme dhe me karburant.

Neni 19

Testimi periodik dhe rinovimi i dëshmisë së pilotit

1. Komisioni i Testimit të Pilotëve kryhen testim periodik teorik çdo 5 (pesë) vjet.
2. Për kryerjen e testimit teorik, pilotët duhet të paraqesin pranë komisionit dokumentacionin e mëposhtëm:
 - a) Kërkesë me shkrim;
 - b) Raport të gjendjes shëndetësore të detajuar sipas formatit standard në lidhje me kontrollin kardiovaskular, shikimin, dëgjimin dhe kontrollet e tjera përkatëse;
 - c) Dokumentacionin që vërteton ushtrimin e profesionit të pilotit për të paktën, gjatë vitit të fundit kalendarik.
3. Komisioni teston pilotët në drejtim të:
 - a) njohurive të akteve normative kombëtare dhe ndërkombëtare;
 - b) njohurive navigacionale të zonës ku ushtrohet profesioni i pilotit;
 - c) rregullave dhe kërkesave specifike që lidhen me zonën respektive të pilotimit dhe detyrave të pilotit.
4. Në përfundim të testimit, piloti pajiset me dëshmi aftësie, sipas kategorisë përkatëse, me afat vlefshmërie 5 (pesë) vjet.

5. Rinovimi i dëshmisë së aftësisë, sipas pikës 3 të këtij neni, bëhet vetëm për pilotët të cilët kalojnë me sukses testimin teorik.

6. Pilotët, të cilët nuk vërtetojnë ushtrimin e profesionit, sipas germës “c”, të pikës 2 të këtij neni, përveç testimit teorik do t’i nënshtrohen edhe një testimi praktik në anije sipas kategorisë përkatëse, në prani të komisionit të testimit.

7. Pilotët të cilët kalojnë me sukses testimet e përmendura në pikën 5 dhe/ose 6 të këtij neni do të pajisen me dëshmi aftësie me afat vlefshmërie 5 (pesë) vjet.

8. Pilotët që disponojnë dëshminë e pilotit dhe që kryejnë aktivitetin e pilotimit duhet të paraqesin pranë komisionit certifikatën e gjendjes shëndetësore, çdo 2 (dy) vjet.

9. Për pilotët me moshë mbi 60 vjeç, verifikimi i gjendjes shëndetësore, sipas germës “b”, të pikës 2, të nenit 19, do të bëhet çdo vit.

Neni 20

Dëshmia e pilotit

1. Dëshmia e pilotit do të jetë e vlefshme për një periudhë 5-(pesë)-vjeçare.
2. Për rinovimin e dëshmisë së pilotit, të interesuarit duhet t’i nënshtrohen procedurave të testimit, sipas nenit 19 të kësaj rregulloreje.

KREU IV

TËRHEQJA E CERTIFIKATAVE DHE DISPOZITAT PËRFUNDIMTARE

Neni 21

Tërheqja e certifikatave dhe fshirja nga regjistri

1. Certifikata e pilotit mund të tërhiqet nga Komisioni i Testimit:
 - a) Nëse ndaj zotëruesit të dëshmisë së aftësisë është marrë masa disiplinore “pezullim” nga Komisioni i Testimit;
 - b) Pilotit, në përfundim të afatit të pezullimit, do t’i rikthehet dëshmia e tërhequr sipas germës “a” të kësaj pike.
2. Fshirja nga regjistri i pilotit bëhet në rastet e mëposhtme:
 - a) për shkak se është rritur moshë e parashikuar nga ligji për efektet e njohjes së të drejtës për pensionin e pleqërisë;



- b) për paaftësi të përhershme në shërbim;
- c) në raste vdekjeje;
- d) sipas kërkesës.

3. Germa “a”, e pikës 2 të këtij neni nuk do të zbatohet ndaj pilotëve të cilët, me kërkesë të tyre, kërkojnë të vazhdojnë të ushtrojnë profesionin e pilotit, me kusht që:

a) të mos kenë asnjë masë disiplinore nga komisioni, apo nuk janë përfshirë në incidente gjatë ushtrimit të profesionit, të paktën gjatë vitit të fundit kalendarik;

b) të vërtetojë çdo vit aftësinë shëndetësore në lidhje me kontrollin kardiovaskular, shikimin, dëgjimin dhe kontrollet e tjera psiko-fizike.

Neni 22

Masat disiplinore

1. Për çdo shkelje të rregullave të pilotimit, gabimeve profesionale me pasoja ose pa pasoja, të vërtetuara nga kapitaneria e portit përkatës, komisioni ka kompetencë të marrë masa ndëshkimore ndaj pilotit në fjalë me:

a) vërejtje me paralajmërim për pezullimin e dëshmisë;

b) pezullimin e dëshmisë nga dy muaj deri në një vit.

2. Masa ndëshkimore sipas germës “a”, të pikës 1 e humbet efektshmërinë brenda tre muajve në rast se gjatë kësaj periudhe nuk është kryer asnjë shkelje.

3. Masat ndëshkimore, të përmendura në pikën 1 të këtij neni, do të reflektohen te regjistri i pilotëve.

Neni 23

Miratimi i dokumentacionit

Drejtorja e Përgjithshme Detare miraton formatin e “Librit të ushtrimit të praktikës së kandidatit për pilot”.

Neni 24

Detyrimet financiare

Drejtorja e Përgjithshme Detare, në zbatim të kësaj rregulloreje, propozon për miratim:

- a) tarifën e regjistrimit të kandidatëve për pilot;
- b) tarifën e certifikatës së pilotit;
- c) tarifën e kartës ID për pilotin dhe kandidatit për pilot.

Neni 25

Dispozita përfundimtare

Me hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje, urdhri nr. 61, datë 5.6.2012, “Mbi miratimin e rregullores ‘Për pilotimin’”, i ndryshuar, shfuqizohet.

Neni 26

Hyrja në fuqi

Kjo rregullore hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Aneks I

Kërkesat e trajnimit

Kurset e kandidatëve për pilot për trajnimin në rast emergjence dhe për menaxhimin e mjeteve të shpëtimit në urën e anijes

Sfondi: Rezoluta A.960(23) e IMO-së, trajnimi dhe formimi për Menaxhimin e Mjeteve të Shpëtimit në Urën e Anijes, përshkruhet në rezolutën A.960(23) të IMOS- së, seksionet 5.3, 5.4 dhe 5.5, pika 4.

Trajnimi në shkëmbimin e informacionit përshkruhet në rezolutën A.960(23) të IMO- së, aneksi 2, seksionet 2.1, 2.2 dhe 5.4.

Trajnimi dhe formimi në rast emergjence, përshkruhet në rezolutën A.960(23) të IMO- së, seksionet 5.3 dhe 5.5, pika 5.

Qëllimi i kursit është trajnimi i pilotit për shkëmbimin e saktë të informacionit ndërmjet pilotit dhe kapitenit të anijes, ku përfshihet:

- Karta e pilotit;
- Planifikimi i udhëtimit, duke përfshirë procedurat për rastet e emergjencës;
- Informacioni për ankorimin, llojet e rimorkiatorëve, përdorimin e rimorkiatorëve;
- Shkëmbimi i informacioneve të veçanta, rrymat, baticat dhe kushtet e trafikut;
- Karakteristikat e veçanta të përdorimit të anijes, kufizimet e ekuipazhit, vështirësitë dhe mangësitë teknike;
- Konfirmimi për gjuhët e përdorura për komunikim të brendshëm dhe të jashtëm;
- Komunikimi i sigurt, i saktë ndërmjet kapitenit të anijes dhe personelit në vrojtim në urën e anijes;



- Shpërndarja e saktë, efikase e punës në urën e anijes si gjatë pilotimit ashtu edhe në situata emergjence;

- Sigurimi i shkëmbimit efikas të informacionit për të pajisur pilotët me njohuritë dhe kuptimin mbi:

- Rëndësinë e fuqive dhe kufizimeve psikologjike dhe mendore të njerëzve;

- Rëndësinë e pengesave të gjuhës;

- Rëndësinë e pengesave kulturore.

- Teknikat për t'u marrë me problemet e përmendura më lart.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Komunikimin;

- Rregullat për komunikimin e duhur;

- Kufizimet dhe fuqitë në komunikim verbal;

- Konteksti dhe perspektiva;

- Udhëzimet;

- Perceptimi i përbashkët i situatës;

- Rëndësia e fuqive dhe kufizimeve psikologjike dhe mendore të njerëzve;

- Perceptimi;

- Interpretimi dhe perceptimi i situatës;

- Kujtesa;

- Lodhja, stresi dhe ngarkesa e punës;

- Marrëdhënia ndërmjet ekuipazhit dhe pilotit;

- Problemet kulturore;

- Parashikimet;

- Menaxhimi, grupi dhe individi;

- Studimi i rastit;

- Trajnimi me simulim i BRM-së, që përfshin planifikimin, udhëzimin, komunikimin dhe punën në grup;

- Ndërrhyrja në rast emergjence - trajnimi për emergjencat dhe kontrollin e krizave me ndihmën e ushtrimeve simuluese, ku përfshihet:

- Humbja e drejtimit;

- Humbja e motorit kryesor, etj.;

- Gabimet në radar;

- Humbja e sistemeve jetësore, të tilla si ndërprerjet e Xhioskopit dhe ECDIS-it;

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 4–5 ditë.

Kursi për Sistemin e Informacionit dhe Paraqitjen e Hartës Elektronike (ECDIS)

Sfondi: STCW 1993, seksioni A-II/I

Rezoluta e Asamblesë A.817(19) të IMO-së

Kursi i modelit të IMO-së “Përdorimi funksional i ECDIS-it”.

Qëllimi i kursit është:

Trajnimi i pilotit për përdorimin e saktë të ECDIS-it në mënyrë që të jetë i aftë të marrë vendime ndërkohë që përdor funksionet lundruese të sistemit të ECDIS-it, ku përfshihet përzgjedhja dhe vlerësimi i informacionit përkatës për të pajisur pilotin me njohuritë dhe kuptimin për:

- Aspektet ligjore të hartave detare dhe ndryshimet ndërmjet llojeve kryesore të hartave elektronike detare, si dhe karakteristikat dhe kufizimet e tyre;

- Kërkesat kryesore ligjore, si dhe temat dhe shkurtimet e përdorura më shpesh në lidhje me ECDIS-in;

- Ndryshimet më të rëndësishme ndërmjet hartave ENC dhe ARCS.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Përditësimin e hartave detare;

- Ndërlidhja me instrumente/radarë, etj.;

- Komunikimi;

- Pikat kritike (alarmet e përcaktuara të përdoruesit gjatë udhëtimit);

- Planifikimi dhe vlerësimi i udhëtimit;

- Monitorimi i lundrimit dhe udhëtimit.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 4 ditë.

Manovrimet e anijes për pilotët

Sfondi: Rezoluta A.960 (23) e IMO-së, seksioni 5.5.6.

Qëllimi i kursit është:

Trajnimi i pilotit me teknikat bazë/elementare të përdorimit të anijes me ndihmën e modeleve të drejtuara nga anëtarë të ekuipazhit në një zonë të shënuar ose të simuluar lundrimi.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Mundësitë e manovrimit, distancat e ndalimit, kthesat Williamson;

- Manovrimi në port me helika dhe lloje të ndryshme timonësh;

- Efekti i animit, parakalimi, ndërveprimet në anije;

- Lundrimi në kushtet e ndryshme të motit (era, rryma, dhe dallgët);

- Ankorimi dhe ankorimi në çift me afërsinë e kçit;

- Instrumenti i lundrimit në pamje të zvogëluar ose kur lundrohet natën;

- Përdorimi i rimorkiatorëve;

- Efekti i lëkundjeve të kçit;



- Hapësira poshtë kallumit.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 3–5 ditë.

Kursi i pilotëve për ligjin e pilotimit

Sfondi: Kursi është zhvilluar duke iu referuar A.960 (23) të IMO-së, seksionet 5.5.8 dhe 6.3.

Qëllimi i kursit është:

Pajisja e pilotëve me njohuritë dhe ligjet kombëtare dhe ndërkombëtare mbizotëruese, rregulla dhe dispozita të tjera që lidhen me fushën e pilotimit dhe detyrimet e pilotit.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Struktura e sistemit ligjor;
- Struktura e sistemit administrativ;
- Rregullorja Shqiptare e Pilotimit;
- Detyrimet e pilotëve;
- Pilotimi/detyra e detyrueshme;
- Përgjegjësia e pilotit dhe çlirimi nga përgjegjësia;
- Kundërshtimi/deponimi i kapitenit;
- Kushtet ligjore të punës së pilotit.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 1, 2 ditë.

Kursi i pilotëve për sigurinë personale

Sfondi: Rezoluta A.960(23) e IMO-së, seksioni 5.5.6.

Qëllimi i kursit është:

Trajnimi i pilotit me teknika më të avancuara të veprimit të anijes, të tilla si operimet, ndërmjet anijeve dhe në të njëjtën kohë praktikimi i komunikimit të duhur ndërmjet kapitenit dhe pilotit në ushtrime aktuale për operimin e anijes.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Operimet ndërmjet anijeve;
- Përdorimi i pajisjes me hark të shpimit;
- Përdorimi i llojeve të ndryshme të rimorkiatorëve apo asnjërit prej tyre;
- Lundrimi dhe manovrimi i anijes në zona të ngushta dhe në porte;
- Manovrimi i anijes në kushte të ndryshme të erës dhe rrymës;
- Efekti i baticës;
- Efekti i animit;
- Ankorimi i anijeve;
- Ndërhyrja në raste emergjence;
- Vendndodhja e goditjepritisit, fuqia dhe kufizimet e tij;
- Lidhja ndërmjet efektit të timonëve dhe forcës shtytëse;
- Procedurat e ankorimit sipas kushteve të ndryshme;

- Ankorimet dhe efektet e forcës.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 4 ditë.

Kursi i pilotëve për kodin e sigurisë së objekteve të portit dhe anijeve ndërkombëtare (Kodi ISPS)

Sfondi: Konventa SOLAS e vitit 1974 për sigurinë e jetës në det, kapitulli XI-2, si dhe dispozitat e reja të miratuara më 12 dhjetor 2002, për pjesët A dhe B.

Qëllimi i kursit është:

Pajisja e pilotëve me hyrjen në rregullat mbizotëruese të Kodit ISPS për sigurimin e anijeve dhe objekteve të portit, dhe njohuritë për rregullat shqiptare dhe ndërkombëtare të sigurisë, që përfshijnë njohuritë për ndryshimet në lirinë e lëvizjes në anije dhe në porte.

Në përfundim të kursit, piloti individual duhet të ketë marrë njohuritë mbi elementet e pjesës A (dispozitat e detyrueshme) dhe pjesës B (dispozitat udhëzuese) të Kodit ISPS.

Kursi përfshin termat e mëposhtme:

- Përmbajtja dhe historiku i Kodit ISPS;
- Përkufizimi i terrorit (përcaktimi i kërcënimeve, pranimi dhe njohja);
- Roli i autoriteteve (kombëtare dhe ndërkombëtare);
- Siguria Portuale;
- Nivelet e sigurisë, vlerësimi i kërcënimit;
- Roli i SSO-së, CSO-së, kapitenit dhe ekuipazhit;
- Deklarata e sigurisë (DOS) për anijet që nuk kanë ose nuk janë të detyruara të kenë miratimin për sigurinë.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 2 ditë.

Operimet ndërmjet anijeve për transportimin me maunë (STS)

Sfondi: Rezoluta A.960(23) e IMO-së, seksioni 5.5.6.

Qëllimi kursit është:

Trajnimi i pilotëve me teknikat më të avancuara të përdorimit të anijes, të tilla si operimet ndërmjet anijeve, dhe në të njëjtën kohë praktikimi i komunikimit të duhur ndërmjet kapitenit dhe pilotit në ushtrimet aktuale të manovrimit të anijes.

Kursi përfshin termat e mëposhtme:

- Operimet ndërmjet anijeve;
- Përdorimi i pajisjes me hark të shpimit;
- Përdorimi i llojeve të ndryshme të rimorkiatorëve apo asnjërit prej tyre;



- Lundrimi dhe manovrimi i anijes në zona të ngushta dhe në port, manovrimi i anijes në kushte të ndryshme të erës dhe rrymës, efekti i baticës;

- Efekti i animit;

- Ankorimi i anijeve;

- Ndërhyrja në raste emergjence;

- Vendndodhja e goditje pritësit, fuqia dhe kufizimet e tij;

- Lidhja ndërmjet efektit të timonëve dhe forcës shtytëse;

- Procedurat e ankorimit sipas kushteve të ndryshme;

- Ankorimet dhe efektet e forcës.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 4 ditë.

Kursi i Pilotëve për POD-në

Sfondi: Rezoluta A.960(23) e IMOS-së, seksioni 5.5.6.

Qëllimi i kursit është:

Pajisja e pilotit me njohuritë përkatëse dhe të kuptuarit se si funksionojnë sistemet e shtytjes POD në anijet e mëdha turistike, etj. Piloti duhet të jetë i aftë të ushtrojë pjesëmarrjen aktive në ushtrimet e simulimit.

Kursi përfshin termat e mëposhtme:

- Manovrimi i anijeve të mëdha turistike;

- Mënyra det/lundrim;

- Mënyra port/manovrim;

- Mënyra e mbështetjes;

- Strategjitë e levës së komandimit;

- Mënyra e defektit (manovrimi dhe strategjia me POD).

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 2 ditë.

Kursi i pilotëve për manovrimin e rimorkiatorit

Sfondi: Rezoluta A.960(23) e IMOS-s, seksioni 5.5.6.

Qëllimi i kursit është:

Rritja e njohurive të pilotit për funksionimin e rimorkiatorëve, mundësitë dhe kufizimet e tyre, dhe sigurimi i komunikimit të duhur ndërmjet kapitenit dhe pilotit në ushtrimet aktuale të manovrimit.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Mundësitë dhe kufizimet në përdorimin e rimorkiatorëve;

- Lundrimi me ASD (*Azimuthing Stem Drive*-Sistem Manovrimi "Z");

- Ushtrimet e komunikimit bazuar në faktorë humanë;

- Përdorimi i rimorkiatorëve shoqërues;

- Ndërhyrja në raste emergjence me rimorkiator.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 4 ditë.

Aneks 2

Testi i aftësisë për certifikatën e pilotit

Kërkesat e kontrollit, të nevojshme për certifikatën e pilotit, bazohen në rezolutën A.960(23) të IMO-së:

1. Kufijtë në zonën e pilotimit.

2. Rregullorja ndërkombëtare për parandalimin e përplasjes në det (COLREG) 1972, e ndryshuar, dhe gjithashtu rregulla të tjera lokale dhe kombëtare lundrimi që mund të zbatohen në zonën përkatëse dhe në porte.

3. Sistemet e bovave në zonë.

4. Karakteristikat e dritave dhe këndeve të tyre të shikimit dhe sinjalet në mjegull, kullat e radarëve, radiofaret dhe mjete të tjera elektronike ndihmëse për përdorim në zonë.

5. Emri, pozicioni dhe karakteristikat e dritave, bovave, fareve, strukturave të anijes dhe pikave të zonës.

6. Emri dhe karakteristikat e kanaleve, cekëtinave, kepave dhe tipare të tjera karakteristike të zonës.

7. Ura (urat) dhe kufizime të pengesave të ngjashme, duke përfshirë distancat nga vija e lundrimit deri në pikën më të lartë të anijes.

8. Thellësia e ujit në të gjithë zonën, duke përfshirë efektet e baticave dhe faktorëve të tjerë të ngjashëm.

9. Njohuri të përgjithshme për lindjen, shpejtësinë, ngritjen dhe kohëzgjatjen e baticave, si dhe përdorimin e tabelave të baticave dhe të dhënave në kohë reale, dhe sistemeve të të dhënave mbizotëruese për zonën në dispozicion, nëse ka ndonjë.

10. Kurset dhe distancat në zonë.

11. Ankorimi në zonë.

12. Trajtimi i anijes gjatë pilotimit, ankorimit, hyrjes dhe daljes nga skela, manovrimit me dhe pa rimorkiatorë dhe në situata emergjente.

13. Komunikimi dhe mundësia e përdorimit të informacioneve mbi lundrimin.

14. Sistemet e paralajmërimit për lundrimin, duke përfshirë llojin e informacioneve që mund të parashikohen në zonë.



15. Skemat për ndarjen e trafikut, shërbimet e trafikut të anijes dhe rregulla të tjera të detarisë në zonë.

16. Ura dhe pajisje ndihmëse të detarisë.

17. Përdorimi i radarit dhe pajisjeve të tjera elektronike, kufizimet e tij dhe mundësitë si një pajisje ndihmëse për lundrim dhe pajisje kundër përplasjeve.

18. Manovrimi për llojin e anijes që do të pilotohet dhe kufizimet e caktuara nga sistemet e veçanta shtytëse dhe drejtuese.

19. Faktorët që ndikojnë në funksionimin e anijes, të tillë si: era, rryma, batica, konfigurimi i kanalit, thellësia e ujit, shtrati i detit, animi dhe ndërveprimi i anijes duke përfshirë lëkundjet në kicë të anijes.

