

Instituti për Studime të Avancuara GAP

Hapësira Ajrore e Kosovës: “Jo Anashkalim!”

18 Dhjetor 2008

Prishtinë, 18 dhjetor 2008

Përmbledhje

Nëse ju ka rastisur që të fluturoni nga Vjena (Austri) për në Prishtinë (Kosovë), apo anasjelltas, në ekranin e fluturimit keni mundur që të vëreni se fluturimi në vend se të mar rrugën më të shkurtër mbi ish-Jugosllavi, fluturimi i juaj kalon mbi Hungari, Rumani, Bullgari, Maqedoni dhe hyn në Kosovë nga pjesa jugore e saj. Fluturimi zgjat 30 minuta më shumë, është më i kushtueshëm dhe ndikon më shumë në ndotjen e ambientit. Faktikisht, ky destinacion i fluturimeve nuk ka të bëjë vetëm me fluturimet nga Kosova jashtë vendit dhe anasjelltas, por edhe për të gjitha fluturimet që kanë kaluar mbi Kosovë. Kjo për faktin se hapësira ajrore e Kosovës është e mbyllur dhe është në kompetencë të NATO-s që nga qershori i vitit 1999. Duke u bazuar në Deklaratën e Pavarësisë së 17 shkurtit 2008 dhe përgjegjësitë që dalin nga Kushtetuta e Republikës së Kosovës, çështja e hapësirës ajrore të Kosovës duhet që të hidhet në tavolinë për rishqyrtim. Ndryshimi i gjendjes momentale sa i përket hapësirës ajrore të Kosovës do të sillte përfitime domethënëse ekonomike për Kosovën.

Instituti për Studime të Avancuara GAP ka bërë ndërmarr një hulumtim mbi çështjen e hapësirës ajrore të Kosovës. Hulumtimi ynë ka identifikuar shumë çështje që nevojitet të adresohen dhe të zgjidhen në periudhë afatshkurtër dhe afatgjatë. Gjatë hulumtimit, vetë procesi i definimit të rolit të të gjithë akterëve kryesor në këtë çështje ka qenë mjaft dinamik, ku janë të përfshira shumë institucione ndërkombëtare dhe tani së fundmi edhe institucionet e sapo themeluara vendore të cilat merren më këtë problematikë, si dhe kompanitë ajrore që operojnë në Kosovë. Instituti GAP, përmes publikimit të fakteve, skicave, qëndrimeve dhe rekomandimeve, synon që të nxitë opinionin publik në debat, për më tepër pasi që analiza jonë ka identifikuar asimetri informatash në mes të akterëve dhe opinionit publik sa i përket çështjes së hapësirës ajrore të Kosovës. Gjatë hulumtimit tonë nuk kemi hasur në asnjë dëshmi që na lënë të kuptojmë se kjo problematikë është shtruar ndonjëherë për diskutim publik, përjashtoj këtu diskutimet dhe takimet që janë mbajtur në mes vetë institucioneve që merren me hapësirën ajrore. Me këtë iniciativë, Instituti GAP edhe një herë dëshiron që të riafirmoj qëllimin e tij për të mbushur hapësirat që ekzistojnë në mes të qeverisë dhe qytetarëve, si dhe në mes të problemeve dhe zgjidhjeve.

Historiku dhe Baza Ligjore

Në vitet e '90, Kosova ka qenë pjesë përbërse e dy korridoreve shumë të rëndësishme fluturuese UL680 dhe UM867, me një densitet rreth 100 fluturimeve

në ditë.¹ Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ang: ICAO), që është agjencion i Kombeve të Bashkuara, është organizmi kryesor që kodifikon metodat dhe teknikat ndërkombëtare të aviacionit duke përfshirë edhe korridoret ndërkombëtar. Para se të shfrytëzohen nga linjat ajrore, korridoret duhet që të miratohen dhe kodifikohen nga kjo organizatë. Dy korridoret e cekura më lart, janë suspenduar në fillim të viteve '90 kur Jugosllavia filloi të shpërbëhet me që rast u përjashtua edhe nga ICAO. Në qershor 1999, pas bombardimeve të NATO-s mbi Jugosllavi, NATO dhe Republika Federale Jugosllave nënshkruan një marrëveshje ushtarake që afër Kumanovës me të cilën synohej që të ndërpriteshin armiqësitë. Marrëveshja Tekniko Ushtarake, e njohur edhe si Marrëveshja e Kumanovës, transferoi kompetencat për menaxhimin e hapësirës tokësore dhe ajrore të Kosovës nga ish-Republika Federale Jugosllave tek autoritetet e NATO-s, duke përfshirë edhe një pjesë të territorit brenda Serbisë që njihet si tampon zona.

Pika 3.C e Nenit II të Marrëveshjes Tekniko Ushtarake e definojnë qartë rolin e KFOR-it në Kosovën e pasluftës:

“Komandanti i Forcës Ndërkombëtare të Sigurisë (“KFOR”) do të kontrollojë dhe koordinojë shfrytëzimin e hapësirës ajrore mbi Zonën Ajrore të Sigurisë duke filluar nga Dita e Hyrjes në Fuqi (DHF përcaktohet si dita kur është nënshkruar marrëveshja)”². Për arsye të sigurisë, NATO ka mbyllur hapësirën ajrore të Kosovës, duke pezulluar të gjitha korridoret mbi Kosovën.”