20. Përdorimi dhe kufizimi i llojeve të ndryshme të rimorkiatorëve.

21. Njohuri të mjaftueshme të gjuhës angleze, për të mundësuar komunikimin e qartë të pilotit.

22. Shprehjet standarde të IMO-së për komunikimin detar.

23. Kodi IMO për hetimin e fatkeqësive dhe aksidenteve detare.

24. Marrëdhënia ndërmjet kapitenit dhe pilotit, certifikata e pilotit, procedurat funksionale.

25. Parandalimi i ndotjes.

26. Planet për rastet emergjente dhe të paparashikuara për zonën.

27. Procedurat e sigurisë për imbarkimin dhe zbarkimin.

28. Njohuri të tjera përkatëse të nevojshme.

29. Detyrimi për të raportuar.

Aneks 3

Krijimi i certifikatave

A. Dispozitat për paraqitjen dhe përmbajtjen e certifikatës së pilotit

Certifikata e pilotit hartohet në anglisht. Certifikata e pilotit ka dy anë:

1. Pjesa e përparme e certifikatës: në këndin e sipërm të majtë, të pjesës së përparme të certifikatës, është flamuri kombëtar. Në qendër të pjesës së përparme të certifikatës gjendet emri i certifikatës. Në qendër, mbi emrin e certifikatës, gjendet numri i regjistrit.

2. Në këndin e djathtë sipër pjesës së përparme të certifikatës vendoset fotografia e poseduesit të certifikatës. Në pjesën e përparme të certifikatës

paraqiten në renditje të përcaktuar për sa vijon: data e lëshimit, data e skadimit, emri i pilotit, datëlindja e pilotit, nënshkrimi i pilotit dhe zonat e pilotimit.

“Zona e pilotimit” nënkupton zonën në të cilën poseduesi i certifikatës autorizohet të pilotojë anijen. “Kufizimet” nënkupton çdo kufizim në autorizimin e poseduesit të certifikatës për të pilotuar anijen, p.sh. gjatësia ose thellësia e zhytjes së anijes.

3. Pjesa e pasme e certifikatës: sipër në pjesën e pasme të certifikatës gjendet referimi me Rregulloren Shqiptare të Pilotimit. Në qendër të gjysmës së sipërme të pjesës së pasme të certifikatës gjendet logoja e DPD-së dhe nënshkrimi i kryetarit të komisionit. Në gjysmën e dytë të pjesës së pasme të certifikatës gjendet emri i institucionit që ka lëshuar certifikatën përkatëse, përfshirë adresën e institucionit. Në fundin e pjesës së pasme të certifikatës gjendet pozicioni i titullarit të DPD-së që e ka lëshuar atë, nënshkrimi dhe vula e institucionit.

B. Dispozitat për paraqitjen dhe përmbajtjen e kartës ID të pilotit

Përmbajtja e kartës ID të pilotit.

Karta ID e pilotit hartohet në anglisht. Karta ID e pilotit ka dy anë:

1. Pjesa e përparme e kartës: Në këndin e sipërm të majtë të pjesës së përparme të kartës është flamuri kombëtar. Sipër në qendër të pjesës së përparme të kartës është emri i kartës. Sipër emrit të kartës në pjesën përparme është numri i regjistrit. Në anën e djathtë të pjesës së përparme të kartës është fotografia e mbajtësit të kartës. Në pjesën e përparme të kartës, paraqiten në renditje të veçantë, si më poshtë: data e lëshimit, data e skadimit, emri i pilotit, datëlindja e pilotit dhe nënshkrimi i pilotit.

“Zona (zonat) e pilotimit”: zona e pilotimit nënkupton zonën në të cilën poseduesi i kartës është autorizuar të marrë kursin e trajnimit.

2. Pjesa e pasme e kartës:

Sipër në pjesën e pasme të kartës është referimi me rregulloren shqiptare të pilotimit. Në qendër të pjesës së pasme të kartës është logoja e DPD-së dhe nënshkrimi i titullarit të DPD-së, adresa, numri i telefonit dhe adresa elektronike.

C. Dispozitat për paraqitjen dhe përmbajtjen e kartës ID të kandidatit për pilot

Karta ID e kandidatit për pilot hartohet në anglisht dhe ka dy anë.

1. Pjesa e përparme e kartës: në këndin e sipërm të majtë të pjesës së përparme të kartës është flamuri kombëtar. Sipër në qendër të pjesës së përparme të



kartës është emri i kartës. Sipër emrit të kartës në pjesën e përparme është numri i regjistrimit. Në anën e djathtë të pjesës së përparme të kartës është fotografia e mbajtësit të kartës. Në pjesën e përparme të kartës, paraqiten në renditje të veçantë, si më poshtë: data e lëshimit, data e skadimit, emri i pilotit, datëlindja e pilotit dhe nënshkrimi i pilotit.

2. Pjesa e pasme e kartës.

Sipër në pjesën e pasme të kartës është referimi me rregulloren shqiptare të pilotimit. Në qendër është logo e DPD-së, nënshkrimi i titullarit të DPD-së, adresa e institucionit dhe adresa elektronike e tij.

D. Libri i ushtrimit të praktikës së kandidatit për pilot

Kandidati për pilot duhet të vërtetojë ushtrimin e praktikës, sipas parashikimeve të kësaj rregulloreje, nëpërmjet librit të ushtrimit të praktikës.

Në librin e ushtrimit të praktikës të kandidatit për pilot duhet të identifikohen: në qendër sipër logoja e institucionit dhe poshtë saj, në qendër, Drejtoria e Përgjithshme Detare. Më poshtë, në qendër, në formë tabelore duhet të identifikohen: emri i anijes, numri IMO, tipi i anijes, tonazhi GRT, emri/mbiemri i kandidatit për pilot dhe nënshkrimi i tij, porti i pilotimit, data dhe ora e fillimit dhe e përfundimit të manovrës. Poshtë majtas emri, mbiemri i kapitenit të anijes, nënshkrimi dhe vula e tij. Poshtë djathtas emri/mbiemri i pilotit të licencuar, nënshkrimi dhe vula e tij. Numri i fletëve të librit të vulosura me vulën e sekretarisë së DPD-së, në pjesën e sipërme majtas midis dy faqeve. Libri i ushtrimit të praktikës si kandidat për pilot miratohet nga DPD-ja, nëpërmjet vulosjes së të gjitha faqeve me vulën e protokollit.

Nr.Regjistër:



DESHMI AFTESIE

CERTIFICATE OF COMPETENCY

Data e lëshimit: Date of issue:	
Data e skadimit: Date of expiry:	
Emri Mbiemri: Name Surname:	
Datëlindja: Dob:	
Nënshkrimi: Signature:	
Zona e pilotimit: Pilotage Area:	
Klasifikimi i pilotit: Pilot classification:	Kategoria " "

Referuar Rregullores për "Pilotimin", aneksi 3, pjesa A, e aprovuar nga Ministri i
Infrastrukturës dhe Energjisë me Urdhrin , Nr.61, datë 05.06.2012, i rishikuar me
Urdhrin Nr.432/1.datë 17.02.2017.

*Referring to the "Pilotage" Regulation, Annex 3, part A, approved by Minister of
Infrastructure and Energy by Order nr.61, date: 05.06.2012, (corrected).*



KRYETARI I KOMISIONIT TE TESTIMIT

CHAIRMAN OF ATTESTING COMMITTEE

DREJTORIA E PERGJITHSHME DETARE

GENERAL MARITIME DIRECTORATE

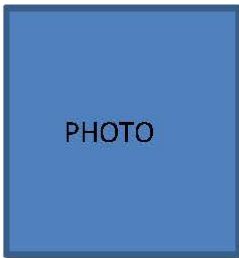
Adresa: L. Nr.1, Rr. "Tregtare" Durrës, Albania Tel. & Fax: +355 52
222868 www.dpdetare.gov.al

DREJTORI I PËRGJITHSHËM

GENERAL DIRECTOR



MODEL ID PER KANDIDATET PER PILOT

	Nr. Reg.		
PILOT ASSISTANT			
Date of issue		Name/Surname	
Pilotage Area		Signature	

Referring to the "Pilotage" Regulation,, approved by Minister of Public Work and Transport by Order nr.61, date: 05.06.2012, (corrected).

**GENERAL MARITIME DIRECTORATE**

L.Nr.1,Rr."Tregëtare", Durrës, Albania-www.dpdetare.gov.al

GENERAL DIRECTOR

**DREJTORIA E PËRGJITHSHME DETARE****LIBRI I USHTRIMIT TË PRAKTIKËS****TË KANDIDATIT PËR PILOT**

Nr:

NAME OF THE VESSEL		IMO:	
TYPE OF THE VESSEL		GRT:	
NAME / SURNAME OF ASS/PILOT		SIGNATURE	
PORT OF PILOTAGE			
DATE		TIME ON BOARD	
		TIME OUT BOARD	

NAME/SURNAME OF MASTER

NAME/SURNAME OF PILOT

SIGN & STAMP

SIGN & STAMP



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
DREJTORIA E PËRGJITHSHME DETARE

Datë: ____ / ____ /20

V Ë R T E T I M

Referuar Proces Verbalit Nr. ____ Prot, datë ____ / ____ / ____, të Komisionit të Tëstimit të Pilotëve i ngritur me Urdhër të Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë me Nr. 770/1 Prot, datë 05.10.2020 ,vërtetojmë se:

Z. _____ është klasifikuar si kandidat për pilot në Portin _____.

Ky vërtetim lëshohet për efekt dokumentacioni, është i vlefshëm përpara çdo autoriteti detar dhe i jep të drejtën zotëruesit të asistojë gjatë manovrave të pilotimit, në Portin Durrës, në prezencë të një piloti të licensuar.

DREJTOR I PËRGJITHSHËM



URDHËR

Nr. 83, datë 22.4.2024

**PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME
NË URDHRIN NR. 42, DATË 27.3.2023,
“PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
MBI PËRCAKTIMIN E RREGULLAVE TË
PËRBASHKËTA TË AJRIT DHE
DISPOZITAT OPERACIONALE, NË
LIDHJE ME SHËRBIMET DHE
PROCEDURAT NË LUNDRIMIN AJROR”¹**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të nenit 81, pika 2, të ligjit nr. 96/2020, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, dhe në përputhje me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 1095, datë 24.12.2020, “Për miratimin e kërkesave thelbësore në fushën e aviacionit civil”,

URDHËROJ:

1. Në rregulloren “Mbi përcaktimin e rregullave të përbashkëta të ajrit dhe dispozitat operationale, në lidhje me shërbimet dhe procedurat në lundrimin ajror”, miratuar me urdhrin nr. 42, datë 27.3.2023, bëhen shtesat dhe ndryshimet, sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri dhe që është pjesë përbërëse e tij.

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

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

**ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

**PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME
NË RREGULLOREN “MBI PËRCAKTIMIN E
RREGULLAVE TË PËRBASHKËTA TË
AJRIT DHE DISPOZITAT OPERACIONALE,
NË LIDHJE ME SHËRBIMET DHE
PROCEDURAT NË LUNDRIMIN AJROR”**

1. Në nenin 1, pika 3 ndryshon si vijon:

“3. Kjo Rregullore do të zbatohet, gjithashtu, për Autoritetin e Aviacionit Civil (AAC), ofruesin e

shërbimeve të lundrimit ajror (OSHLA), operatorët e aeroportit dhe personelin në tokë të angazhuar në operimet e avionëve.”.

2. Në nenin 2, bëhen shtesat si më poshtë:

a) Pas pikës 13, shtohet pika “13(a)” me këtë përmbajtje:

“13(a) **“Datë e parashikuar e nisjes”** nënkupton datën e parashikuar në të cilën avioni do të fillojë lëvizjen lidhur me nisjen;”.

b) Pas pikës 14 shtohet pika “14(a)” me këtë përmbajtje:

“14(a) **“Faza para fluturimit”** nënkupton periudhën nga paraqitja e parë e një plani fluturimi deri në dorëzimin e lejes së parë të kontrollit të trafikut ajror;”.

c) Pas pikës 24, shtohet pika “24(a)” me këtë përmbajtje:

“24(a) **“Identifikimi i avionit”** nënkupton një grup shkronjash, shifrash ose një kombinim të tyre, i cili është ose identik, ose ekuivalenti i koduar, me shenjën e thirrjes së avionit për t’u përdorur në komunikimet ajër-tokë, dhe që përdoret për të identifikuar avionin në komunikimet e shërbimeve të trafikut ajror tokë-tokë;”.

d) Pas pikës 55, shtohet pika “55a” me këtë përmbajtje:

“55(a) **“Menaxheri i Rrjetit (NM)”** nënkupton subjektin të cilit i janë besuar detyrat e nevojshme për ushtrimin e funksioneve të përmendura në nenin 6 të urdhrin të ministrit nr. 7, datë 3.6.2010, “Mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore”, të ndryshuar;”.

e) Pas pikës 64, shtohet pika “64(a)” me këtë përmbajtje:

“64(a) **“Krijuesi i një plani të fluturimi”** nënkupton një person ose organizatë që dorëzon planet e fluturimit dhe çdo mesazh përditësues të lidhur me Sistemin e Integruar të Përpunimit të Planit Fillestar të Fluturimit (IFPS), duke përfshirë pilotët, operatorët dhe agjentët që veprojnë në emër të tyre dhe njësitë ATS;”.

f) Pas pikës 67, shtohet pika “67(a)” me këtë përmbajtje:

“67(a) **“NOTAM”** nënkupton një njoftim i shpërndarë me anë të telekomunikacionit që përmban informacion në lidhje me vendosjen,

menaxhimin e trafikut ajror dhe shërbimet e lundrimit ajror në hapësirën ajrore të qiellit të vetëm evropian, botuar në Fletoren Zyrtare të BE-së L 228, 15.9.2023.

¹ Ky urdhër përfaton plotësisht rregulloren zbatuese të Komisionit (BE) 2023/1772, të datës 12 shtator 2023, që ndryshon rregulloren zbatuese (BE) nr. 923/2012, lidhur me rregullat e operimit për përdorimin e sistemeve dhe përbërësve të tyre në



gjendjen ose ndryshimin në çdo objekt, shërbim, procedurë ose rrezik aeronautik, njohja në kohë e të cilit është thelbësore për personelin që merret me operimet e fluturimit;”.

g) Pas pikës 108, shtohet pika “108(a)”, me këtë përmbajtje:

“108(a) **“Sistemi i Integruar i Përpunimit të Planit Fillestar të Fluturimit (IFPS)”** nënkupton një sistem brenda rrjetit Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror, nëpërmjet të cilit ofrohet një shërbim i centralizuar i përpunimit dhe i shpërndarjes së planifikimit të fluturimeve, që ka të bëjë me pritjen, vlerësimin dhe shpërndarjen e planeve të fluturimit, që ofrohet në hapësirën ajrore në të cilën zbatohet kjo Rregullore;”.

3. Në aneksin me titull “Rregullat e ajrit” bëhen ndryshimet, si më poshtë:

a) Në seksionin 2, **SERA.2001 Zbatueshmëria**, ndryshohet si më poshtë:

“SERA.2001 Zbatueshmëria

Pa cenuar pikën SERA.1001, ky aneks zbatohet për përdoruesit e hapësirës ajrore dhe avionët:

a) që veprojnë drejt, brenda ose jashtë Republikës së Shqipërisë;

b) që mbajnë shenjat shtetërore dhe të regjistrimit të Republikës së Shqipërisë, dhe operojnë në çdo hapësirë ajrore deri në masën që ato nuk bien ndesh me rregullat e publikuara nga shteti që ka juridiksion mbi territorin e përshkruar.”.

b) Në seksionin 4, **SERA.4001 Dorëzimi i një plani të fluturimit**, shkronjat “c” dhe “d” ndryshohen, si dhe pas shkronjës “d” shtohen shkronjat “e” dhe “f”, si më poshtë:

“c) Një plan fluturimi:

1. i dorëzohet përpara nisjes:

i. menaxherit të rrjetit drejtpërdrejt, ose nëpërmjet një zyre raportimi të shërbimeve të trafikut ajror, në përputhje me manualët e operimeve që përmbajnë udhëzimet dhe informacionin e nevojshëm të zhvilluar dhe të mirëmbajtur nga menaxheri i rrjetit, nëse synohet që fluturimi të operohet në përputhje me IFR-në për një pjesë, ose të gjithë itinerarin e fluturimit brenda hapësirës ajrore të republikës, si dhe atë evropiane; ose

ii. në një zyrë raportimi të shërbimeve të trafikut ajror për raste të tjera;

2. transmetohet, gjatë fluturimit, në njësinë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror ose stacionin radio të kontrollit ajër-tokë.”.

“d) Me përjashtim të rastit, kur nga Autoriteti i Aviacionit Civil është përcaktuar një periudhë më e shkurtër kohore për fluturimet vendëse VFR, një plan fluturimi për çdo fluturim të planifikuar për t’u kryer përtej kufijve ndërkombëtarë ose për t’u pajisur me shërbimin e kontrollit të trafikut ajror ose shërbim këshillimor për trafikun ajror do të paraqitet si vijon:

1. jo më shumë se 120 orë përpara kohës së parashikuar të nisjes;

2. të paktën 3 orë përpara kohës së parashikuar të nisjes për fluturimet që mund t’u nënshtrohen masave të menaxhimit të fluksit të trafikut ajror (ATFM);

3. të paktën 60 minuta para nisjes për të gjitha fluturimet e tjera që nuk përfshihen në pikën 2; ose

4. nëse dorëzohet gjatë fluturimit, në një kohë që siguron marrjen e tij nga njësia përkatëse ATS, të paktën 10 minuta përpara se avioni të mendohet të arrijë, në:

i. pikën e synuar të hyrjes në një zonë kontrolli ose zonë këshillimi; ose

ii. në pikën e kalimit të një rruge ajrore ose rrugës këshilluese.

e) Për fluturimet e kryera pjesërisht ose tërësisht në përputhje me IFR-në, që hyjnë në zonën e përgjegjësisë së një njësie të shërbimeve të trafikut ajror, për të cilat asnjë plan fluturimi nuk është marrë më parë nga menaxheri i rrjetit, njësia në fjalë do t’ia transmetojë menaxherit të rrjetit identifikimin e avionit, llojin e avionit, pikën e hyrjes në zonën e tij të përgjegjësisë, kohën dhe nivelin e fluturimit në atë pikë, itinerarin dhe aeroportin e destinacionit të fluturimit.

f) Kërkesat e përcaktuara në shkronjat (c), (d) dhe (e) nuk do të zbatohen në hapësirën ajrore që nuk është pjesë e rajonit EUR të ICAO-së.”.

c) Në seksionin 4, **SERA.4005 Përmbajtja e planit të fluturimit**, ndryshohet si më poshtë:

“SERA.4005 Përmbajtja e një plani fluturimi

a) Një plan fluturimi do të përfshijë të gjithë informacionin që konsiderohet i rëndësishëm nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në lidhje me sa vijon:

1. identifikimin e avionit;

2. rregullat e fluturimit dhe llojin e fluturimit;

3. numrin dhe llojin/et e avionit dhe kategorinë e turbulencave;

4. pajisjet dhe kapacitetet e avionit;

5. aeroportin e nisjes ose vendin e operimit;

6. datën dhe orën e parashikuar të nisjes;



7. shpejtësinë/të e lundrimit;
8. nivelin/et e lundrimit;
9. rrugën që duhet ndjekur;
10. aeroportin e destinacionit ose vendin e operimit dhe kohën totale të parashikuar të kaluar;
11. aeroportin/et alternativ/e ose vendndodhjet operative;
12. sasinë e karburantit;
13. numrin e përgjithshëm të personave në bord;
14. pajisjet e urgjencës dhe të mbijetesës, duke përfshirë sistemin e rikuperimit të parashutës balistike;
15. informacionet e tjera.

b) Për planet e fluturimit të paraqitura gjatë fluturimit, aeroporti i nisjes ose vendi i operimit i dhënë, do të jetë vendi nga i cili mund të merret informacion shtesë, në lidhje me fluturimin, nëse kërkohet. Për më tepër, informacioni që do të jepet në vend të kohës së parashikuar jashtë bllokut, do të jetë koha mbi pikën e parë të itinerarit me të cilin lidhet plani i fluturimit.”

c) Në seksionin 4, **SERA.4010 Plotësimi i një plani fluturimi**, ndryshohet si më poshtë:

“**SERA.4010 Përfundimi i një plani fluturimi**

a) Një plan fluturimi do të përmbajë informacion, sipas rastit, për zërat përkatës të renditur në pikat SERA.4005(a)(1) deri në (11) në lidhje me të gjithë itinerarin ose pjesën e tij për të cilën është paraqitur plani i fluturimit.

b) Operatorët e avionëve, krijuesit e planit të fluturimit dhe njësitë e shërbimeve të trafikut ajror duke ndjekur udhëzimet e nevojshme të përmendura në pikën SERA.4001(c)(1)(i) duhet të respektojnë sa vijon:

1. udhëzimet për plotësimin e formularit të planit të fluturimit të përfshira në shtojcën 6;
2. çdo kufizim të identifikuar në publikimet përkatëse të informacionit aeronautik (AIP).

c) Operatorët e avionëve, ose agjentët që veprojnë në emër të tyre, të cilët synojnë të operojnë brenda hapësirës ajrore shqiptare për një pjesë ose të gjithë itinerarin, në përputhje me IFR-në, duhet të shtojnë treguesin e duhur për pajisjet e avionit të disponueshme në bord dhe kapacitet e tij në përputhje me rregullat për pajisjet e avionëve të kërkuara për përdorimin e hapësirës ajrore dhe rregullat e funksionimit, në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore që përafrojnë Rregulloren Zbatuese të Komisionit (BE) 2023/1770, në pikën përkatëse në planin e fluturimit, siç kërkohet në pikën

SERA.4005(a)(4). Ky parashikim është i zbatueshëm me transpozimin e Rregullores Zbatuese të Komisionit (BE) 2023/1770 në legjislacionin e brendshëm.

d) Operatorët e avionëve të pajisur në përputhje me rregullat për pajisjet e avionëve të kërkuara për përdorimin e hapësirës ajrore dhe rregullat e funksionimit, në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore që përafrojnë rregulloren zbatuese të Komisionit (BE) 2023/1770, të cilët synojnë të operojnë brenda hapësirës ajrore shqiptare duhet të shtojnë treguesin e duhur për pajisjet e avionit të disponueshëm në bord dhe kapacitetet e tij, dhe çdo përjashtim të mundshëm në zërat përkatës në planin e fluturimit, sipas pikave SERA.4005(a)(4) dhe SERA.4005(a)(15) respektivisht. Plani i fluturimit, përveç kësaj, do të përmbajë informacion, sipas rastit, për të gjithë zërat e tjerë, kur përcaktohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose kur konsiderohet ndryshe e nevojshme nga personi që paraqet planin e fluturimit. Ky parashikim është i zbatueshëm me transpozimin e Rregullores Zbatuese të Komisionit (BE) 2023/1770 në legjislacionin e brendshëm.”

d) Në seksionin 4, pas parashikimit **SERA.4010**, shtohet parashikimi **SERA.4013 Pranimi i një plani fluturimi**, me përmbajtjen si më poshtë:

“**SERA.4013 Pranimi i një plani fluturimi**

a) Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror, ashtu si Menaxheri i Rrjetit, për pjesën e itinerarit të operuar në përputhje me IFR, dhe zyra e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror do të marrin masat e nevojshme për të siguruar, që kur të merret një plan fluturimi ose kur i bëhen ndryshime, ai është:

1. në përputhje me të gjitha standardet e zbatueshme për formatin dhe të dhënat;
2. i plotë dhe, për aq sa është e mundur, i saktë;
3. nëse është e nevojshme, i pranueshëm për shërbimet e trafikut ajror; dhe
4. i pranuar, ose ndryshimet e bëra në të pranohen gjithashtu, dhe kjo i bëhet e ditur krijuesit të planit të fluturimit.

b) Njësitë ATC do t'i ofrojnë menaxherit të rrjetit çdo ndryshim të nevojshëm të planit të fluturimit që ndikon në zërat që lidhen me itinerarin ose nivelin e fluturimit, siç renditet në pikën SERA.4005 (a)(1) deri në (10) që mund të ndikojë në zhvillimin e sigurt të një fluturimi, për planet e fluturimit dhe mesazhet përkatëse të përditësimit të marra më parë prej tyre nga menaxheri i rrjetit. Asnjë ndryshim ose anulim i një plani fluturimi nuk do të bëhet nga një njësi ATC



në fazën para fluturimit pa koordinim me operatorin e avionit.

c) Kur është e zbatueshme, menaxheri i rrjetit do t'u komunikojë të gjitha njësitë ATS të prekura planin e pranuar të fluturimit dhe çdo ndryshim të pranuar të fazës para fluturimit të bërë në zërat e renditur në pikën SERA.4005(a)(1) deri në (10) të planit të fluturimit dhe mesazhet përkatëse të përditësimit.

d) Ofruesi i Shërbimit të Lundrimit Ajror, ashtu si Menaxheri i Rrjetit do t'i komunikojë operatorit të avionit çdo ndryshim të nevojshëm të fazës para fluturimit të bërë në planin e fluturimit që prek zërat e renditur në pikën SERA.4005 (a)(1) deri në (10), në lidhje me itinerarin ose nivelin e fluturimit që mund të ndikojë në zhvillimin e sigurt të një fluturimi, për planet e fluturimit dhe mesazhet përkatëse të përditësimit të marra më parë.

e) Krijuesi i një plani fluturimi, kur nuk është operatori i avionit ose piloti, duhet të sigurojë që kushtet e pranimi të një plani fluturimi dhe çdo ndryshim i nevojshëm në këto kushte, siç njoftohen nga menaxheri i rrjetit për pjesën e fluturimit të zhvilluar, në përputhje me IFR-në, ose nga zyrat e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror, vihen në dispozicion të operatorit të avionit ose pilotit që ka paraqitur planin e fluturimit.

f) Operatori i avionit do të sigurojë që kushtet e pranimi të një plani fluturimi dhe çdo ndryshim i nevojshëm në të, siç njoftohet nga menaxheri i rrjetit ose nga zyra e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror për nismëtarin e planit të fluturimit janë përfshirë në operacionin e fluturimit të planifikuar dhe i komunikohen pilotit.

g) Operatori i avionit duhet të sigurojë përpara zhvillimit të fluturimit që përmbajtja e planit të fluturimit pasqyron saktë synimet operationale.

h) Menaxheri i rrjetit do të përpunojë dhe do të shpërndajë informacionin mbi aftësinë e ndarjes së kanaleve 8,33 kHz të marra në planet e fluturimit.

i) Kërkesat e përcaktuara në pikat (a) deri (h) nuk do të zbatohen në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë dhe qiellit të vetëm evropian që nuk është pjesë e rajonit EUR të ICAO-së.”

e) Në seksionin 4, **SERA.4015 Ndryshimi i planit të fluturimit** ndryshohet si më poshtë:

“**SERA.4015 Ndryshimet në një plan fluturimi**

a) Të gjitha ndryshimet në një plan fluturimi të paraqitur për një fluturim IFR, ose një fluturim

VFR, që zhvillohet si një fluturim i kontrolluar, do të raportohen:

1. gjatë fazës para fluturimit, te menaxheri i rrjetit, për fluturimet që synojnë të operojnë në përputhje me IFR-në, për një pjesë të ose të gjithë itinerarin, dhe te zyrat e raportimit të shërbimeve të trafikut ajror, sa më shpejt të jetë e mundur;

2. gjatë fluturimit, në përputhje me dispozitat e pikës SERA.8020(b), në njësinë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror.

Për fluturimet e tjera VFR, ndryshimet e rëndësishme në planin e fluturimit duhet të raportohen sa më shpejt që të jetë e mundur në njësinë përkatëse të shërbimeve të trafikut ajror.

b) Në rast të një vonese prej 30 minutash më shumë se koha e parashikuar e nisjes për një fluturim të kontrolluar ose një vonesë prej 1 ore për një fluturim të pakontrolluar për të cilin është dorëzuar një plan fluturimi, plani i fluturimit duhet të ndryshohet, ose të dorëzohet një plan i ri fluturimi dhe plani i vjetër i fluturimit anulohet, cilado qoftë e zbatueshme. Për çdo fluturim që kryhet në përputhje me IFR-në, vonesat prej më shumë se 15 minutash do t'i komunikohen menaxherit të rrjetit.

c) Në rastin e një ndryshimi në pajisjen e avionit dhe statusin e aftësisë së tij për një fluturim, operatorët e avionit, ose agjentët që veprojnë në emër të tyre, do t'i dërgojnë një mesazh modifikimi menaxherit të rrjetit ose zyrave raportuese të shërbimeve të trafikut ajror me treguesin përkatës të shtuar në zërin përkatës të formularit të planit të fluturimit.

d) Informacioni i paraqitur përpara nisjes, në lidhje me jetëgjatësinë e karburantit ose me numrin total të personave të transportuar në bord, nëse është i pasaktë në momentin e nisjes, përbën një ndryshim të rëndësishëm në planin e fluturimit dhe, si i tillë, do të raportohet.

e) Kërkesat e përcaktuara në pikat (a) deri (d) nuk do të zbatohen në hapësirën ajrore të RSH-së dhe qiellit të vetëm evropian që nuk është pjesë e rajonit EUR ICAO.”

ë) Pas seksionit 14, shtohet seksioni 15, me përmbajtje si më poshtë:

“SEKSIONI 15

PROCEDURAT E KOMUNIKIMIT KONTROLLOR-PILOT ME ANË TË LIDHJES SË TË DHËNAVE (CPDLC)

SERA.15001 Fillimi i lidhjes së të dhënave dhe dështimi i fillimit të lidhjes së të dhënave



a) Adresa e hyrjes e lidhur me një njësi të shërbimeve të trafikut ajror do të publikohet në publikimet kombëtare të informacionit aeronautik (AIP).

b) Pas marrjes së një kërkesë të vlefshme për fillimin e lidhjes së të dhënave nga një avion që afrohet ose nga brenda zonës së shërbimit të lidhjes së të dhënave, njësi e shërbimeve të trafikut ajror do ta pranojë kërkesën dhe, nëse është në gjendje ta ndërlihdë atë me një plan fluturimi, do të krijojë një lidhje me avionin.

c) Ofruesi i shërbimeve të trafikut ajror do të vendosë procedura për të zgjidhur, sa më shpejt të jetë e mundur, dështimet e fillimit të lidhjes së të dhënave.

d) Operatori i avionit do të vendosë procedura për të zgjidhur, sa më shpejt të jetë e mundur, dështimet e fillimit të lidhjes së të dhënave.

SERA.15005 Krijimi i CPDLC-së

a) CPDLC-ja do të krijohet mjaftueshëm kohë përpara, për të siguruar që avioni të komunikojë me njësinë e duhur të kontrollit të trafikut ajror.

b) Informacioni në lidhje me kohën dhe, nëse është e zbatueshme, ku sistemet ajrore ose tokësore duhet të krijojnë CPDLC, do të publikohen në qarkoret ose publikimet e informacionit aeronautik.

c) Piloti duhet të jetë në gjendje të identifikojë njësinë e kontrollit të trafikut ajror që ofron shërbimin e kontrollit të trafikut ajror në çdo kohë gjatë ofrimit të shërbimit.

SERA.15010 Transferimi i CPDLC-së

a) Kur CPDLC-ja transferohet, transferimi i komunikimit zanor dhe CPDLC-ja do të fillojë njëkohësisht.

b) Kur një avion transferohet nga një njësi e kontrollit të trafikut ajror ku CPDLC është në dispozicion në një njësi të kontrollit të trafikut ajror ku CPDLC-ja nuk është e disponueshme, përfundimi i CPDLC-së do të fillojë njëkohësisht me transferimin e komunikimit zanor.

c) Kontrollori i trafikut ajror duhet të informohet, kur tenton një transferim të CPDLC-së që rezulton në një ndryshim në autoritetin e të dhënave, nëse ka mesazhe të lidhjes së të dhënave për të cilat nuk është marrë një përgjigje mbyllëse. Kur kontrollori i trafikut ajror vendos të transferojë avionin pa marrë përgjigje nga piloti për mesazhet e lidhjes së sipërme të pazgjidhura, kontrollori i trafikut ajror, normalisht duhet t'i rikthehet komunikimit zanor për të sqaruar çdo paqartësi që

lidhet me mesazhin/et e lidhjes së sipërme të pazgjidhura.

SERA.15015 Krijimi i mesazheve CPDLC

a) Teksti i mesazheve CPDLC do të përbëhet në format standard të mesazhit, në gjuhë të thjeshtë, ose në shkurtesa dhe kode. Gjuha e thjeshtë duhet të shmanget kur gjatësia e tekstit mund të zvogëlohet, duke përdorur shkurtesat dhe kodet e duhura. Fjalët dhe frazat jothelbësore, si shprehjet e mirësjelljes, nuk do të përdoren.

b) Kontrollori i trafikut ajror dhe piloti do të krijojnë mesazhe CPDLC, duke përdorur elemente standarde të mesazhit, elemente të mesazheve me tekst të lirë ose një kombinim të të dyjave. Duhet të shmanget përdorimi i elementeve të mesazheve me tekst të lirë nga kontrollorët ose pilotët e trafikut ajror.

c) Kur grupi i mesazheve CPDLC i zbatuar nuk parashikon rrethana specifike, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të përcaktojë, në konsultim me operatorët dhe ofruesit e tjerë të shërbimeve të trafikut ajror, se është e pranueshme të përdoren elemente të mesazheve me tekst të lirë. Në raste të tilla, Autoriteti i Aviacionit Civil do të përcaktojë formatin e shfaqjes, përdorimin e synuar dhe atributet për çdo element të mesazhit me tekst të lirë.

d) Përbërja e një mesazhi CPDLC nuk duhet të kalojë pesë elemente mesazhi, vetëm dy prej të cilave mund të përmbajnë ndryshoren e lejitimit të kalimit.

e) Krijimi i mesazheve CPDLC me shumë elemente:

1. Kur një mesazh CPDLC me shumë elemente kërkon një përgjigje, përgjigja do të zbatohet për të gjitha elementet e mesazhit.

2. Kur një lejimi i vetëm i një elementi mesazhi ose ndonjë pjesë e një mesazhi lejimi me shumë elemente nuk mund të respektohet, piloti do të dërgojë një përgjigje “UNABLE”/“E PAMUNDUR” për të gjithë mesazhin.

3. Kontrollori do të përgjigjet me një mesazh “UNABLE”/“E PAMUNDUR” që zbatohet për të gjitha elementet e kërkesës, kur asnjë element/e i një kërkesë për lejim të vetëm ose me shumë elemente nuk mund të miratohet. Lejimi/et aktual nuk do të riparaqitet.

4. Kur një kërkesë për lejim me shumë elemente mund të miratohet vetëm pjesërisht, kontrollori duhet të përgjigjet me një mesazh “UNABLE”/“E PAMUNDUR”, që zbatohet për të gjitha elementet e mesazhit të kërkesës dhe, nëse është e



përshtatshme, të përfshijë një arsye dhe/ose informacion se kur mund të pritët lejimi.

5. Kur të gjitha elementet e një kërkesë lejimi të vetëm ose me shumë elemente mund të miratohen, kontrollori duhet të përgjigjet me leje që korrespondojnë me secilin element të kërkesës. Kjo përgjigje do të jetë një mesazh i vetëm në hallkën e sipërme (*uplink*).

6. Kur një mesazh CPDLC përmban më shumë se një element mesazhi dhe atributi i përgjigjes për mesazhin është “Y”, kur përdoret, mesazhi i përgjigjes së vetme duhet të përmbajë numrin përkatës të përgjigjeve në të njëjtin rend.

SERA.15020 Përgjigja ndaj mesazheve CPDLC

a) Përveçse kur specifikohet ndryshe nga Autoriteti i Aviacionit Civil, nuk kërkohet përsëritja me zë e mesazheve CPDLC.

b) Me përjashtim të rasteve kur nevojitet korrigjimi i mesazhit CPDLC të transmetuar, kur një kontrollues ose një pilot komunikon nëpërmjet CPDLC-së, përgjigja normalisht duhet të jetë nëpërmjet CPDLC. Kur një kontrollor ose një pilot komunikon me zë, përgjigja normalisht duhet të jetë me zë.

SERA.15025 Korrigjimi i mesazheve CPDLC

a) Kur një korrigjim në një mesazh CPDLC konsiderohet i nevojshëm ose kur përmbajtja e një mesazhi të tillë duhet të qartësohet, kontrollori i trafikut ajror dhe piloti do të përdorin mjetet më të përshtatshme të disponueshme për të dhënë detajet e sakta ose për të siguruar të nevojshme sqarim.

b) Kur komunikimi zanor përdoret për të korrigjuar një mesazh CPDLC për të cilin ende nuk është marrë asnjë përgjigje operationale, transmetimi i zërit të kontrollorit ose të pilotit duhet të paraprihet me frazën: “DISREGARD CPDLC (*message type*) MESSAGE, BREAK”/ “SHPËR-FILLNI MESAZHIN CPDLC (lloji i mesazhit), MARRJE” – pasuar me lejen, udhëzimin, informacionin ose kërkesën e duhur.

c) Kur i referohet dhe identifikohet mesazhi CPDLC që duhet të shpërfillet, duhet të tregohet kujdes në formulimin e tij, në mënyrë që të shmanget çdo paqartësi me çështjen e korrigjimit të lejes, udhëzimit, informacionit ose kërkesës.

d) Nëse një mesazh CPDLC, që kërkon një përgjigje operationale negociohet më pas përmes zërit, një përgjigje e përshtatshme mbyllëse e mesazhit CPDLC do të dërgohet për të siguruar

sinkronizimin e duhur të dialogut CPDLC. Kjo mund të arrihet ose duke udhëzuar në mënyrë të hapur marrësin e mesazhit nëpërmjet zërit për të mbyllur dialogun, ose duke lejuar sistemin të mbyllë automatikisht dialogun.

SERA.15030 Procedurat e komunikimit të lidhjes së të dhënave të kontrollorit për emergjencat, reziqet dhe dështimin e pajisjeve CPDLC

a) Kur një kontrollor i trafikut ajror ose një pilot sinjalizohet se një mesazh komunikimi i vetëm i lidhjes së të dhënave kontrollues-pilot ka dështuar, kontrollori i trafikut ajror ose piloti duhet të ndërmarrë një nga veprimet e mëposhtme, sipas rastit:

1. me zë, konfirmon veprimet që do të ndërmerren në lidhje me dialogun përkatës, duke e paraprirë informacionin me shprehjen: “CPDLC MESSAGE FAILURE”/“DËSHTIMI I MESAZHIT CPDLC”.

2. nëpërmjet komunikimit të lidhjes së të dhënave kontrollor-pilot, ridërgon mesazhin e komunikimit të lidhjes së të dhënave kontrollor-pilot që dështoi.

b) Kontrollorët e trafikut ajror që u kërkohet të transmetojnë informacion në lidhje me një dështim të plotë të sistemit të komunikimit tokësor të lidhjes së të dhënave kontrollues-pilot në të gjitha stacionet që mund të përgjojnë duhet ta paraprijnë një transmetim të tillë me thirrjen e përgjithshme: “ALL STATIONS CPDLC FAILURE”/“TË GJITHA STACIONET DËSHTIM CPDLC” – e ndjekur nga identifikimi i stacionit telefonues.

c) Kur komunikimi i lidhjes së të dhënave kontrollues-pilot dështon dhe komunikimi kthehet në zë, të gjitha mesazhet CPDLC të pazgjidhura do të konsiderohen të padorëzuara dhe i gjithë dialogu që përfshin mesazhet e mbetura do të rifillojë me zë.

d) Kur komunikimi i lidhjes së të dhënave kontrollues-pilot dështon, por rikthehet përpara nevojës për t’u rikthyer në komunikimin zanor, të gjitha mesazhet e pazgjidhura do të konsiderohen të padorëzuara dhe i gjithë dialogu që përfshin mesazhet e mbetura do të rifillojë nëpërmjet CPDLC-së.

SERA.15035 Mbyllja e qëllimshme e sistemit CPDLC

a) Kur planifikohet një mbyllje e sistemit të rrjetit të komunikimit ose sistemit tokësor CPDLC, do të publikohet një NOTAM për të informuar të gjitha



palët e prekura për periudhën e mbylljes dhe, nëse është e nevojshme, detajet e frekuencave të komunikimit zanor që do të përdoren.

b) Avionët në komunikim me njësitë ATC do të informohen me zë ose CPDLC-ja për çdo humbje të afërt të shërbimit CPDLC.

SERA.15040 Ndërrprerja e përdorimit të kërkesave të CPDLC-së

a) Kur një kontrollues kërkon që të gjitha stacionet ose një fluturim specifik të shmangin dërgimin e kërkesave CPDLC, për një periudhë të kufizuar kohore, do të përdoret fraza e mëposhtme: ((call sign) or ALL STATIONS) STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(reason)]/((shenja e thirrjes) ose TË GJITHA STACIONET) NDALO DËRGIMIN E KËRKESAVE CPDLC [DERI KUR KËSHILLOHET] [(arsye)].

b) Rifillimi i përdorimit normal të CPDLC-së do të këshillohet duke përdorur frazën e mëposhtme:

((call sign) or ALL STATIONS) RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS/((shenja e thirrjes) ose TË GJITHA STACIONET) RINIS VEPRIMET NORMALE CPDLC.

SERA.15045 Përdorimi i CPDLC-së në rast të dështimit të komunikimit zanor ajër-tokë

Ekzistenca e një lidhjeje CPDLC midis një njësie të shërbimeve të trafikut ajror dhe një avioni nuk duhet të pengojë pilotin dhe kontrollorin e trafikut ajror në fjalë të nisin dhe të kryejnë të gjitha veprimet e kërkuara, në rast të dështimit të komunikimit zanor ajër-tokë.

SERA.15050 Testimi i CPDLC-së

Kur testimi i CPDLC-së me një avion mund të ndikojë në shërbimet e trafikut ajror që i ofrohen avionit, koordinimi do të kryhet përpara një testimi të tillë.”

f) Pas shtojcës 5, shtohet **shtojca 6**, me përmbajtje si më poshtë:

“SHTOJCA 6

PËRFUNDIMI I NJË PLANI FLUTURIMI

1. Model i ICAO-së për formën e planit të fluturimit

FLIGHT PLAN PLAN DE VOL			
PRIORITY Prioritet		ADDRESSEE(S) Destinatari(m)	
FILING TIME Huro e dërgimit		ORIGINATOR Epretues	
SPECIFIC IDENTIFICATION OF AIRCRAFT(S) AND/OR ORIGINATOR Identifikim specifik dardies/desinatari(m) eties de l'epretues			
3 MESSAGE TYPE Type de message	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Identifikim de l'aircraft	8 FLIGHT RULES Regles de vol	10 EQUIPMENT Equipement
5 NUMBER Numero	9 TYPE OF AIRCRAFT Type d'aircraft	11 WAKE TURBULENCE CAT Cat. de turbulence de sillage	12 TYPE OF FLIGHT Type de vol
13 DEPARTURE AERODROME Aerodrome de depart	14 TIME Huro	15 CRUISING SPEED Vitesse crocree	16 LEVEL Niveau
17 ROUTE Route			
18 DESTINATION AERODROME Aerodrome de destination		TOTAL EET Durée totale estimée HR MIN	
19 OTHER INFORMATION Renseignements divers		ALTN AERODROME Aerodrome de déviation	
20 2 nd ALTN AERODROME 2 ^e aerodrome de déviation			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Renseignements complémentaires (À NE PAS TRANSMETTRE DANS LES MESSAGES DE PLAN DE VOL DÉPOSÉ)			
19 ENDURANCE Autonomie		PERSONS ON BOARD Personnes à bord	
SURVIVAL EQUIPMENT Equipement de survie		EMERGENCY RADIO Radio de secours	
POLAR Polaire		DESERT Désert	
MARITIME Maritime		JUNILE Junile	
JACKETS Gilets de sauvetage		LIGHT Lampes	
FLUCKES Fusées		UHF UHF	
NUMBER Nombre		CAPACITY Capacité	
COVER Couverture		COLOUR Couleur	
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS Couleur et marques de l'aircraft			
REMARKS Remarques			
PILOT-IN-COMMAND Pilote commandant de bord			
FILED BY / Déposé par			
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Espace réservé à des besoins supplémentaires			



2. Udhëzime për plotësimin e formularit të planit të fluturimit

2.1. Të përgjithshme

Përmbajuni qartë formateve të përshkruara dhe mënyrës së specifikimit të të dhënave.

Filloni shtimin e të dhënave në hapësirën e parë të dhënë. Aty ku ka hapësirë të tepërt, lërin bosh hapësirat e papërdorura.

Shtoni të gjitha orët në 4 shifra UTC.

Shtoni të gjitha kohët e hamendësuara të kaluara në 4 shifra (orë dhe minuta).

Zona e hijezuar para pikës 3 – do të plotësohet nga shërbimet ATS dhe COM, përveç nëse është deleguar përgjegjësia për origjinën e mesazheve të planit të fluturimit.

2.2. Udhëzime për futjen e të dhënave të ATS-së

Plotësoni pikat 7 deri në 18 dhe, kur kërkohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil ose në të kundërt, kur konsiderohet e nevojshme, pikën 19, siç tregohet më poshtë.

SHTONI një nga identifikimet e mëposhtme të avionit, jo më shumë se 7 karaktere alfanumerike dhe pa viza ose simbole:

a) emëruesi ICAO (*ICAO designator*) për operatorin e avionit, i ndjekur nga identifikimi i fluturimit (p.sh. KLM511, NGA213, JTR25), kur në radiotelefoninë që do të përdoret nga avioni, shenja e thirrjes përbëhet nga emëruesi i telefonisë ICAO për operatorin, e ndjekur nga identifikimi i fluturimit (p.sh. KLM511, NIGERIA 213, JESTER 25); ose

b) kombësinë ose shenjën e përgjithshme dhe shenjën e regjistrimit të avionit (p.sh. EIAKO, 4XBCD, N2567GA), kur:

1. në radiotelefoninë shenja e thirrjes që do të përdoret nga avioni përbëhet vetëm nga ky identifikim (p.sh. CGAJS), ose i paraprirë nga emëruesi i telefonisë ICAO për operatorin e avionit (p.sh. BLIZZARD CGAJS);

2. avioni nuk është i pajisur me radio.

Rregullat e fluturimit

SHTONI një nga shkronjat e mëposhtme për të treguar kategorinë e rregullave të fluturimit me të cilat piloti synon të respektojë:

I – nëse synohet që i gjithë fluturimi të kryhet sipas IFR; ose

V – nëse synohet që i gjithë fluturimi të kryhet nën VFR; ose

Y – nëse fluturimi fillimisht operohet sipas IFR-së, i ndjekur nga një ose më shumë ndryshime të mëvonshme të rregullave të fluturimit; ose

Z – nëse fluturimi fillimisht kryhet nën VFR, i ndjekur nga një ose më shumë ndryshime të mëvonshme të rregullave të fluturimit.

Specifikoni në pikën 15, pikën ose pikat në të cilat planifikohet ndryshimi i rregullave të fluturimit.

Lloji i fluturimit

SHTONI një nga shkronjat e mëposhtme për të treguar llojin e fluturimit kur kërkohet nga autoriteti kompetent:

S – nëse shërbimi ajror i planifikuar;

N – nëse operacion i transportit ajror jo i planifikuar;

G – nëse aviacioni i përgjithshëm;

M – nëse ushtarak;

X – nëse është ndryshe nga ndonjë nga kategoritë e përcaktuara më sipër.

Specifikoni statusin e një fluturimi pas treguesit STS në pikën 18, ose kur është e nevojshme për të treguar arsye të tjera për trajtim specifik nga ATS-ja, tregoni arsyen pas treguesit RMK në pikën 18.

Numri i avionit (1 ose 2 shkronja)

SHTONI numrin e avionit, nëse më shumë se një.

Lloji i avionit (2 deri në 4 shkronja)

SHTONI përcaktimin e duhur siç specifikohet në Doc 8643, “Përcaktuesit e tipit të avionit”, ose, nëse nuk është caktuar një emërues i tillë, ose në rast të fluturimeve të formacionit që përfshijnë më shumë se një lloj, SHTONI ZZZZ dhe SPECIFIKO në pikën 18 llojin (numrat dhe llojin/et (s) të avionëve të paraprirë nga TYP/

Kategoria e turbulencës pasuese (1 shkronjë)

SHTONI një vijë të pjerrët të ndjekur nga një nga shkronjat e mëposhtme për të treguar kategorinë e turbulencës së avionit:

J – SUPER, për të treguar një lloj avioni të specifikuar si i tillë në ICAO Doc 8643, “Aircraft Type Designators”, botimi i fundit;

H – HEAVY, për të treguar një lloj avioni me një masë maksimale të certifikuar ngritjeje prej 136 000 kg ose më shumë, me përjashtim të llojeve të avionëve të listuar në ICAO Doc 8643 në kategorinë SUPER (J);

M – MEDIUM, për të treguar një lloj avioni me një masë maksimale të certifikuar ngritjeje më të vogël se 136 000 kg por më shumë se 7 000 kg;



L – LIGHT, për të treguar një lloj avioni me një masë maksimale të certifikuar ngritjeje prej 7 000 kg ose më pak. Aftësitë përfshijnë elementet e mëposhtme:

a) prania e pajisjeve përkatëse të shërbimit në bordin e avionit;

b) pajisjet dhe aftësitë në përpjesëtim me kualifikimet e ekuipazhit të fluturimit; dhe

c) sipas rastit, autorizim nga autoriteti përkatës.

Pajisjet dhe aftësitë e komunikimit radiofonik, navigimit dhe ndihmës për afrimin

SHTONI një shkronjë si më poshtë:

A	Sistemi i uljes GBAS	J7	CPDLC FANS 1/A SATCOM (Iridium)
B	LPV (APV me SBAS)	K	MLS
C	Loran C	L	ILS
D	DME	M1	ATC SATVOICE (INMARSAT)
E1	FMC WPR ACARS	M2	ATC SATVOICE (MTSAT)
E2	D-FIS ACARS	M3	ATC SATVOICE (Iridium)
E3	PDC ACARS	O	VOR
G	GNSS. Nëse ndonjë pjesë e fluturimit është planifikuar të kryhet sipas IFR-së, ajo u referohet marrësve GNSS, që përputhen me aneksin 10, vëllimi I i ICAO-së	P1	CPDLC RCP 400
		P2	CPDLC RCP240
		P3	SATVOICE RCP 400
H	HF RTF	P4-P9	Rezervuar për RCP-në
I	Inertial Navigation	R	PBN i miratuar
J1	CPDLC ATN VDL Mode 2	T	TACAN
J2	CPDLC FANS 1/A HF DL	U	UHF RTF
J3	CPDLC FANS 1/A VDL Mode A	V	VHF RTF
J4	CPDLC FANS 1/A VDL Mode 2	W	RVSM i miratuar
J5	CPDLC FANS 1/A SATCOM (INMARSAT)	X	MNPS i miratuar
J6	CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)	Y	VHF hapësirë kanali me aftësi 8,33 kHz
		Z	Pajisje të tjera të bartura ose aftësi të tjera

Çdo karakter alfanumerik që nuk tregohet më sipër është i rezervuar.

Pajisjet dhe aftësitë e vëzhgimit

SHTONI N nëse nuk ka pajisje mbikëqyrëse për itinerarin që do të fluturohet, ose pajisja është e papërdorshme;

ose

SHTONI një ose më shumë nga përshkruesit e mëposhtëm, deri në maksimum 20 karaktere, për të përshkruar pajisjet dhe/ose aftësitë e disponueshme të mbikëqyrjes në bord:

Modalitetet SSR, A dhe C

A – Transponder - Modaliteti A (4 shifra - 4 096 kode)

C – Transponder - Modaliteti A (4 shifra - 4 096 kode) dhe Modaliteti C

N – nëse nuk ka pajisje ndihmëse për afrimin COM/NAV/për itinerarin që do të fluturohet, ose pajisja është e papërdorshme; ose

S – nëse pajisjet standarde të ndihmëse për afrimin COM/NAV/për itinerarin që do të fluturohet janë të bartura dhe të përdorshme; dhe/ose

SHTONI një ose më shumë nga shkronjat e mëposhtme për të treguar pajisjet dhe aftësitë e disponueshme të ndihmës për afrimin COM/NAV/:

Mënyra SSR S

E – Transponder – Modaliteti S, duke përfshirë aftësinë për identifikimin e avionit, presionin-lartësinë dhe aftësinë e shtuar “squitter” (ADS-B).

H – Transponder – Modaliteti S, duke përfshirë aftësinë për identifikimin e avionit, presionin-lartësinë dhe mbikëqyrjen e shtuar.

I – Transponder – Modaliteti S, duke përfshirë aftësinë për identifikimin e avionit, por jo presionin-lartësinë.

L – Transponder – Modaliteti S, duke përfshirë aftësinë për identifikimin e avionit, presionin-lartësinë dhe mbikëqyrjen e shtuar dhe aftësinë e shtuar “squitter” (ADS-B).



P – Transponder – Modaliteti S, duke përfshirë presionin-lartësinë por jo aftësinë për identifikimin e avionit

S – Transponder – Modaliteti S, duke përfshirë edhe aftësinë për identifikimin e avionit edhe presionin-lartësinë

X – Transponder – Modaliteti S pa identifikim të avionit dhe pa aftësi presioni-lartësie.

ADS-B

B1 – ADS-B me aftësi të dedikuara 1 090 MHz ADS-B “dalëse”.

B2 – ADS-B me aftësi të dedikuara 1 090 MHz ADS-B “dalëse” dhe “hyrëse”

U1 – Aftësia “ dalëse” ADS-B duke përdorur UAT

U2 – ADS-B aftësia “dalëse” dhe “hyrëse” duke përdorur UAT

V1 – Aftësia “ dalëse “ADS-B duke përdorur modalitetin VDL 4

V2 – ADS-B aftësia “dalëse” dhe “hyrëse”, duke përdorur modalitetin VDL 4

ADS-C

D1 – ADS-C me aftësi FANS 1/A

G1 – ADS-C me aftësi ATN

Karakteret alfanumerike që nuk tregohen më sipër janë të rezervuara.

SHTONI treguesin ICAO të vendndodhjes me 4 shkronja, të aeroportit të nisjes, siç specifikohet në Doc 7910, “Treguesit e vendndodhjes”.

OSE, nëse nuk është caktuar asnjë tregues i vendndodhjes.

SHTONI ZZZZ dhe SPECIFIKONI, në pikën 18:

- emri dhe vendndodhja e aeroportit të paraprirë nga DEP/; ose

- pika e parë e itinerarit ose sinjali i radios shënjuese i paraprirë nga DEP/..., nëse avioni nuk është ngritur nga një aerodrom;

OSE – nëse plani i fluturimit merret nga një avion në fluturim.

SHTONI AFIL dhe SPECIFIKONI, në pikën 18, treguesin e vendndodhjes me 4 shkronja ICAO të vendndodhjes së njësisë ATS nga e cila mund të merren të dhënat shtesë të planit të fluturimit, të paraprirë nga DEP/.

PASTAJ, PA HAPËSIRË.

SHTONI për një plan fluturimi të dorëzuar përpara nisjes, kohën e vlerësuar jashtë bllokut

(EOBT), ose për një plan fluturimi të marrë nga një avion në fluturim, kohën aktuale ose të parashikuar mbi pikën e parë të itinerarit për të cilin zbatohet plani i fluturimit.

SHTONI shpejtësinë e parë të lundrimit si në (a) dhe nivelin e parë të lundrimit si në (b), pa një hapësirë midis tyre.

PASTAJ, duke ndjekur shigjetën, SHTONI përshkrimin e rrugës si në (c).

a) Shpejtësia e lundrimit (maksimumi 5 shkronja)

SHTONI shpejtësinë e vërtetë të ajrit për pjesën e parë ose të gjithë pjesës së lundrimit të fluturimit, në terma: Kilometra në orë, të shprehura si K e ndjekur nga 4 shifra (p.sh. K0830); ose

Nyjë, të shprehura si N e ndjekur nga 4 shifra (p.sh. N0485); ose

Numri i vërtetë Mach, kur përcaktohet kështu nga autoriteti kompetent, në të qindtën më të afërt të njësisë Mach, i shprehur si M i ndjekur nga 3 shifra (p.sh. M082).

b) Niveli i lundrimit (maksimumi 5 shkronja)

SHTONI nivelin e planifikuar të lundrimit për pjesën e parë ose të gjithë pjesën e itinerarit që do të fluturohet, për sa i përket:

Nivelit të fluturimit, i shprehur si F i ndjekur nga 3 shifra (p.sh. F085; F330); ose

Niveli standard metrik në dhjetëra metra, kur përcaktohet kështu nga autoriteti kompetent i shprehur si S, i ndjekur nga 4 shifra (p.sh. S1130); ose

Lartësia në qindra këmbë, e shprehur si A e ndjekur nga 3 shifra (p.sh. A045; A100); ose

Lartësia në dhjetëra metra, e shprehur si M e ndjekur nga 4 shifra (p.sh. M0840); ose

për fluturimet e pakontrolluara VFR, shkronjat VFR.

c) Itinerari (duke përfshirë ndryshimet e nivelit të shpejtësisë dhe/ose rregullat e fluturimit)

Fluturime përgjatë rrugëve të caktuara ATS

SHTONI, nëse aeroporti i nisjes ndodhet në ose i lidhur me itinerarin ATS, emëruesin e itinerarit të parë ATS.

OSE, nëse aeroporti i nisjes nuk është në ose i lidhur me itinerarin ATS, shkronjat DCT pasuar nga pika e bashkimit me itinerarin e parë ATS, e ndjekur nga përcaktimi i itinerarit ATS.

PASTAJ,

SHTONI çdo pikë në të cilën planifikohet të fillojë ose një ndryshim i shpejtësisë dhe/ose nivelit,



ose një ndryshim i rrugës ATS dhe/ose një ndryshim i rregullave të fluturimit.

NDIQEN NË ÇDO RAST

nga përcaktimi i segmentit tjetër të rrugës ATS, edhe nëse është i njëjtë me atë të mëparshëm;

OSE nga DCT, nëse fluturimi për në pikën tjetër është jashtë një itinerari të caktuar, përveç nëse të dyja pikat përcaktohen nga koordinatat gjeografike.

Fluturime jashtë linjave të përcaktuara ATS

SHTONI pikat normalisht jo më shumë se 30 minuta kohë fluturimi ose 370 km (200 NM) larg njëra-tjetrës, duke përfshirë çdo pikë në të cilën është planifikuar një ndryshim i shpejtësisë ose i nivelit, një ndryshim i pistës ose një ndryshim i rregullave të fluturimit;

OSE, kur kërkohet nga autoriteti/et kompetent,

PËRCAKTONI rrugën e fluturimeve që operojnë kryesisht në drejtimin lindje-perëndim midis 70°N dhe 70°J, duke iu referuar pikave domethënëse të formuara nga kryqëzimet e shkallëve gjysmë ose të plota të gjerësisë gjeografike me meridianët e ndarë në intervale prej 10 gradësh gjatësi. Për fluturimet që operojnë në zona jashtë atyre gjerësive gjeografike, binarët do të përcaktohen nga pika të rëndësishme të formuara nga kryqëzimi i paraleleve të gjerësisë gjeografike me meridianët e ndarë normalisht në 20 gradë gjatësi. Distanca ndërmjet pikave të rëndësishme, për aq sa është e mundur, nuk duhet të kalojë 1 orë kohën e fluturimit. Pika të rëndësishme shtesë do të vendosen sipas nevojës.

Për fluturimet që operojnë kryesisht në drejtimin veri-jug, përcaktoni gjurmët, duke iu referuar pikave domethënëse të formuara nga kryqëzimi i shkallëve të tëra të gjatësisë gjeografike me paralele të specifikuar të gjerësisë gjeografike, të cilat janë të ndara në 5 gradë.

SHTONI DCT ndërmjet pikave të njëpasnjëshme, përveç rasteve kur të dyja pikat përcaktohen nga koordinatat gjeografike ose nga mbajtja dhe distanca.

PËRDORNI VETËM konventat në (1) deri në (5) më poshtë dhe NDANI çdo nënartikull me një hapësirë.

1. RRUGA ATS (2 deri në 7 shkronja)

Përcaktuesi i koduar i caktuar për segmentin e itinerarit ose të itinerarit, duke përfshirë, sipas rastit, përcaktuesin e koduar të caktuar në itinerarin standard të nisjes ose të mbërritjes (p.sh. BCN1, BL, R14, UB10, KODAP2A).

2. PIKAT KUPTIMPLOTA (2 deri në 11 shkronja)

Përcaktuesi i koduar (2 deri në 5 shkronja) i caktuar në pikë (p.sh. LN, MAY, HADDY),

ose, nëse nuk është caktuar asnjë emërues i koduar, një nga mënyrat e mëposhtme:

- Vetëm gradat (7 karaktere):

2 shifra që përshkruajnë gjerësinë gjeografike në gradë, të ndjekura nga “N” (Veri) ose “S” (Jug), e ndjekur nga 3 shifra që përshkruajnë gjatësinë gjeografike në gradë, e ndjekur nga “E” (Lindje) ose “W” (Perëndim). Plotësoni numrin e saktë të shifrave, sipas nevojës, duke shtuar zero, p.sh. 46N078W.

- Grada dhe minuta (11 shkronja):

4 shifra që përshkruajnë gjerësinë gjeografike në gradë dhe dhjetëra dhe njësi minutash të ndjekura nga “N” (Veri) ose “S” (Jug), e ndjekur nga 5 shifra që përshkruajnë gjatësinë gjeografike në gradë dhe dhjetëra dhe njësi minutash, të ndjekura nga “E” (Lindje) ose “W” (Perëndim). Plotësoni numrin e saktë të shifrave, sipas nevojës, duke shtuar zero, p.sh. 4620N07805W.

- Mbajtja dhe distanca nga një pikë referimi:

Identifikimi i pikës së referencës, i ndjekur nga mbajtja nga pika në formën e 3 shifrave që japin gradë magnetike, e ndjekur nga distanca nga pika në formën e 3 shifrave që shprehin milje detare. Në zonat me gjerësi të madhe gjeografike ku përcaktohet nga autoriteti përkatës se referenca në shkallët magnetike është jopraktike, mund të përdoren shkallët e vërteta. Plotësoni numrin e saktë të shifrave, kur është e nevojshme, duke shtuar zero – p.sh. një pikë magnetike 180° në një distancë prej 40 NM nga VOR “DUB” duhet të shprehet si DUB180040.

3. Ndryshimi i shpejtësisë ose i nivelit (maksimumi 21 shkronja)

Pika në të cilën planifikohet të fillojë një ndryshim i shpejtësisë (5 % TAS ose 0,01 Mach ose më shumë) ose një ndryshim i nivelit, e shprehur saktësisht si në pikën 2 më sipër, e ndjekur nga një goditje e zhdrejtë dhe të dyja si shpejtësia e lundrimit dhe niveli i lundrimit, të shprehura saktësisht si në pikat (a) dhe (b) më sipër, pa një hapësirë ndërmjet tyre, edhe kur vetëm një nga këto sasi do të ndryshohet.

Shembuj:

LN/N0284A045

MAY/N0305F180



HADDY/N0420F330
4602N07805W/N0500F350
46N078W/M082F330
DUB180040/N0350M0840

4. Ndryshimi i rregullave të fluturimit (maksimumi 3 shkronja)

Pika në të cilën është planifikuar ndryshimi i rregullave të fluturimit, e shprehur saktësisht si në pikat 2 ose 3 më sipër, sipas rastit, e ndjekur nga një hapësirë dhe një nga sa vijon:

VFR nëse nga IFR në VFR

IFR nëse nga VFR në IFR

Shembuj:

LN VFR

LN/N0284A050 IFR

5. Ngjitja e lundrimit (maksimumi 28 shkronja)

Shkronja C e ndjekur nga një vijë e zhdrejtë; PASTAJ pika në të cilën është planifikuar të fillojë ngjitja e lundrimit, e shprehur saktësisht si në 2 më sipër, e ndjekur nga një vijë e zhdrejtë; PASTAJ shpejtësia që duhet ruajtur gjatë ngjitjes së lundrimit, e shprehur saktësisht si në (a) më sipër, e ndjekur nga dy nivelet që përcaktojnë shtresën që do të zërë gjatë ngjitjes së lundrimit, secili nivel i shprehur saktësisht si në (b) më sipër, ose niveli mbi të cilin Ngjitja e lundrimit është planifikuar e ndjekur nga shkronjat PLUS, pa hapësirë midis tyre.

Shembuj:

C/48N050W/M082F290F350

C/48N050W/M082F290PLUS

C/52N050W/M220F580F620

Aeroporti i destinacionit dhe koha totale e kaluar (8 shkronja)

SHTONI treguesin ICAO të vendndodhjes me 4 shkronja të aeroportit të destinacionit siç specifikohet në Doc 7910, “Treguesit e vendndodhjes”,

OSE, nëse nuk është caktuar asnjë tregues i vendndodhjes,

SHTONI ZZZZ dhe SPECIFIKONI në pikën 18 emrin dhe vendndodhjen e aeroportit, të paraprirë nga DEST/.

PASTAJ PA HAPËSIRË

SHTONI Kohën totale të menduar të kaluar.

Aeroporti alternativ i destinacionit

SHTONI treguesin e vendndodhjes me 4 shkronja ICAO të aeroportit të destinacionit, siç specifikohet në Doc 7910, “Treguesit e vendndodhjes”, ndarë nga një hapësirë,

OSE, nëse nuk është caktuar asnjë tregues për aeroportet alterantivë të destinacionit,

SHTONI ZZZZ dhe SPECIFIKONI në pikën 18 emrin dhe vendndodhjen e aeroportit alternativ të destinacionit, të paraprirë nga ALTN/.

Vizat ose vijat e pjerrëta duhet të përdoren vetëm siç tregohet më poshtë.

SHTONI 0 (zero) nëse nuk ka informacion tjetër,

OSE, çdo informacion tjetër të nevojshëm treguar në sekuencën në vijim, në formën e treguesit të përshtatshëm të zgjedhur nga ato në vijim të ndjekur nga një vijë e pjerrët dhe informacionin që do regjistrohet.

SHTONI ZZZZ dhe SPECIFIKONI në pikën 18 emrin dhe vendndodhjen e aeroportit alternativ të destinacionit, të paraprirë nga ALTN/.

STS/

Arsyeja për trajtim special nga ATS, p.sh. mision kërkim-shpëtimi, si vijon:

ALTRV: për një fluturim të kryer në përputhje me një rezervim lartësie;

ATFMX: për një fluturim të miratuar për përjashtim nga masat ATFM nga Autoriteti i Aviacionit Civil;

FFR: duke luftuar me zjarrin;

FLTCK: kontrolli i fluturimit për kalibrimin e ndihmës së navigimit;

HAZMAT: për një fluturim që mban materiale të rrezikshme;

HEAD: një fluturim me statusin e kreut të shtetit;

HOSP: për një fluturim mjekësor të deklaruar nga autoritetet mjekësore;

HUM: për një fluturim që operon në një mision humanitar;

MARSA: për një fluturim për të cilin një subjekt ushtarak merr përgjegjësinë për ndarjen e avionëve ushtarakë;

MEDEVAC: për një evakuim urgjent mjekësor kritik për jetën;

NONRVSM: për një fluturim jo të aftë për RVSM-në që synon të operojë në hapësirën ajrore;

SAR: për një fluturim të angazhuar në një mision kërkimi dhe shpëtimi; dhe

STATE: për një fluturim të angazhuar në shërbime ushtarake, doganore ose policore.

Arsyet e tjera për trajtim të veçantë nga ATS-ja do të shënohen nën emërtuesin “RMK/”.



PBN/ Tregimi i aftësive RNAV dhe/ose RNP. Përfshini sa më shumë nga përshkruesit e mëposhtëm, siç zbatohen për fluturimin, deri në një maksimum prej 8 hyrjesh, pra një total prej jo më shumë se 16 karakteresh.

SPECIFIKIMET RNAV

A1	RNAV 10 (RNP 10)	C1	RNAV 2 të gjithë sensorët e lejuar
B1	RNAV 5 të gjithë sensorët e lejuar	C2	RNAV 2 GNSS
B2	RNAV 5 GNSS	C3	RNAV 2 DME/DME
B3	RNAV 5 DME/DME	C4	RNAV 2 DME/DME/IRU
B4	RNAV 5 VOR/DME	D1	RNAV 1 të gjithë sensorët e lejuar
B5	RNAV 5 INS or IRS	D2	RNAV 1 GNSS
B6	RNAV 5 LORANC	D3	RNAV 1 DME/DME
		D4	RNAV 1 DME/DME/IRU

SPECIFIKIMET RNP

L1	RNP 4	S1	RNP APCH
O1	RNP bazë 1 të gjithë sensorët e lejuar	S2	RNP APCH me BARO-VNAV
O2	RNP bazë 1 GNSS	T1	RNP AR APCH me RF (kërkohet autorizim i veçantë)
O3	RNP bazë 1 DME/DME	T2	RNP AR APCH pa RF (kërkohet autorizim i veçantë)
O4	RNP bazë 1 DME/DME/IRU		

Kombinimet e karaktereve alfanumerike që nuk tregohen më lart janë të rezervuara.

NAV/Të dhëna të rëndësishme, në lidhje me pajisjet e lundrimit, të ndryshme nga ato të specifikuar në PBN/, siç kërkohet nga autoriteti kompetent.

Tregoni shtimin GNSS nën këtë tregues, me një hapësirë midis dy ose më shumë metodave të shtimit, p.sh. NAV/GBAS SBAS.

Tregoni EURPRNAV nëse avioni i miratuar P-RNAV mbështetet vetëm në VOR/DME për përcaktimin e pozicionit.

COM/Tregoni pajisjet dhe aftësitë e komunikimit që nuk janë specifikuar në pikën 10(a).

DAT/Tregoni pajisjet dhe aftësitë e komunikimit të të dhënave që nuk specifikohen në pikën 10(a) ose “CPDLCX” për të treguar përjashtimin e dhënë nga kërkesa për t’u pajisur me CPDLC-ATN-B1.

SUR/Tregoni pajisjet dhe aftësitë e mbikëqyrjes që nuk specifikohen në pikën 10(b). Tregoni sa më shumë specifikime të RSP-së që zbatohen për fluturimin, duke përdorur përcaktimin/et pa hapësirë. Specifikimi i shumëfishtë RSP janë të ndara nga një hapësirë. Shembull: RSP180 RSP400.

Shto EUADSBX, EUEHSX, EUELSX ose një kombinim të tyre, për të treguar përjashtimet e

dhëna për kërkesën për t’u pajisur me transponderë të modalitetit SSR S ose transmetues ADS-B.

DEP/Emri dhe vendndodhja e aeroportit të nisjes, nëse ZZZZ është shtuar në pikën 13, ose njësia ATS nga e cila mund të merren të dhënat plotësuese të planit të fluturimit, nëse AFIL është shtuar në pikën 13. Për aerodromet që nuk renditen në publikimin përkatës të informacionit aeronautik, tregoni vendndodhjen si në vazhdim:

Me 4 shifra që përshkruajnë gjerësinë gjeografike në gradë dhe dhjetëra dhe njësi minutash të ndjekura nga “N” (Veri) ose “S” (Jug), e ndjekur nga 5 shifra që përshkruajnë gjatësinë gjeografike në gradë dhe dhjetëra dhe njësi minutash, e ndjekur nga “E” (Lindje) ose “W” (Perëndim). Plotësoni numrin e saktë të shifrave, sipas nevojës, duke shtuar zero, p.sh. 4620N07805W (11 karaktere).

OSE, Mbajtja dhe distanca nga pika më e afërt e rëndësishme, si më poshtë:

Identifikimi i pikës domethënëse e ndjekur nga mbajtja nga pika në formën e 3 shifrave që japin gradë magnetike, e ndjekur nga largësia nga pika në formën e 3 shifrave që shprehin NM. Në zonat me gjerësi të madhe gjeografike ku përcaktohet nga autoriteti përkatës se referenca në shkallët magnetike është jopraktike, mund të përdoren shkallët e vërteta. Plotësoni numrin e saktë të shifrave, sipas nevojës, duke shtuar zero, p.sh. një pikë magnetike



180° në një distancë prej 40 NM nga VOR “DUB” duhet të shprehet si DUB180040.

OSE, Pika e parë e itinerarit (emri ose LAT/LONG) ose sinjalizuesi i radios, nëse avioni nuk është ngritur nga një aerodrom.

DEST/Emri dhe vendndodhja e aeroportit të destinacionit, nëse ZZZZ është shtuar në pikën 16. Për aerodromet që nuk renditen në publikimin përkatës të informacionit aeronautik, tregoni vendndodhjen në LAT/LONG ose mbajtja dhe distancën nga pika më e afërt e rëndësishme, siç përshkruhet në DEP/më sipër.

DOF/Data e nisjes së fluturimit në një format 6-shifror (YYMMDD, ku YY është e barabartë me vitin, MM është e barabartë me muajin dhe DD është e barabartë me ditën).

REG/Kombësia ose shenja e përbashkët dhe shenja e regjistrimit të avionit, nëse është e ndryshme nga identifikimi i avionit në pikën 7.

EET/Pikat e rëndësishme ose caktuesit e kufijve FIR dhe koha e llogaritur e akumuluar e kaluar nga ngritja deri në pika të tilla ose kufij FIR, kur parashikohet kështu në bazë të marrëveshjeve rajonale të navigimit ajror, ose nga autoriteti kompetent.

Shembuj: EET/CAP0745 XYZ0830

EET/EINN0204

SEL/Kodi SELCAL, për avionët e pajisur në këtë mënyrë.

TYP/Lloji/et e avionit, të paraprirë nëse është e nevojshme pa hapësirë sipas numrit/ave të avionit dhe të ndara me një hapësirë, nëse ZZZZ është shtuar në pikën 9.

Shembull: TYP/2F15 5F5 3B2

CODE/Adresa e avionit (e shprehur në formën e një kodi alfanumerik me 6 karaktere heksadecimal), kur kërkohet nga autoriteti kompetent. Shembull: “F00001” është adresa më e ulët e avionit që gjendet në bllokun specifik të administruar nga ICAO-ja.

DLE/Vonesë ose mbajtje gjatë rrugës, futni pikat e rëndësishme në itinerarin ku është planifikuar të ndodhë një vonesë, e ndjekur nga kohëzgjatja e vonesës, duke përdorur kohën 4-shifrore në orë dhe minuta (hhmm).

Shembull. DLE/MDG0030

OPR/Përcaktuesi i ICAO-së ose emri i operatorit të avionit, nëse është i ndryshëm nga identifikimi i avionit në pikën 7.

ORGN/Adresa AFTN me 8 shkronja e autorit ose detaje të tjera të përshtatshme kontakti, në rastet kur nisësi i planit të fluturimit mund të mos identifikohet lehtësisht, siç kërkohet nga autoriteti kompetent.

PER/Të dhënat e performancës së avionit, të treguara me një shkronjë të vetme, siç specifikohet në procedurat për shërbimet e navigimit ajror – operacionet e avionit (PANS-OPS, Doc 8168), vëllimi I – Procedurat e Fluturimit, nëse është e përshkruar nga autoriteti kompetent.

ALTN/Emri i aeroportit/ave alternativ të destinacionit, nëse ZZZZ është shtuar në pikën 16. Për aerodromet që nuk renditen në publikimin përkatës të informacionit aeronautik, tregoni vendndodhjen në LAT/LONG ose mbajtjen dhe distancën nga pika më e afërt e rëndësishme, siç përshkruhet në DEP/më sipër.

RALT/Treguesit me 4 shkronja të ICAO-së për alternativat gjatë rrugës, siç specifikohet në dokumentin 7910, “Treguesit e vendndodhjes”, ose emrat e aeroportit/(eve) alternative gjatë rrugës, nëse nuk është caktuar tregues. Për aerodromet që nuk renditen në publikimin përkatës të informacionit aeronautik, tregoni vendndodhjen në LAT/LONG ose mbajtjen dhe distancën nga pika më e afërt e rëndësishme, siç përshkruhet në DEP/më sipër.

TALT/Treguesit me 4 shkronja ICAO për alternativën e ngritjes, siç specifikohet në Doc 7910, treguesit e vendndodhjes, ose emrin e aeroportit alternativ të ngritjes, nëse nuk është caktuar asnjë tregues. Për aerodromet që nuk renditen në publikimin përkatës të informacionit aeronautik, tregoni vendndodhjen në LAT/LONG ose mbajtjen dhe distancën nga pika më e afërt e rëndësishme, siç përshkruhet në DEP/më sipër.

RIF/Detajet e itinerarit për në aeroportin e rishikuar të destinacionit, të ndjekura nga treguesi i vendndodhjes me 4 shkronja ICAO të aeroportit. Itinerari i rishikuar i nënshtrohet rilejimit gjatë fluturimit.

Shembuj: RIF/DTA HEC KLAX

RIF/ESP G94 CLA YPPH

RVR/Kërkesa minimale e diapazonit vizual të pistës për fluturimin e shprehur në 3 shifra.

RFP/Treguesi i numrit të planeve të fluturimit zëvendësues të paraqitur në formatin “Q” i ndjekur nga 1 shifër që tregon përsëritjen e zëvendësimit.

Shembuj: RFP/Q2.



RMK/Çdo vërejtje tjetër në gjuhë të thjeshtë, kur kërkohet nga autoriteti kompetent ose konsiderohet e nevojshme.

Jetëgjatësia

Pas E/SHTONI një grup me 4 shifra që jep jetëgjatësinë e karburantit në orë dhe minuta.

Personat në bord

Pas P/SHTONI numrin total të personave (pasagjerë dhe ekuipazh) në bord, kur kërkohet nga autoritetet kompetente. INSERT TBN (për t'u njoftuar) nëse numri i përgjithshëm i personave nuk dihet në momentin e paraqitjes.

Pajisjet e urgjencës dhe të mbijetesës

R/(RADIO) FSHINI U nëse UHF në frekuencën 243,0 MHz nuk është i disponueshëm.

FSHINI V nëse VHF në frekuencën 121,5 MHz nuk është i disponueshëm.

FSHINI E nëse transmetuesi i gjetjes së urgjencës (ELT) nuk është i disponueshëm.

S/(PAJISJET E MBIJETESËS) FSHINI të gjithë treguesit nëse pajisjet e mbijetesës nuk barten.

FSHINI P-në nëse pajisjet e mbijetesës polare nuk barten. FSHINI D nëse nuk barten pajisjet e mbijetesës në shkretëtirë. FSHINI M nëse pajisjet e mbijetesës detare nuk barten. FSHINI J nëse pajisjet e mbijetesës në xhungël nuk barten.

J/(XHAKETA) FSHINI të gjithë treguesit nëse nuk barten jelekët e shpëtimit.

FSHINI L nëse jelekët e shpëtimit nuk janë të pajisura me drita.

FSHINI F nëse jelekët e shpëtimit nuk janë të pajisura me fluoresceinë.

FSHINI U ose V ose të dyja si në R/më sipër për të treguar aftësinë radio të xhaketave, nëse ka.

D/(GOMONE)/

(NUMRI) FSHIHNI treguesit D dhe C nëse nuk barten gomone; ose

SHTONI numrin e gomoneve të bartura; dhe

(KAPACITETI) – SHTONI kapacitetin total, në persona, të të gjitha gomoneve të bartura; dhe

(COVER) – FSHINI Treguesin C nëse gomonet nuk janë të mbuluara; dhe

(NGJYRA) – SHTONI ngjyrën e gomones nëse barten.

A/(NGJYRA DHE SHENJAT E AVIONIT) SHTONI ngjyrën dhe shenjat dalluese të avionit

N/(VËREJTJE) FSHINI treguesin N nëse nuk ka vërejtje, ose TREGONI ndonjë pajisje tjetër mbijetese të bartur dhe çdo vërejtje tjetër në lidhje me pajisjet e mbijetesës.

C/(PILOT) SHTONI emrin e pilotit në komandë.

2.3 Paraqitur nga

SHTONI emrin e njësisë, agjencisë ose personit që paraqet planin e fluturimit.

VENDIM

Nr. 61, datë 12.4.2024

**MBI LICENCIMIN E SHOQËRISË
“PROTERGIA ENERGY ALBANIA” SHPK,
NË VEPRIMTARINË E FURNIZIMIT TË
ENERGJISË ELEKTRIKE**

Në mbështetje të neneve 16 dhe 37, pika 2, germa “ç”, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; neneve 4, pika 1, germa “d”, 5, pika 1, germa “d” dhe 13 të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, të miratuar me vendimin e Bordit të Entit Rregullator të Energjisë (ERE) nr. 109, datë 29.6.2016, të ndryshuar; si dhe nenit 15 të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 12.4.2024, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 690/5 prot., datë 9.4.2024, të Drejtorisë së Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes, “Mbi licencimin e shoqërisë ‘Protergia Energy Albania’ sh.p.k., në veprimtarinë e furnizimit të energjisë elektrike”,

konstatoi se:

- Shoqëria “Protergia Energy Albania” sh.p.k., me shkresën e protokolluar në ERE nr. 690 prot., datë 22.2.2024, paraqiti aplikimin për licencim në veprimtarinë e furnizimit të energjisë elektrike dhe Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 33, datë 27.3.2024, vendosi të fillojë procedurën për licencimin e kësaj shoqërie në veprimtarinë e furnizimit të energjisë elektrike.

- ERE botoi njoftimin në medien e shkruar për fillimin e kësaj procedure (në datat 28.3.2024 dhe 29.3.2024) dhe në përfundim të afatit të pritjes së komenteve apo objeksioneve nga të tretët (data 8.4.2024), nuk rezultoi të ketë të tilla. Njoftimi për fillimin e procedurës u botua edhe në faqen zyrtare të internetit të ERE-s.



- Shoqëria ka kryer për llogari të ERE-s pagesën e aplikimit sipas përcaktimeve të aneksit A të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar.

- Nga shqyrtimi i aplikimit, rezulton se aplikuesi ka plotësuar tërësisht dokumentacionin në zbatim të përcaktimeve të nenit 9 të rregullores: për pikën 1.1, gjerat “a”, “b” dhe “c”; për pikën 1.2, gjerat “a”, “b”, “c” dhe “d”, për pikën 1.3, gjerat “a”, “b” dhe “c”; për pikën 2.4, gjerat “a”, “b”, “c” dhe “d”.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Të licencojë “Protergia Energy Albania” sh.p.k. në veprimtarinë e furnizimit të energjisë elektrike, për një afat 5-vjeçar.

2. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë aplikuesin për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t'i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit, në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë Bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË
Erjola Sadushi

VENDIM

Nr. 62, datë 12.4.2024

MBI FILLIMIN E PROCEDURËS PËR SHQYRTIMIN E KËRKESËS SË SHOQËRISË “FU-GEN” SHPK, PËR LICENCIM NË VEPRIMTARINË E PRODHIMIT TË ENERGJISË ELEKTRIKE NGA CENTRALI FOTOVOLTAIK ME KAPACITET TË INSTALUAR 2 mw, ME VENDNDODHJE NË BASHKINË FIER

Në mbështetje të neneve 16 dhe 37, pika 2, germa “a”, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; neneve 4, pika 1, germa “a”, 5, pika 1, germa “a” dhe 10, pikat 1 dhe 3 të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, të miratuar me vendimin e Bordit të Entit Rregullator të Energjisë (ERE) nr. 109, datë 29.6.2016, të ndryshuar; si dhe neneve 15 dhe 19, pika 1, germa “a” të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 12.4.2024, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 886/1 prot., datë 9.4.2024, të Drejtorisë së Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes, “Mbi kërkesën e shoqërisë ‘FU-GEN’ sh.p.k., për licencim në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali fotovoltaik me kapacitet të instaluar 2 mw, me vendndodhje në Bashkinë Fier”, konstatoi se:

- Shoqëria “FU-GEN” sh.p.k., me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 886 prot., datë 4.4.2024, ka paraqitur kërkesën për licencim në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali fotovoltaik me kapacitet të instaluar 2 mw, me vendndodhje në zonën kadastrale 3358, Njësia Administrative Topojë, Bashkia Fier, qarku Fier.

- Aplikuesi ka kryer pagesën e aplikimit sipas përcaktimeve të aneksit A të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 109, datë 29.6.2016, të ndryshuar.



- Nga shqyrtimi i aplikimit, rezulton se aplikuesi ka plotësuar dokumentacionin në zbatim të përcaktimeve të nenit 9 të rregullores, për pikën 1.1, germat “a”, “b” dhe “c”; për pikën 1.2, germat “a”, “b”, “c” dhe “d”, për pikën 1.3 germat “a” dhe “c”; për pikën 2.1 germat “d”, “e” dhe “f”.

- Nga shqyrtimi i këtij aplikimi konstatohet se nevojitet të plotësohet dokumentacioni si vijon:

Neni 9

Formati dhe dokumentacioni për aplikim

Pika 1.2, “Dokumentacioni juridik dhe administrativ”

- **Germa “b”:** Aplikuesi duhet të depozitojë në ERE dëshminë e penalitetit të lëshuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Burgjeve, për administratorin dhe shoqërinë “FU-GEN” sh.p.k.

Pika 1.3, “Dokumentacioni financiar dhe fiskal”

- **Germa “b”:** Aplikuesi duhet të depozitojë në ERE dokumentacionin përkatës për mbështetjen financiare të investimit, referuar vlerës së këtij investimi në kontratën me MIE-n dhe mënyrën e financimit të parashikuar në planin e biznesit.

Pika 2.1

- **Germa “a”:** Aplikuesi duhet të saktësojë kapacitetin e instaluar dhe të plotësojë të dhënat me kapacitetin e secilës prej njësisë gjeneruese.

- **Germa “b”:** Aplikuesi duhet të depozitojë në ERE dhe kontratën e nënshkruar me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë.

- **Germa “c”:** Aplikuesi duhet të depozitojë në ERE sqarimet/korrigjimet përkatëse për shkresën e OSSH sh.a., për miratimin e pikës së lidhjes.

- **Germa “e”:** Aplikuesi duhet të informojë ERE-n, në rast se ka filluar punimet për ndërtimin e centralit fotovoltaiik.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Të fillojë procedurën për licencimin e shoqërisë “FU-GEN” sh.p.k., në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali fotovoltaiik me kapacitet të instaluar 2 mw, me vendndodhje në zonën kadastrale 3358, Njësia Administrative Topojë, Bashkia Fier, qarku Fier.

2. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë aplikuesin dhe Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t'i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit, në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi, apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË
Erjola Sadushi

VENDIM Nr. 63, datë 12.4.2024

MBI FILLIMIN E PROCEDURËS PËR SHQYRTIMIN E KËRKESËS SË SHOQËRISË “5GX ENERGY” SHPK, PËR LICENCIM NË VEPRIMTARINË E PRODHIMIT TË ENERGJISË ELEKTRIKE NGA CENTRALI FOTOVOLTAIK ME KAPACITET TË INSTALUAR 10 mw, ME VENDNDODHJE NË BASHKINË LUSHNJË, QARKU FIER

Në mbështetje të neneve 16 dhe 37, pika 2, germa “a”, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; neneve 4, pika 1, germa “a”, 5, pika 1, germa “a” dhe 10, pikat 1 dhe 3 të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, të miratuar me vendimin e Bordit të Entit Rregullator të Energjisë (ERE) nr. 109, datë 29.6.2016, të ndryshuar; si dhe neneve 15 dhe 19, pika 1, germa “a” të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 12.4.2024, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 866/1 prot., datë 9.4.2024, të Drejtorisë së Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes, “Mbi kërkesën e shoqërisë ‘5GX Energy’ sh.p.k., për licencim në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali fotovoltaiik me kapacitet të instaluar 10 mw, me vendndodhje në zonën kadastrale 1020, fshati Allprenaj, Njësia



Administrative Golem, Bashkia Lushnjë, qarku Fier”,

konstatoi se:

- Shoqëria “5GX Energy” sh.p.k., me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 855 prot., datë 3.4.2024, ka paraqitur kërkesën për licencim në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali fotovoltaiik me kapacitet të instaluar 10 mw, me vendndodhje në zonën kadastrale 1020, fshati Allprenaj, Njësia Administrative Golem, Bashkia Lushnjë, qarku Fier.

- Aplikuesi ka kryer pagesën e aplikimit sipas përcaktimeve të aneksit A të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar.

- Nga shqyrtimi i aplikimit, rezulton se aplikuesi ka plotësuar dokumentacionin në zbatim të përcaktimeve të nenit 9, për pikën 1.1, germat “a”, “b” dhe “c”; për pikën 1.2, germat “c” dhe “d”; për pikën 1.3 germat “a” dhe “c”; për pikën 2.1 germat “a”, “b”, “c”, “d”, “e” dhe “f”.

- Nga shqyrtimi i këtij aplikimi konstatohet se nevojitet të plotësohet dokumentacioni si vijon:

Neni 9

Formati dhe dokumentacioni për aplikim

Pika 1.2, “Dokumentacioni juridik dhe administrativ”

- **Germa “a”:** Aplikuesi duhet të përfshijë në objektin e veprimtarisë së tij dhe prodhimin e energjisë elektrike.

- **Germa “b”:** Aplikuesi duhet depozitojë në ERE dëshminë e penalitetit të lëshuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Burgjeve, për shoqërinë “5GX Energy” sh.p.k.

- Pika 1.3, “Dokumentacioni financiar dhe fiskal”

- **Germa “b”:** Aplikuesi duhet të dokumentojë në ERE mbështetjen financiare për vlerën e mbetur të investimit.

- Pika 2.1

- **Germa “a”:** Aplikuesi duhet të bëjë saktësimet përkatëse në numrin e njërive gjeneruese dhe kapacitetin e instaluar të secilës, referuar kapaciteti total prej 10 mw.

- **Germa “e”:** Aplikuesi duhet të sqarojë nevojën për pajisje me një VNM të re brenda vlefshmërisë së VNM-së së mëparshme, si dhe të informojë ERE-n, në rast nëse ka filluar punimet për ndërtimi e centralit fotovoltaiik.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Të fillojë procedurën për licencimin e shoqërisë “5GX Energy” sh.p.k., në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali fotovoltaiik me kapacitet të instaluar 10 mw, me vendndodhje në zonën kadastrale 1020, fshati Allprenaj, Njësia Administrative Golem, Bashkia Lushnjë, qarku Fier.

2. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë aplikuesin dhe Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t'i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit, në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë Bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË

Erjola Sadushi

VENDIM

Nr. 64, datë 12.4.2024

MBI FILLIMIN E PROCEDURËS PËR SHQYRTIMIN E KËRKESËS SË SHOQËRISË “5GX ENERGY” SHPK, PËR LICENCIM NË VEPRIMTARINË E TREGTIMIT TË ENERGJISË ELEKTRIKE

Në mbështetje të neneve 16 dhe 37, pika 2, germa “d”, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; neneve 4, pika 1, germa “e”, 5, pika 1, germa “e” dhe 10, pikat 1 dhe 3 të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, të miratuar me vendimin e Bordit të Entit Rregullator të Energjisë (ERE) nr. 109, datë 29.6.2016, të ndryshuar; si dhe neneve 15



dhe 19, pika 1, germa “a” të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 12.4.2024, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 857/1 prot., datë 9.4.2024, të Drejtorisë së Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes “Mbi kërkesën e shoqërisë ‘5GX Energy’ sh.p.k. për licencim në veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike”,

konstatoi se:

- Shoqëria “5GX Energy” sh.p.k., me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 867 prot., datë 3.4.2024, ka paraqitur kërkesën për licencim në veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike.

- Aplikuesi ka kryer pagesën e aplikimit sipas përcaktimeve të aneksit A të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar.

- Nga shqyrtimi i aplikimit, rezulton se aplikuesi ka plotësuar dokumentacionin në zbatim të përcaktimeve të nenit 9 të rregullores: për pikën 1.1, gerrat “a”, “b” dhe “c”; për pikën 1.2, gerrat “a”, “c” dhe “d”; për pikën 1.3 germa “a”; si dhe pikën 2.5.

- Nga shqyrtimi i këtij aplikimi konstatohet se nevojitet të plotësohet dokumentacioni si vijon:

Neni 9

Formati dhe dokumentacioni për aplikim

Pika 1.2, “Dokumentacioni juridik dhe administrativ”

- **germa “b”:** Aplikuesi duhet të depozitojë në ERE dëshminë e penalitetit të lëshuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Burgjeve, për shoqërinë “5GX Energy” sh.p.k.

Pika 1.3, “Dokumentacioni financiar dhe fiskal”

- **germa “b”:** Aplikuesi duhet të depozitojë dokumentacion vërtetues për garantimin e ushtrimit të veprimtarisë së tregtimit të energjisë elektrike për të paktën 1 muaj.

- **germa “c”:** Aplikuesi duhet të plotësojë planin e biznesit me mënyrën e financimit të ushtrimit të veprimtarisë së tregtimit të energjisë elektrike.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Të fillojë procedurën për licencimin e shoqërisë “5GX Energy” sh.p.k., në veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike.

2. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë aplikuesin për vendimin e bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t’i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit, në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë Bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË

Erjola Sadushi

VENDIM

Nr. 65, datë 12.4.2024

MBI NJË NDRYSHIM NË VENDIMIN E BORDIT TË ERE-s NR. 116, DATË 24.5.2022, “MBI LICENCIMIN E SHOQËRISË ‘SPV BLUE 1’ SHPK NË VEPRIMTARINË E PRODHIMIT TË ENERGJISË ELEKTRIKE, NGA CENTRALI FOTOVOLTAIK ‘BLUE 1’ ME VENDNDODHJE NË ZONËN E SHEQ MARINASIT, BASHKIA FIER, ME KAPACITET TË INSTALUAR 50 mw”, I NDRYSHUAR

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të nenit 113, të ligjit nr. 44/2015, “Kodi i Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë”; si dhe të nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të Entit Rregullator të Energjisë (ERE) nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 12.4.2024, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 833/1 prot., datë 8.4.2024, të përgatitur nga Drejtoria e Licencimit,



Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes “Mbi një ndryshim në vendimin e Bordit të ERE-s nr. 116, datë 24.5.2022, ‘Mbi licencimin e shoqërisë ‘SPV BLUE 1’ sh.p.k. në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, nga centrali fotovoltaiik ‘Blue 1’ me vendndodhje në zonën e Sheq Marinasit, Bashkia Fier, me kapacitet të instaluar 50 mw”, i ndryshuar”, konstatoi se:

- Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 116, datë 24.5.2022, të ndryshuar me vendimin nr. 202, datë 23.6.2023, ka vendosur të licencojë shoqërinë “SPV BLUE 1” sh.p.k. në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, nga centrali fotovoltaiik “Blue 1”, me kapacitet të instaluar 50 mw, për një afat 25-vjeçar duke filluar nga data e operimit, por jo më vonë se data 1.4.2024.

- Me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 833 prot., datë 28.3.2024, i licencuari “SPV BLUE 1” sh.p.k. ka kërkuar ndryshimin e datës së fillimit të operimit, duke argumentuar se punimet për ndërtimin e parkut fotovoltaiik “Blue 1” janë në fazën përfundimtare për të vijuar më pas me energjizimin dhe testimet përkatëse të veprës. Meqenëse punimet për ndërtimin e nënstacionit 220/110/35/20 kV Hoxharë, si dhe të linjës së transmetimit 220 kV, që lidh nënstacionin Hoxharë 220/110/35/20 kV me linjën Fier–Babicë janë ende në proces realizimi, energjizimi dhe operimi i parkut fotovoltaiik “Blue 1” mbetet në funksion të realizimit të investimeve nga OST-ja.

- Për sa më sipër, shoqëria ka kërkuar nga ERE që afati i fillimit të operimit të parkut fotovoltaiik “Blue 1” të konsiderohet momenti i energjizimit dhe depozitimit të të dhënave të testimit/komisionimit të parkut fotovoltaiik “Blue 1” pranë ERE-s.

- Në rrethanat kur shoqëria nuk ka filluar ende me ushtrimin e veprimtarisë së licencuar, vlerësojmë të justifikuar kërkesën e saj për të filluar afatin 25-vjeçar të vlefshmërisë së licencës nga dokumentimi në ERE i testimit/komisionimit të parkut fotovoltaiik “Blue 1”, duke marrë në konsideratë se kjo nuk afekton as përcaktimet e kontratës nr. 2720 rep., nr. 2066 kol., të datës 9.7.2021, të nënshkruar ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), në cilësinë e autoritetit kontraktues dhe shoqërisë “SPV BLUE 1” sh.p.k. në cilësinë e mbajtësit të miratimit përfundimtar. Në nenin 9, pika 2 e kësaj kontrate është parashikuar që mbajtësi i miratimit merr përsipër të vërë në punë parkun

fotovoltaiik, brenda 60 muajve nga marrja e të gjitha lejeve për fillimin e punimeve.

- Në nenin 113, të ligjit nr. 44/2015, “Kodi i Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë”, është parashikuar mundësia e ndryshimit të një akti, me nismën e vetë organit që e ka nxjerrë, duke përcaktuar dhe formën ligjore të këtij ndryshimi të aktit, e cila duhet të bëhet me një akt të ri me shkrim.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Pika 1, e vendimit të Bordit të ERE-s nr. 116, datë 24.5.2022, i ndryshuar, bëhet si vijon:

1. Të licencojë shoqërinë “SPV BLUE 1” sh.p.k., në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali fotovoltaiik “Blue 1”, me kapacitet të instaluar 50 mw, për një afat 25-vjeçar, duke filluar ky afat nga dokumentimi në ERE i testimit/komisionimit të centralit, por jo më vonë se data 9.7.2026.

2. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë shoqërinë “SPV BLUE 1” sh.p.k., Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, “Operatorin e Sistemit të Transmetimit” sh.a. dhe “Furnizuesin e Tregut të Lirë” sh.a. për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t'i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë Bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË
Erjola Sadushi



VENDIM

Nr. 66, datë 12.4.2024

**MBI HEQJEN E PEZULLIMIT TË
VENDOSUR ME VENDIMIN NR. 309,
DATË 30.10.2023, “MBI PEZULLIMIN E
VENDIMMARRJES SË BORDIT TË ERE-s,
NË LIDHJE ME APLIKIMIN E
SHOQËRISË “ECO-ELB” SHA PËR
RINOVIMIN E LICENCËS NË
VEPRIMTARINË E PRODHIMIT TË
ENERGJISË ELEKTRIKE”,
DHE RINOVIMIN E LICENCËS SË
SHOQËRISË “ECO-ELB” SHA, NË
VEPRIMTARINË E PRODHIMIT TË
ENERGJISË ELEKTRIKE**

Në mbështetje të neneve 16, 37, pika 2, germa “a” dhe 38 të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; neneve 4, pika 1, germa “a”, 5, pika 1, germa “a” dhe 16 të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, të miratuar me vendimin e Bordit të Entit Rregullator të Energjisë (ERE) nr. 109, datë 29.6.2016, të ndryshuar; si dhe nenin 15 të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 12.4.2024, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 645/4 prot., datë 9.4.2024, të Drejtorisë së Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes, “Mbi heqjen e pezullimit të vendosur me vendimin nr. 309, datë 30.10.2023, ‘Mbi pezullimin e vendimarrjes së Bordit të ERE-s, në lidhje me aplikimin e shoqërisë ‘ECO-ELB’ sh.a. për rinovimin e licencës së në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike’, dhe rinovimin e licencës së shoqërisë ‘ECO-ELB’ sh.a., në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike”,

konstatoi se:

- Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 309, datë 30.10.2023, vendosi të pezullojë vendimarrjen për aplikimin e shoqërisë “ECO-ELB” sh.a., për rinovimin e licencës në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali i përpunimit të mbetjeve urbane, qarku Elbasan, me kapacitet të instaluar 2850 kw, derisa shoqëria të depozitojë në ERE kontratën e rinovuar të qirasë me Agjencinë e

Administrimit të Pasurive të Sekuestruara dhe të Konfiskuara për përdorimin e impiantit të incenerimit për prodhimin e energjisë elektrike, brenda datës 27.3.2024.

- ERE ka njoftuar shoqërinë për këtë vendimarrje me shkresën nr. 137/20 prot., datë 31.10.2023, dhe me shkresën nr. 645 prot., datë 16.2.2024, i është kujtuar plotësimi i këtij dokumenti brenda afatit të përcaktuar në vendim.

- Me *e-mail-in* e datës 29.1.2024 dhe shkresën e protokolluar në ERE me nr. 645/3 prot., datë 4.4.2024, shoqëria ka depozituar në ERE kontratën e qirasë nr. 1111 prot., datë 28.3.2024, nënshkruar mes Agjencisë së Administrimit të Pasurive të Sekuestruara dhe Konfiskuara (në cilësinë e qiradhënësit) dhe shoqërisë “ECO-ELB” sh.a. (në cilësinë e qiramarrësit) me afat nga 28.3.2024 deri më 27.3.2025. Po ashtu, shoqëria ka bërë me dije se turbina nuk ka qenë dhe vazhdon të mos jetë në gjendje pune.

- Me depozitimin e kontratës së qirasë si më sipër rezulton se nuk ekziston më kushti pezullues i vendimit të nr. 309/2023, e në të tilla rrethana vlerësohet të vijohet me heqjen e këtij pezullimi dhe marrjen e vendimit përfundimtar, në lidhje me rinovimin e licencës së shoqërisë “ECO-ELB” sh.a. në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali i përpunimit të mbetjeve urbane, qarku Elbasan, me kapacitet të instaluar 2850 kw.

- ERE, në zbatim të nenit 38 të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar, dhe nenit 5 të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, lëshon një licencë për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike deri në 30 vjet, por afati i kontratës së qirasë të nënshkruar ndërmjet Agjencisë së Administrimit të Pasurive të Sekuestruara dhe Konfiskuara (në cilësinë e qiradhënësit) dhe shoqërisë “ECO-ELB” sh.a. (në cilësinë e qiramarrësit) ka afat vlefshmërie deri më 27.3.2025. Në këto rrethana, ERE kushtëzohet nga ky afat për sa i përket afatit të vlefshmërisë që do të ketë ky rinovim licence, pra deri më 27.3.2025.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Heqjen e pezullimit të vendimarrjes për aplikimin e shoqërisë “ECO-ELB” sh.a. të vendosur



me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 309, datë 30.10.2023.

2. Të rinovojë licencën e shoqërisë “ECO-ELB” sh.a., në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike nga centrali i përpunimit të mbetjeve urbane, qarku Elbasan, me kapacitet të instaluar 2850 kw, me afat deri më 27.3.2025.

3. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes, të njoftojë shoqërinë “ECO-ELB” sh.a. dhe Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t'i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit, në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë Bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË
Erjola Sadushi

VENDIM
Nr. 67, datë 12.4.2024

**MBI ZGJATJEN E VENDIMMARRJES SË
BORDIT TË ERE-s, PËR SHQYRTIMIN E
KËRKESËS SË SHOQËRISË “ENSCO
TRADING (ALBANIA)” SHPK, PËR
RINOVIMIN E LICENCËS NË
VEPRIMTARINË E TREGTIMIT TË
ENERGJISË ELEKTRIKE**

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të nenit 14, pika 3, të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, të miratuar me vendimin e Bordit të Entit Rregullator të Energjisë (ERE) nr. 109, datë 29.6.2016, të ndryshuar; si dhe të nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96 datë 17.6.2016, Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës

12.4.2024, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 586/11 prot., datë 9.4.2024, të përgatitur nga Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes “Mbi kërkesën e shoqërisë ‘ENSCO Trading (Albania)’ sh.p.k. për rinovimin e licencës në veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike”,

konstatoi se:

- Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 35, datë 27.3.2024, vendosi të fillojë procedurën për rinovimin e licencës nr. 450, seria T19, të shoqërisë “ENSCO Trading (Albania)” sh.p.k. në veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, dhënë me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 136, datë 6.9.2019.

- ERE botoi njoftimin në median e shkruar për fillimin e kësaj procedure (në datat 28.3.2024 dhe 29.3.2024) dhe në përfundim të afatit të pritjes së komenteve apo objeksioneve nga të tretët (data 8.4.2024), nuk rezultoi të ketë të tilla. Njoftimi për fillimin e kësaj procedure u botua edhe në faqen zyrtare të internetit të ERE-s.

- Me shkresën me nr. 586/9 prot., datë 29.3.2024, ERE iu drejtua shoqërisë duke e njoftuar mbi fillimin e procedurës dhe duke i kërkuar dokumentacion për saktësim/plotësim të mëtejshëm. Kjo shkresë u kthye mbrapsht nga shërbimi postar me shënimin “Adresë e pamjaftueshme”, ndaj ERE njoftoi subjektin nëpërmjet adresës së *email-it*, në datën 5.4.2024 dhe kërkoj që shoqëria të saktësojë adresën, për të ditur vijimin e komunikimit shkresor.

- Në vijim, shoqëria, nëpërmjet *email-it*, saktësoi adresën e saj por nga ana tjetër kërkoj sqarim të mëtejshëm, në lidhje me dokumentacionin që duhet të plotësojë në vijim.

- Në nenin 14, pika 3, të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien, modifikimin, transferimin, rinovimin, njohjen dhe heqjen e licencave në sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar, parashikohet se Bordi mund të vendosë rast pas rasti për zgjatjen e afatit për marrjen e vendimit përfundimtar, për pranimin ose refuzimin e aplikimit për licencë, kur dokumentacioni nuk është i plotë, por jo më shumë se 30 ditë.

- Me qëllim zhvillimin e korrespondencës së mëtejshme me shoqërinë, shqyrtimin e dokumentacionit që shoqëria duhet të dorëzojë në lidhje me këtë aplikim, si dhe duke qenë se Bordi i ERE-s duhet të shprehet brenda datës 16.4.2024 mbi këtë aplikim, në fazën aktuale ku ndodhet

komunikimi me shoqërinë, koha është e pamjaftueshme, ndaj vlerësojmë të zgjatet deri në 30 (tridhjetë) ditë afati i vendimmarrjes së Bordit mbi aplikimin e shoqërisë “ENSCO Trading (Albania)” sh.p.k. për rinovimin e licencës nr. 450, seria T19, të shoqërisë “ENSCO Trading (Albania)” sh.p.k., në veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, dhënë me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 136, datë 6.9.2019,

VENDOSI:

1. Të zgjasë deri në 30 (tridhjetë) ditë afatin për marrjen e vendimit përfundimtar për aplikimin e shoqërisë “ENSCO Trading (Albania)” sh.p.k., për rinovimin e licencës në veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike.

2. Brenda 20 (njëzet) ditëve nga marrja e këtij vendimi, shoqëria të depozitojë në ERE dokumentacionin e munguar.

3. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë shoqërinë për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETARE NË DETYRË

Erjola Sadushi

VENDIM

Nr. 68, datë 12.4.2024

MBI DHËNIEN E GARANCISË SË ORIGINËS PËR ENERGJINË ELEKTRIKE TË PRODHUAR NGA HEC “BISTRICA 1” DHE “BISTRICA 2”, TË SHOQËRISË “KURUM INTERNATIONAL” SHA, PËR VITIN 2023

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të nenit 22, të ligjit nr. 24/2023, “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme”; të neneve 7 dhe 11, të “Rregullores për lëshimin, transferimin dhe anulimin e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”, miratuar nga Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE) me vendimin nr. 229, datë 20.12.2019; të nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-

s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 12.4.2024, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 109/10 prot., datë 9.4.2024, të Drejtorisë së Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes, “Mbi dhënie e garancisë së origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga HEC ‘Ulëz’, ‘Shkopet’, ‘Bistrica 1’ dhe ‘Bistrica 2’, të shoqërisë ‘Kurum International’ sh.a., për vitin 2023”,

konstatoi se:

- Me *email*-in e protokolluar në ERE me nr. 109 prot., datë 10.1.2024, shoqëria “Kurum International” sh.a. ka paraqitur kërkesën për lëshimin e garancisë së origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga HEC “Bistrica 1” dhe “Bistrica 2”, për vitin 2023.

- ERE, me shkresën nr. 109/2 prot., datë 10.1.2024, i ka evidentuar shoqërisë dhe dokumentacionin e munguar të aplikimit.

- Me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 109/3 prot., datë 23.2.2024, shoqëria ka depozituar dokumentacionin plotësues të aplikimit, nga shqyrtimi i të cilit rezultoi se kishte ende informacion/dokumentacion të paplotësuar, ndaj ERE iu drejtuar shoqërisë me shkresën nr. 109/5 prot., datë 21.3.2024.

- Me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 109/7 prot., datë 28.3.2024 dhe *email*-in e protokolluar me nr. 109/10 prot., datë 5.4.2024, shoqëria ka depozituar informacionin/ dokumentacionin e munguar të këtij aplikimi.

- Si në rastet e mëparshme analoge dhe mbështetur në përcaktimet e nenit 22, pika 6, të ligjit nr. 24/2023, me shkresën nr. 109/4 prot., datë 11.3.2024, ERE i është drejtuar OST sh.a. me kërkesën për informacion për sasinë e energjisë elektrike faktike të prodhuar nga këto hidrocentrale, për secilin muaj të vitit 2023, si dhe kodin/numrin e matësit/matësve.

- Në përgjigje, me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 109/6 prot., datë 25.3.2024, OST sh.a. ka paraqitur të dhënat për numrin serial të matësve, si dhe informacion në formë tabelore për energjinë e prodhuar nga HEC “Bistrica 1” dhe “Bistrica 2” për secilin muaj dhe sasinë totale vjetore, duke bërë me dije se për këto dy HEC-e energjia elektrike matet në të njëjtat pika matjeje.

- Nga analizimi i aplikimit rezulton se shoqëria ka plotësuar tërësisht dokumentacionin e kërkuar nga “Rregullorja për lëshimin, transferimin dhe anulimin



e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”, miratuar nga Bordi i ERE-s me vendimin nr. 229, datë 20.12.2019, të ndryshuar me vendimin nr. 379, datë 28.12.2023, “Mbi disa ndryshime të përkohshme në procedurat për dhënien e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”.

- Për sa më sipër, vlerësohet dhënia e garancisë së origjinës për energjinë e prodhuar nga HEC “Bistrica 1” dhe “Bistrica 2”, për periudhën 1.1.2023 deri më 31.12.2023, sipas sasive të dhëna nga OST sh.a.

- Në zbatim të përcaktimeve të nenit 22, pika 5, të ligjit nr. 24/2023, “Garancia e origjinës është e vlefshme për një vit duke filluar nga dita e fundit e periudhës së prodhimit për të cilën është lëshuar”.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Dhënien e garancisë së origjinës për prodhimin e energjisë elektrike nga HEC “Bistrica 1” dhe “Bistrica 2”, i shoqërisë “Kurum International” sh.a., për periudhën 1.1.2023–31.12.2023, sipas tabelës bashkëlidhur këtij vendimi.

2. Garancia e origjinës, e dhënë sipas përcaktimeve të këtij vendimi, është e vlefshme për 1 (një) vit duke filluar nga dita e fundit e periudhës së prodhimit për të cilën është lëshuar.

3. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë shoqërinë për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t'i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë Bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË
Erjola Sadushi

Prodhimi mujor (mwh) /HEC	HEC “Bistrica 1” dhe “Bistrica 2”
Janar	15334
Shkurt	13719
Mars	15427
Prill	14240
Maj	13791
Qershor	12589
Korrik	12321
Gusht	11970
Shtator	10980
Tetor	10519
Nëntor	12875
Dhjetor	14296
Totali	158061

VENDIM

Nr. 69, datë 12.4.2024

MBI DHËNIEN E GARANCISË SË ORIGINËS PËR ENERGJINË ELEKTRIKE TË PRODHUAR NGA HEC “SHKOPET”, I SHOQËRISË “KURUM INTERNATIONAL” SHA, PËR VITIN 2023

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të nenit 22, të ligjit nr. 24/2023, “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme”; të neneve 7 dhe 11, të “Rregullores për lëshimin, transferimin dhe anulimin e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”, miratuar nga Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE) me vendimin nr. 229, datë 20.12.2019; të nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 12.4.2024, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 109/10 prot., datë 9.4.2024, të Drejtorisë së Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes “Mbi dhënien e garancisë së origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga HEC ‘Ulëz’, ‘Shkopet’, ‘Bistrica 1’ dhe ‘Bistrica 2’, të shoqërisë ‘Kurum International’ sh.a., për vitin 2023”,

konstatoi se:

- Me email-in e protokolluar në ERE me nr. 109 prot., datë 10.1.2024, shoqëria “Kurum International” sh.a. ka paraqitur kërkesën për lëshimin e garancisë së origjinës për energjinë



elektrike të prodhuar nga HEC “Shkopet”, për vitin 2023.

- ERE, me shkresën nr. 109/2 prot., datë 10.1.2024, i ka evidentuar shoqërisë dhe dokumentacionin e munguar të aplikimit.

- Me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 109/3 prot., datë 23.2.2024, shoqëria ka depozituar dokumentacionin plotësues të aplikimit, nga shqyrtimi i të cilit rezultoi se kishte ende informacion/dokumentacion të paplotësuar, ndaj ERE iu drejtua shoqërisë me shkresën nr. 109/5 prot., datë 21.3.2024.

- Me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 109/7 prot., datë 28.3.2024 dhe *email-in* e protokolluar me nr. 109/10 prot., datë 5.4.2024, shoqëria ka depozituar informacionin/ dokumentacionin e munguar të këtij aplikimi.

- Si në rastet e mëparshme analoge dhe mbështetur në përcaktimet e nenit 22, pikës 6, të ligjit nr. 24/2023, me shkresën nr. 109/4 prot., datë 11.3.2024, ERE i është drejtuar OST sh.a. me kërkesën për informacion për sasinë e energjisë elektrike faktike të prodhuar nga këto hidrocentrale për secilin muaj të vitit 2023, si dhe kodin/numrin e matësit/matësve.

- Në përgjigje, me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 109/6 prot., datë 25.3.2024, OST sh.a. ka paraqitur të dhënat për numrin serial të matësve, si dhe informacion në formë tabelore për energjinë e prodhuar nga HEC “Shkopet” për secilin muaj dhe sasinë totale vjetore, duke bërë me dije se për këto dy HEC-e energjia elektrike matet në të njëjtat pika matjeje.

- Nga analizimi i aplikimit rezulton se shoqëria ka plotësuar tërësisht dokumentacionin e kërkuar nga “Rregullorja për lëshimin, transferimin dhe anulimin e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”, miratuar nga Bordi i ERE-s me vendimin nr. 229, datë 20.12.2019, të ndryshuar me vendimin nr. 379, datë 28.12.2023, “Mbi disa ndryshime të përkohshme në procedurat për dhënien e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”.

- Për sa më sipër, vlerësohet dhënia e garancisë së origjinës për energjinë e prodhuar nga HEC “Shkopet” për periudhën 1.1.2023 deri më 31.12.2023, sipas sasive të dhëna nga OST sh.a.

- Në zbatim të përcaktimeve të nenit 22, pikës 5, të ligjit nr. 24/2023, garancia e origjinës është e vlefshme për një vit duke filluar nga dita e fundit e periudhës së prodhimit për të cilën është lëshuar.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Dhënien e garancisë së origjinës për prodhimin e energjisë elektrike nga HEC “Shkopet” i shoqërisë “Kurum International” sh.a., për periudhën 1.1.2023–31.12.2023, sipas tabelës bashkëlidhur këtij vendimi.

2. Garancia e origjinës, e dhënë sipas përcaktimeve të këtij vendimi, është e vlefshme për 1 (një) vit duke filluar nga dita e fundit e periudhës së prodhimit për të cilën është lëshuar.

3. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë shoqërinë për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t'i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë Bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË

Erjola Sadushi

Prodhimi mujor (mwh) /HEC	HEC “Shkopet”
<i>Janar</i>	12113
<i>Shkurt</i>	11439
<i>Mars</i>	8896
<i>Prill</i>	8434
<i>Maj</i>	13203
<i>Qershor</i>	5879
<i>Korrik</i>	5945
<i>Gusht</i>	0
<i>Shtator</i>	0
<i>Tetor</i>	0
<i>Nëntor</i>	0
<i>Dhjetor</i>	4174
Totali	70083



VENDIM

Nr. 70, datë 12.4.2024

**MBI DHËNIEN E GARANCISË SË
ORIGINËS PËR ENERGJINË
ELEKTRIKE TË PRODHUAR NGA HEC
“ULËZ”, I SHOQËRISË “KURUM
INTERNATIONAL” SHA, PËR VITIN 2023**

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të nenit 22, të ligjit nr. 24/2023, “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme”; të neneve 7 dhe 11, të “Rregullores për lëshimin, transferimin dhe anulimin e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”, miratuar nga Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE) me vendimin nr. 229, datë 20.12.2019; të nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 12.4.2024, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 109/10 prot., datë 9.4.2024, të Drejtorisë së Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes “Mbi dhënien e garancisë së origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga HEC ‘Ulëz’, ‘Shkopet’, ‘Bistrica 1’ dhe ‘Bistrica 2’, të shoqërisë ‘Kurum International’ sh.a., për vitin 2023”,

konstatoi se:

- Me *email*-in e protokolluar në ERE me nr. 109 prot., datë 10.1.2024, shoqëria “Kurum International” sh.a. ka paraqitur kërkesën për lëshimin e garancisë së origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga HEC “Ulëz”, për vitin 2023.

- ERE, me shkresën nr. 109/2 prot., datë 10.1.2024, i ka evidentuar shoqërisë dhe dokumentacionin e munguar të aplikimit.

- Me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 109/3 prot., datë 23.2.2024, shoqëria ka depozituar dokumentacion plotësues të aplikimit, nga shqyrtimi i të cilit rezultoi se kishte ende informacion/dokumentacion të paplotësuar, ndaj ERE iu drejtuar shoqërisë me shkresën nr. 109/5 prot., datë 21.3.2024.

- Me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 109/7 prot., datë 28.3.2024 dhe *email*-in e protokolluar me nr. 109/10 prot., datë 5.4.2024,

shoqëria ka depozituar informacionin / dokumentacionin e munguar të këtij aplikimi.

- Si në rastet e mëparshme analoge dhe mbështetur në përcaktimet e nenit 22, pika 6, të ligjit nr. 24/2023, me shkresën nr. 109/4 prot., datë 11.3.2024, ERE i është drejtuar OST sh.a. me kërkesën për informacion për sasinë e energjisë elektrike faktike të prodhuar nga këto hidrocentrale për secilin muaj të vitit 2023, si dhe kodin/numrin e matësit/matësve.

- Në përgjigje, me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 109/6 prot., datë 25.3.2024, OST sh.a. ka paraqitur të dhënat për numrin serial të matësve, si dhe informacion në formë tabelore për energjinë e prodhuar nga HEC “Ulëz” për secilin muaj dhe sasinë totale vjetore, duke bërë me dije se për këto dy HEC-e energjia elektrike matet në të njëjtat pika matjeje.

- Nga analizimi i aplikimit, rezulton se shoqëria ka plotësuar tërësisht dokumentacionin e kërkuar nga “Rregullorja për lëshimin, transferimin dhe anulimin e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”, miratuar nga Bordi i ERE-s me vendimin nr. 229, datë 20.12.2019, të ndryshuar me vendimin nr. 379, datë 28.12.2023, “Mbi disa ndryshime të përkohshme në procedurat për dhënien e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”.

- Për sa më sipër, vlerësohet dhënia e garancisë së origjinës për energjinë e prodhuar nga HEC “Ulëz” për periudhën 1.1.2023 deri më 31.12.2023, sipas sasive të dhëna nga OST sh.a.

- Në zbatim të përcaktimeve të nenit 22, pika 5, të ligjit nr. 24/2023, garancia e origjinës është e vlefshme për një vit duke filluar nga dita e fundit e periudhës së prodhimit për të cilën është lëshuar.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Dhënien e garancisë së origjinës për prodhimin e energjisë elektrike nga HEC “Ulëz” i shoqërisë “Kurum International” sh.a., për periudhën 1.1.2023–31.12.2023, sipas tabelës bashkëlidhur këtij vendimi.

2. Garancia e origjinës, e dhënë sipas përcaktimeve të këtij vendimi, është e vlefshme për 1 (një) vit duke filluar nga dita e fundit e periudhës së prodhimit për të cilën është lëshuar.



3. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë shoqërinë për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t'i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë Bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË
Erjola Sadushi

Prodhimi mujor (mwh) /HEC	HEC "Ulëz"
<i>Janar</i>	16823
<i>Shkurt</i>	15932
<i>Mars</i>	12040
<i>Prill</i>	12226
<i>Maj</i>	18767
<i>Qershor</i>	8206
<i>Korrik</i>	8583
<i>Gusht</i>	1643
<i>Shtator</i>	1390
<i>Tetor</i>	1509
<i>Nëntor</i>	18255
<i>Dhjetor</i>	23473
Totali	138847 mwh

VENDIM
Nr. 71, datë 12.4.2024

**MBI KËRKESËN E SHOQËRISË
"WENERG" SHA, PËR MARRJEN E
AUTORIZIMIT TË ERE-s, PËR
VENDOSJEN E BARRËS SIGURUESE TË
RADHËS SË DYTË MBI AKSIONET E SAJ
SI MJET PËR GARANTIMIN E
DETYRIMIT NDAJ TË TRETËVE**

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, "Për sektorin e energjisë elektrike", të ndryshuar; të nenit 9, pika 8 dhe nenit 10, të "Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien e autorizimit nga ERE për ndryshimin e statusit ligjor të të licencuarit,

ndryshimin e ortakut/aksionarit që kontrollon interesat e të licencuarit dhe vendosjen e kuotave/aksioneve të ortakut/aksionerit që kontrollon interesat e të licencuarit si mjete për garantimin e përmbushjes së detyrimit/eve ndaj të tretëve", miratuar me vendimin e Bordit të Entit Rregullator të Energjisë (ERE) nr. 235, datë 26.11.2021; si dhe të nenit 15, të "Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s", miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016, Bordin i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 12.4.2024, mbasi shqyrtoi relacionin nr. 185/4 prot., datë 9.4.2024, të përgatitur nga Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes "Mbi kërkesën e shoqërisë 'WEnerg' sh.a. për dhënien e autorizimit nga ERE për vendosjen e barrës sigurose të radhës së dytë mbi aksionet e saj, si mjet për garantimin e detyrimit ndaj të tretëve",

konstatoi se:

- Shoqëria "WEnerg" sh.a. është licencuar në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 51, datë 5.7.2010, si dhe në veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 137, datë 8.10.2012.

- Me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 185 prot., datë 18.1.2024, shoqëria ka paraqitur kërkesën për të marrë autorizimin e ERE-s, për vendosjen e barrës sigurose të radhës së dytë mbi aksionet e shoqërisë "WEnerg" sh.a. nga "YLLIAD" sh.p.k. në favor të CN'AIR, kjo si garanci për pagesën e shtesës së çmimit 1 dhe shtesës së çmimit 2, referuar përcaktimeve të marrëveshjes për shitblerjen e aksioneve të shoqërisë "WEnerg" sh.a., nënshkruar më 1.6.2023, mes "YLLIAD" sh.p.k. dhe "CN'AIR".

- Me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 238, datë 21.12.2020, është vendosur dhënia e autorizimit nga ERE për barrësimin e 100% të aksioneve të shoqërisë "WEnerg" sh.a., në favor të "Bankës OTP Albania" sh.a. (ish-Societe Generale Albania sh.a.).

- Në lidhje me këtë barrësim, shoqëria ka depozituar në ERE deklaratën noteriale të datës 29.3.2024, me anë të së cilës "Banka OTP Albania" sh.a., në cilësinë si barrëmarrëse e radhës së parë mbi aksionet e shoqërisë "WEnerg" sh.a. jep pëlqimin e saj për vendosjen e barrës sigurose të radhës së dytë në favor të CN'AIR, me kushtin që kjo barrë të fshihet në momentin e plotësimit të kushteve të parashikuara në kontratën e cedimit mes palëve.



- Pas shqyrtimit të kërkesës dhe dokumentacionit të depozituar nga shoqëria, me shkresën e ERE-s nr. 185/1 prot., datë 2.2.2024, i është evidentuar shoqërisë informacioni/dokumentacioni i munguar i këtij aplikimi. Me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 185/2 prot., datë 20.2.2024, shoqëria ka depozituar dokumentacion plotësues të aplikimit.

- Duke qenë se kishte ende dokumentacion të paplotësuar, ERE iu drejtua shoqërisë me shkresën nr. 185/3 prot., datë 13.3.2024. Në përgjigje, me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 185/4 prot., datë 2.4.2024, shoqëria ka depozituar dokumentacionin e munguar të aplikimit.

- Pas analizimit të kërkesës dhe dokumentacionit rezulton se shoqëria ka plotësuar tërësisht dokumentacionin e kërkuar në nenin 8, pikat 1 dhe 2, të “Rregullores për procedurat dhe afatet për dhënien e autorizimit nga ERE për ndryshimin e statusit ligjor të të licencuarit, ndryshimin e ortakut/aksionarit që kontrollon interesat e të licencuarit dhe vendosjen e kuotave/aksioneve të ortakut/aksionarit që kontrollon interesat e të licencuarit si mjete për garantimin e përmbushjes së detyrimit/eve ndaj të tretëve”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 235, datë 26.11.2021, si dhe rezulton se ka shlyer të gjitha detyrimet ndaj ERE-s për sa i përket pagesave rregullatore.

- Dhënia e autorizimit nga ERE për vendosjen e aksioneve të shoqërisë “WEnerg” sh.a. si mjet për garantimin e detyrimit ndaj të tretëve nuk e çliron këtë të fundit nga detyrimi për të marrë autorizimin/miratimin e organeve të tjera apo palëve të treta për këtë ndryshim, në rast se kjo kërkohet nga këto organe.

- Për shkak të natyrës që ka vendosja e një mjeti të tillë mbi aksionet për garantimin e detyrimit përkatës nga i licencuari, vlerësohet që t’i lihet kusht shoqërisë që të njoftojë ERE-n për heqjen e barrës siguruese mbi aksionet ose në rast të ndodhjes së një ekzekutimi të detyrueshëm.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Dhënien e autorizimit të ERE-s për vendosjen e barrës siguruese të radhës së dytë mbi aksionet e shoqërisë “WEnerg” sh.a. në favor të “CN’AIR”.

2. Dhënia e Autorizimit nga ERE, sipas përcaktimeve të pikës 1 të këtij vendimi, nuk e çliron shoqërinë “WEnerg” sh.a. nga detyrimi për të marrë

autorizimin/miratimin e organeve të tjera apo palëve të treta për këtë ndryshim, në rast se kjo kërkohet nga këto organe.

3. Shoqëria “WEnerg” sh.a. duhet të njoftojë ERE-n për heqjen e barrës siguruese mbi aksionet ose në rast të ndodhjes së një ekzekutimi të detyrueshëm.

4. Ky vendim është objekt rishikimi nga ERE.

5. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë shoqërinë “WEnerg” sh.a. dhe Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t’i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë Bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË
Erjola Sadushi

VENDIM Nr. 72, datë 15.4.2024

MBI PËRCAKTIMIN E ÇMIMIT TË SHITJES SË ENERGJISË ELEKTRIKE PËR KATEGORINË E KLIENTËVE “FURRA BUKE DHE/OSE PRODHIM MIELLI”

Në mbështetje të neneve 16, 83 dhe 85 të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; vendimit të Këshillit të Ministrave (VKM) nr. 456, datë 29.6.2022, “Për miratimin e kushteve për vendosjen e detyrimit të shërbimit publik, që do të zbatohen ndaj të licencuarve në sektorin e energjisë elektrike, të cilët ushtrojnë aktivitetin e prodhimit, transmetimit, shpërndarjes dhe furnizimit me energji elektrike”; neneve 15, dhe 22 të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të Entit Rregullator të Energjisë (ERE) nr. 96, datë 17.6.2016; si dhe “Metodologjisë së



përcaktimit të çmimeve për shitjen e energjisë elektrike me pakicë të klientët fundorë që furnizohen nga Furnizuesi i Shërbimit Universal (FSHU)”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 189, datë 23.11.2017; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 15.4.2024, pasi shqyrtoi relacionin me nr. 793/6 prot., datë 12.4.2024, të përgatitur nga Drejtoria e Tarifave dhe Çmimeve, “Mbi përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike për kategorinë e klientëve ‘Furra buke dhe/ose prodhim mielli’”,

konstatoi se:

- Shoqëria Furnizuesi i Shërbimit Universal (FSHU) sh.a., me shkresën nr. 1583 prot., datë 19.3.2024, protokolluar në ERE me nr. 793 prot., datë 20.3.2024, ka përcjellë në ERE kërkesën për përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike për kategorinë e klientëve “Furra buke dhe/ose prodhim mielli”, të lidhur në nivelin e tensionit 0.4 kV.

- FSHU sh.a., në kërkesën për përcaktim të çmimit të shitjes së energjisë elektrike për subjektet “Furra buke dhe/ose prodhim mielli”, të lidhura në nivelin e tensionit 0.4 kV, ka propozuar një kategorizim të ri të këtyre subjekteve, si më poshtë vijon:

- Kategoria I, ku përfshihen subjektet të cilat përfitojnë çmimin 7.6 lekë/kwh të energjisë elektrike.

Për përfitimin e kësaj tarife subjektet duhet të disponojnë:

1. Licenca për prodhim dhe tregtim buke me NIPT të veçantë të dedikuar ose sekondar.

2. Ambienti i prodhimit ose tregtimit të jetë i veçantë, me dalje më vete dhe i ndarë me ambientet e tjera.

3. Duhet të jenë këto pajisje të domosdoshme:

Dhomë ardhjeje, brumatriçe me kapacitet mbi 50 kg, pajisje frigoriferike pune, makinë prerëse buke, sistem ndriçimi, ajrosje, kondicionimi, si dhe pajisje të tjera ndihmëse për prodhimin dhe tregtimin e bukës.

- Kategoria II, ku përfshihen subjektet të cilat përfitojnë çmimin 9.5 lekë/kwh të energjisë elektrike.

Për përfitimin e kësaj tarife subjektet duhet të disponojnë:

1. Licenca duhet të jetë: prodhim dhe tregtim buke, brumëra dhe pasticerie.

2. Në ambientet e prodhimit dhe të tregtimit duhet të jenë këto pajisje të domosdoshme: dhomë ardhjeje, brumatriçe me kapacitet mbi 50 kg, pajisje frigoriferike pune, makinë prerëse buke, sistem ndriçimi, ajrosje, kondicionimi, si dhe pajisje të tjera ndihmëse për prodhimin dhe tregtimin e bukës.

3. Në ambientet e saj mund të ketë dhe pajisje të tjera për prodhimin, ruajtjen dhe tregtimin e të gjitha produkteve të veta, të pasticerisë dhe brumërave, si:

Pajisje frigoriferike pune, ngrirës dhe freskues, mikser, abatitor, sfoliatriçe, pajisje të tjera pasticerie, banakë (ekspozitor), freskues, ngrirës, ngrohës për tregtimin vetëm të produkteve të veta, të bukës, pasticerisë dhe brumërave.

- Kategoria III, subjektet të cilat përfitojnë çmimin 12 lekë/kwh të energjisë elektrike.

Për përfitimin e kësaj tarife subjektet duhet të disponojnë:

1. Këtë çmim do ta përfitojnë të gjitha ato subjekte që në ambientet e tyre, prodhohet dhe tregtohet: bukë, pasticeri dhe prodhime brumërash.

2. Duhet të ketë të instaluar pajisjet përkatëse, si: dhomë ardhjeje, brumatriçe me kapacitet mbi 50 kg, pajisje frigoriferike pune, makinë prerëse buke, sistem ndriçimi, ajrosje, kondicionimi, si dhe pajisje të tjera ndihmëse për prodhimin dhe tregtimin e bukës.

3. Në ambientet e saj mund të ketë dhe pajisje të tjera për prodhimin, ruajtjen dhe tregtimin e të gjitha produkteve të veta, të pasticerisë dhe brumërave, si: pajisje frigoriferike pune, ngrirës dhe freskues, mikser, abatitor, sfoliatriçe, pajisje të tjera pasticerie, banakë (ekspozitor), freskues, ngrirës, ngrohës për tregtimin vetëm të produkteve të veta, të bukës, pasticerisë dhe brumërave.

4. Në këto ambiente mund të përfshihet edhe shërbimi bar-kafe dhe ushqim vetëshërbim.

- Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 49, datë 2.4.2024, vendosi fillimin e procedurës për shqyrtimin e kërkesës së shoqërisë FSHU sh.a. për përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë për kategorinë e klientëve “Furra buke dhe/ose prodhim mielli”, të lidhur në nivelin e tensionit 0.4 kV.

- Shoqëria FSHU sh.a., në vijim të kërkesës të ERE-s nr. 793/3 prot., datë 4.4.2024, ka përcjellë informacionin në lidhje me efektet e pritshme nga kategorizimi i ri i këtyre subjekte, si dhe ndryshimi i çmimeve për secilën kategori klientësh, duke argumentuar si vijon:



- Të dhëna historike mbi konsumin e energjisë elektrike për kategorinë e klientëve “Furra buke dhe prodhim mielli”, për periudhën 2017–2023, sipas raporteve të strukturës së shitjes. Shoqëria deklaroi se ndryshimet e pazakonta në trendin e konsumit të energjisë në këtë kategori, lidhen me masat e marra për saktësimin e klasifikimit të këtyre klientëve, me kalime të shumta në kategorinë e klientëve privatë, me çmim energjie prej 14 lekë/kwh. Masat e marra për riklasifikimin e kësaj kategorie, kanë zvogëluar në vitin 2022, krahasuar me vitin 2021, me rreth 18 % konsumin e energjisë elektrike të klientëve “Furra buke/ prodhim mielli”.

- Në analizën e kryer nga vetë shoqëria FSHU sh.a. për vitin 2024, nën supozimin se rritja e konsumit të kësaj kategorie klientësh do të vijojë të ruajë trendin e vitit 2023 prej 2.1%.

- FSHU sh.a., me shkresën nr. 1874/1 prot., datë 8.4.2024, protokolluar me tonën me nr. 793/4 prot., datë 9.4.2024, përcolli në ERE informacion në përgjigje të kërkesës së dërguar nga ERE (nr. 793/1 prot., datë 5.4.2024).

- Duke konsideruar kompleksitetin dhe problematikat e shfaqura në procesin e faturimit të energjisë elektrike për subjektet që ushtrojnë veprimtarinë “Furra buke dhe/ose prodhim mielli”, më datë 11.4.2024 u zhvillua një seancë teknike. Palët pjesëmarrëse në këtë seancë ishin shoqëria FSHU sh.a., “Shoqata e prodhuesve të bukës pastiçerisë dhe brumërave”, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), si dhe OSHEE Group, të cilat u vunë në dijeni përmes njoftimit me nr. 793/3 prot., datë 5.4.2023, si dhe drejtoritë teknike të ERE-s.

- Gjatë kësaj seance dëgjimore, përfaqësuesit e shoqatës, si dhe shoqërisë FSHU sh.a., parashtruan faktin se qëllimi i këtij propozimi për kategorizimin dhe përcaktimin e çmimit në përmbushje të kërkesave të “Shoqatës së prodhuesve të bukës, Pastiçerisë dhe Brumërave”, lidhet në mënyrë direkte me mbrojtjen e konsumatorëve nga mundësitë e rritjes së çmimeve të bukës si një produkt me efekt rrënjësor në koston e jetesës së qytetarëve, si dhe me zvogëlimin e mundësive për diskriminim në aktivitetin e subjekteve të përfshira në këtë kategorizim dhe njëkohësisht me klasifikimin e drejtë të tyre.

- FSHU-ja deklaroi se çmimi mesatar i shitjes së energjisë elektrike do të jetë 9.5 lekë/kwh, që përkon me propozimin për klientët në aktivitetin “Furra

buke”, të cilat tregtojnë dhe prodhime brumi (pastiçeri).

- Shoqëria parashikon se rivlerësimi i aktivitetit të këtyre klientëve duke u mbështetur në kushtet e licencimit, si dhe klasifikimi i tyre sipas çmimeve të reja, do të sjellë kthimin e klientëve privatë, që aktualisht blejnë energji elektrike me çmimin 14 lekë/kwh, gjë e cila do të shkaktojë dhe reduktimin e të ardhurave të pritshme të shoqërisë FSHU sh.a. për vitin 2024.

- Mbështetur në përcaktimet e pikës 3 të nenit 8 të “Metodologjisë së përcaktimit të çmimeve për shitjen e energjisë elektrike me pakicë te klientët fundorë, që furnizohen nga Furnizuesi i Shërbimit Universal (FSHU)”, miratuar me vendimin nr. 189, datë 23.11.2017, të Bordit të ERE-s, i licencuari do të propozojë çmime të reja për çdo kategori klientësh, me qëllim që të mbledhë të ardhurat e kërkuara për secilën nga kategoritë e klientëve.

- FSHU sh.a., gjithashtu, ka përcjellë dhe parashikimin e pasqyrës së performancës për vitin 2023, pasi deklaroi se pasqyrat financiare janë ende në proces auditimi, si dhe parashikimin e saj për vitin 2024. Pasqyrat e paraqitura janë sintetike në evidentimin e të dhënave dhe joanalitike, të cilat nuk mundësojnë kryerjen e vlerësimeve të drejta sa i takon mjaftueshmërisë së të ardhurave për arsye se shpenzimet e paraqitura nga shoqëria nuk evidentojnë nën kategoritë e tyre. Evidenca në këtë kontekst nuk mundëson kryerjen e krahasimeve dhe diferencave sa u takon shpenzimeve/të ardhurave të kërkuara të cilat kanë shërbyer për vlerësimet dhe vendimmarrjet e respektive të ERE-s, sipas periudhave paraardhëse.

- Në kushtet kur nuk ka dhe një historik të konsumit faktik për kategoritë e reja të propozuara, të ardhurat e realizuara mbi/nën kërkesën e lejuar për të ardhura për vitin paraardhës, do të shpërndahen sipas kategorive të klientëve bazuar në përqindjet e shitjeve në kwh, në momentin e paraqitjes së aplikimit të rishikimit të çmimeve me pakicë të shoqërisë FSHU sh.a. në zbatim të nenit 7, germa “g” të “Metodologjisë së përcaktimit të çmimeve për shitjen e energjisë elektrike me pakicë te klientët fundorë që Furnizohen nga Furnizuesi i Shërbimit Universal (FSHU)”.

- Nëse ERE do të konstatojë nevojën e rishikimit të kostove të aktivitetit të FSHU sh.a., si dhe çmimeve të shitjes me pakicë për këto kategori klientësh apo dhe klientët e tjerë, të cilët shërbehen



në kushtet e shërbimit univesal të furnizimit në periudhën në vijim, mbështetur në faktorë dhe rrethana domethënëse, të cilat impaktojnë kostot e aktivitetit të shoqërisë, sikurse është vepruar dhe në periudhat e mëparshme rregullatore, ERE do të kryejë rivlerësim dhe rialokimin e tyre në zbatim të legjislacionit në fuqi.

1.Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Miratimin e çmimeve të shitjes së energjisë elektrike për klientët “Furra buke/prodhim mielli” të lidhur në nivelin e tensionit 0.4 kV sipas kategorive në vijim:

a) Kategoria I – Vetëm furra buke/prodhim mielli, që disponojnë: licenca për prodhim dhe tregtim buke me NIPT të veçantë të dedikuar ose sekondar; ambient i prodhimit ose tregtimit është i veçantë, me dalje më vete dhe i ndarë me ambientet e tjera; këto pajisje janë të domosdoshme; dhomë ardhjeje, brumatriçe me kapacitet mbi 50 kg, pajisje frigoriferike pune, makinë prerëse buke, sistem ndriçimi, ajrosje, kondicionimi, si dhe pajisje të tjera ndihmëse për prodhimin dhe tregtimin e bukës – çmimi i shitjes së energjisë elektrike 7.6 lekë/kwh.

b) Kategoria II – Furrë buke, produkte mielli shoqëruese, pastičeri, që disponojnë: licenca prodhim dhe tregtim buke, brumëra dhe pastičerie; në ambientet e prodhimit dhe të tregtimit këto pajisje janë të domosdoshme: dhomë ardhjeje, brumatriçe me kapacitet mbi 50 kg, pajisje

frigoriferike pune, makinë prerëse buke, sistem ndriçimi, ajrosje, kondicionimi, si dhe pajisje të tjera ndihmëse për prodhimin dhe tregtimin e bukës; në ambientet e saj mund të ketë dhe pajisje të tjera për prodhimin, ruajtjen dhe tregtimin e të gjitha produkteve të veta, të pastičerisë dhe brumërave, si: Pajisje frigoriferike pune, ngrirës dhe freskues, mikser, abatitor, sfoliatrice, pajisje të tjera pastičerie, banakë (ekspozitor), freskues, ngrirës, ngrohës për tregtimin vetëm të produkteve të veta, të bukës, pastičerisë dhe brumërave – çmimi i shitjes së energjisë elektrike 9.5 lekë/kwh;

c) Kategoria III – Furrë buke, produkte mielli shoqëruese, pastičeri, shërbim kafe (ekspres) – që disponojnë në ambientet e tyre, që prodhojnë dhe tregtojnë bukë, pastičeri dhe prodhime brumërash; kanë të instaluar pajisjet përkatëse, si dhomë ardhjeje, brumatriçe me kapacitet mbi 50 kg, pajisje frigoriferike pune, makinë prerëse buke, sistem ndriçimi, ajrosje, kondicionimi, si dhe pajisje të tjera ndihmëse për prodhimin dhe tregtimin e bukës; në ambientet e subjekteve mund të ketë dhe pajisje të tjera për prodhimin, ruajtjen dhe tregtimin e të gjitha produkteve të veta, të pastičerisë dhe brumërave, si pajisje frigoriferike pune, ngrirës dhe freskues, mikser, abatitor, sfoliatrice, pajisje të tjera pastičerie, banakë (ekspozitor), freskues, ngrirës, ngrohës për tregtimin vetëm të produkteve të veta, të bukës, pastičerisë dhe brumërave; në këto ambiente mund të përfshihet edhe shërbimi bar-kafe dhe ushqim vetëshërbim – çmimi i shitjes së energjisë elektrike 12 lekë/kwh;

2. Çmimi i energjisë aktive në orar piku do të jetë sipas tabelës bashkëlidhur:

Përshkrimi	Çmimi i energjisë aktive (Lekë/kWh)	**Çmimi i energjisë aktive në orar pik (Lekë/kWh)
Kategoria I - Vetëm Furra Buke/Prodhim mielli	7.6	8.74
Kategoria II - Furrë Buke, produkte mielli shoqëruese, pastičeri	9.5	10.93
Kategoria III - Furrë Buke, Produkte Mielli shoqëruese, Pastičeri, shërbim Kafe (ekspres)	12	13.80
<i>**Orari pik gjatë të cilit do të aplikohet çmimi për energjinë e konsumuar në pik është:</i>		
<i>Për periudhën 1 Nëntor- 31 Mars nga ora 18:00-22:00</i>		
<i>Për periudhën 1 Prill-31 Tetor nga ora 19:00 deri në 23:00</i>		



3. Të ardhurat e realizuara mbi/nën ato të lejuara do të korrigjohen nga ERE, në zbatim të “Metodologjisë së përcaktimit të çmimeve për shitjen e energjisë elektrike me pakicë të klientët fundorë që furnizohen nga Furnizuesi i Shërbimit Universal (FSHU)”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 189, datë 23.11.2017, në momentin e paraqitjes së aplikimit të rishikimit të çmimeve me pakicë të shoqërisë FSHU sh.a., sipas përcaktimeve të legjislacionit në fuqi.

4. Drejtoria e Tarifave dhe e Çmimeve të njoftojë shoqërinë FSHU sh.a. dhe palët e interesit për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë dhe aplikohet për faturimet që kryhen duke filluar nga muaji maj 2024 deri në 31 dhjetor 2024.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t'i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit, në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë Bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi, apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË
Erjola Sadushi

VENDIM
Nr. 73, datë 15.4.2024

**MBI PËRCAKTIMIN E ÇMIMIT TË
SHITJES SË ENERGJISË ELEKTRIKE
NGA FURNIZUESI I MUNDËSISË SË
FUNDIT PËR MUAJIN MARS 2024, PËR
KLIENTËT E LIDHUR NË NIVELIN E
TENSIONIT 35 kV**

Në mbështetje të neneve 16 dhe 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 Entit Rregullator të Energjisë (ERE) nr. 201, datë 4.12.2017, të ndryshuar; dhe nenit 15 të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e

Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 15.4.2024, pasi shqyrtoi relacionin me nr. 890/1 prot., datë 15.4.2024, të për gatitur nga Drejtoria e Tarifave dhe Çmimeve, “Mbi përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit për muajin mars 2024, për klientët e lidhur në nivelin e tensionit 35 kV”,

konstatoi se:

- Shoqëria Furnizuesi i Shërbimit Universal (FSHU) sh.a. me shkresën nr. 1800 prot., datë 3.4.2024, protokolluar me tonën me nr. 890 prot., datë 5.4.2024, ka depozituar në ERE kërkesën mbi miratimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike të muajit mars 2024, për klientët e lidhur në nivelin e tensionit 35 kV, të cilët furnizohen nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit. Bazuar në aplikimin e sipërcituar, për muajin mars 2024 shoqëria FSHU sh.a. e ka siguruar sasinë e energjisë elektrike për mbulimin e kërkesës për energji të kësaj kategorie klientësh nëpërmjet blerjeve mujore në Bursën Shqiptare të Energjisë (ALPEX).

- Për përlogaritjen e çmimit mesatar të ponderuar të blerjes së energjisë elektrike për këtë periudhë (ÇBEt), shoqëria është bazuar në të dhënat e çmimeve orare të Tregut të Ditës në Avancë të ALPEX për muajin mars 2024, profilet ditore të energjisë elektrike të prokuruar në bursë nga FSHU sh.a., si dhe vlerat rezultuese të faturave ditore.

- Referuar aplikimit të shoqërisë FSHU sh.a. rezulton se është marrë në konsideratë kursi ditor i këmbimit (euro/lek), vlera të cilat janë bazuar në kurset zyrtare të këmbimit të publikuara nga Banka e Shqipërisë për datat 29.2.2024–30.3.2024.

- Mbështetur në nenin 8 të “Metodologjisë së përcaktimit të çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit”, miratuar me vendimin nr. 201 të Bordit të ERE-s, datë 4.12.2017, të ndryshuar, komponentët që janë marrë në konsideratë për përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit për muajin mars 2024 janë: kostot administrative, tarifa e shërbimit të rrjetit të transmetimit, tarifa e shërbimit të rrjetit të shpërndarjes, si dhe kursi i këmbimit i përdorur për blerjen e energjisë elektrike në treg të parregulluar.

- **Tarifa e shërbimit të transmetimit të energjisë elektrike** për periudhën 1 maj 2022–31 dhjetor 2024, e miratuar me vendimin e bordit të ERE-s nr. 72, datë 13.04.2022, është 0.85 lekë/kWh.



- **Tarifa e shërbimit të shpërndarjes në nivel tensioni 35 kV**, në zbatim të vendimit të Bordit të ERE-s nr. 365, datë 15.12.2023, “Mbi lënien në fuqi të vendimit të bordit të ERE-s nr. 73, datë 13.4.2022”, vijon të jetë 1.55 lekë/kwh.

- **Kostot administrative**, të cilat në zbatim të vendimit të Bordit të ERE-s nr. 366, datë 15.12.2023, “Mbi lënien në fuqi të vendimit të Bordit të ERE-s nr. 74, datë 13.4.2022, vijnë të jenë 1.06 lekë/kwh.

- Në zbatim të “Metodologjisë së përcaktimit të çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit”, referuar aplikimit të FSHU sh.a., si dhe mbështetur në llogaritjet e ERE-s, çmimi i shitjes së energjisë elektrike për klientët që furnizohen nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit për muajin mars 2024, përllogaritet, si më poshtë:

<i>Çmimi i energjisë elektrike të furnizuar nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit për klientët e lidhur në nivelin e tensionit 35 kV për muajin mars 2024</i>			
		Njësia	Çmimi
CBEt	Çmimi mesatar i ponderuar i blerjes së energjisë elektrike	Lekë/kWh	7.39
Pr	Kthimi për riskun i përcaktuar në përqindje për vitin (3%)	Lekë/kWh	0.22
CA	Kosto administrative të Furnizuesit të Mundësisë së Fundit	Lekë/kWh	1.06
TRr	Tarifa e përdorimit të rrjetit të transmetimit	Lekë/kWh	0.85
TSHt	Tarifa e përdorimit të rrjetit të shpërndarjes	Lekë/kWh	1.55
Çmimi i energjisë = CBEt + Pr* CBEt + TRr + TSHt + CA		Lekë/kWh	11.07

- Bazuar në çdo element të formulës llogaritëse, si dhe duke marrë në konsideratë të dhënat e paraqitura në aplikimin e shoqërisë, rezulton se:

- Çmimi i shitjes së energjisë elektrike për klientët e lidhur në nivelin e tensionit 35 kV të furnizuar nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit do të jetë 11.07 lekë/kwh për muajin mars 2024.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike të furnizuar nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit sh.a., për muajin mars 2024 prej 11.07 lekë/kwh për klientët e lidhur në nivelin e tensionit 35 kV.

2. Drejtoria e Tarifave dhe e Çmimeve të njoftojë aplikuesin për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Çdo palë e përfshirë në këtë procedurë mund t'i kërkojë ERE-s, brenda 7 ditëve kalendarike nga data e marrjes së vendimit, rishikimin e vendimit të Bordit, në rast se ka siguruar prova të reja që mund ta çojnë Bordin në marrjen e një vendimi të ndryshëm nga i mëparshmi, apo për gabime materiale të konstatuara. Për këtë vendim 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.

KRYETARE NË DETYRË
Erjola Sadushi

	Formati 61x86/8
--	-----------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2024

Adresa: Rr. "Nikolla Jorga", Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006



Çmimi 208 lekë