Në të njëjtën kohë, Rezoluta 1244 e Këshillit të Sigurimit të KB krijoi UNMIK-un me përgjegjësi të qarta të organizimit dhe krijimit të institucioneve lokale dhe qendrore. Më vonë, UNMIK-u ishte i përfshirë në menaxhimin dhe kontrollimin e hapësirës ajrore të Kosovës për fluturime civile, pasi që KFOR-i ia delegoi përgjegjësitë UNMIK-ut me që rast të dy palët vendosën të “nënshkruajnë një deklaratë të përbashkët të datës 12 Shtator 2002, përmes së cilës ata u pajtuan për dorëzimin e operacioneve civile në Prishtinë nga KFOR-i tek autoritetet civile duke konstatuar se UNMIK-u është në proces të krijimit të Zyrës Mbikëqyrëse të Aviacionit Civil në Kosovë (ZMAC)”³

Ajo çka pasoi ishte krijimi i ZMAC-ut përmes Rregullores së UNMIK-ut nr. 2003/18 e cila hyri në fuqi më 13 Qershor 2003. ZMAC mori të gjitha kompetencat e nevojshme nga Rregullorja për menaxhimin, kontrollimin dhe zhvillimin e aviacionit civil. ZMAC ka pasur këto përgjegjësi:

¹ Nga këto dy korridore, UL680 ka qenë më i rëndësishmi ngase ka mund që të përdoret në shumë fluturime

² <http://www.nato.int/kosovo/docu/a990609a.htm>, (vizituar së fundi më 17 Dhjetor 2008)

³ Intervistë me Dritan Gjonbalaj, Drejtor i AAC

- (i) Mbikëqyrjen dhe rregullimin e sistemeve të transportit ajror, duke përfshirë trafikun ajror, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e objekteve të transportit ajror;
 - (ii) Përgatitjen dhe shpërndarjen e informacioneve të përgjithshme, dokumentacionin teknik dhe të dhënat statistikore mbi sistemet e transportit ajror dhe ndërtimin e objekteve të transportit ajror;
 - (iii) Autorizimin e personelit të kualifikuar për kryerjen e shërbimeve të ngjashme aeronautike; dhe
 - (iv) Inspektimin e agjencive transportuese, sigurimin e objekteve për shërbime të transportit ajror, të objekteve ajrore, të pajisjeve të aviacionit dhe çdo gjë tjetër që ZMAC-i e konsideron të nevojshme apo të dëshirueshme për të inspektuar.
- (b) Mbikëqyrje zbatimin e strategjisë së gjithëmbarshme dhe të politikës për zhvillimin e aviacionit civil në Kosovë;
- (c) Koordinojë punën me KFOR-in dhe konsultimin me institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes për çështje të aviacionit civil, kur kjo është e nevojshme;
- (d) Koordinojnë punën me organizatat përkatëse ndërkombëtare, duke përfshirë edhe Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil dhe Shoqatën Ndërkombëtare të Transportit Ajror për të përkrahur zhvillimin dhe zbatimin efektiv të politikës dhe të standardeve të aviacionit civil në Kosovë;
- (e) Zhvillojë dhe zbatojë politikën dhe procedurën për dorëzimin e ankesave ose kontesteve me agjencitë ajrore, me siguruesit e shërbimeve ajrore dhe objekteve ajrore që veprojnë në Kosovë në mënyrë të drejtë dhe efikase, dhe
- (f) Përbushë funksionet e tilla që varen nga ato të paraqitura më lartë dhe të caktuara për ZMAC-in nga zëvendësi i PSSP-së për rindërtimin ekonomik.⁴

Pas shpalljes së pavarësisë së Kosovës, me propozim të Qeverisë, Kuvendi miratoi Ligjin nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil, në përputhje me Planin e Ahtisaarit, i cili i njeh Autoritetet Kosovare si të vetmet autoritete përgjegjëse dhe kompetente për hapësirën ajrore të Kosovës. Paragrafi 2.1 i Nenit 2 shpjegon ambientin e ri ligjor, duke filluar me atë që:

*“Kosova ka sovranitet të plotë, ekskluziv dhe të paprekshëm në hapësirën ajrore mbi territorin e saj dhe ka autoritet ekskluziv për organizimin dhe rregullimin e aktiviteteve të aviacionit civil në territorin dhe hapësirën ajrore të saj.”*⁵

Ligji hap rrugën për krijimin e Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës, ashtu siç përshkruhet në Kapitullin e 3-të të Ligjit. Agjencia duhet t’i marrë përsipër të gjitha përgjegjësitë që më parë i kanë takuar Zyrës së Rregullatorit të Aviacionit Civil (ZRAC) por gjithashtu duhet të merren mbi vete përgjegjësitë e rregullimit dhe menaxhimit të hapësirës ajrore Kosovare.

⁴ Rregullorja e UNMIK 2003/18

⁵ Ligji për Aviacionin Civil: 03//L-051

Për më tepër, janë edhe çështjet që duhen adresuar në të ardhmen, e ato janë: marrëdhëniet me Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, dhe pjesëmarrja në Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit (HPEA) një marrëveshje e nënshkruar nga UNMIK-u më 6 qershor 2006.⁶ Në të dyja rastet, interesi i Kosovës është të bëhet anëtarë e këtyre marrëveshjeve me përgjegjësi dhe të drejta të plota. Pavarësisht nga vështirësitë, një koordinim më i mirë në mes NATO-s, Qeverisë së Kosovës, Autoritetit të Aviacionit Civil dhe BE-së, do ti mundësonin Kosovës një pozicion më të qëndrueshëm dhe kredibil, në të dyja këto organizata.

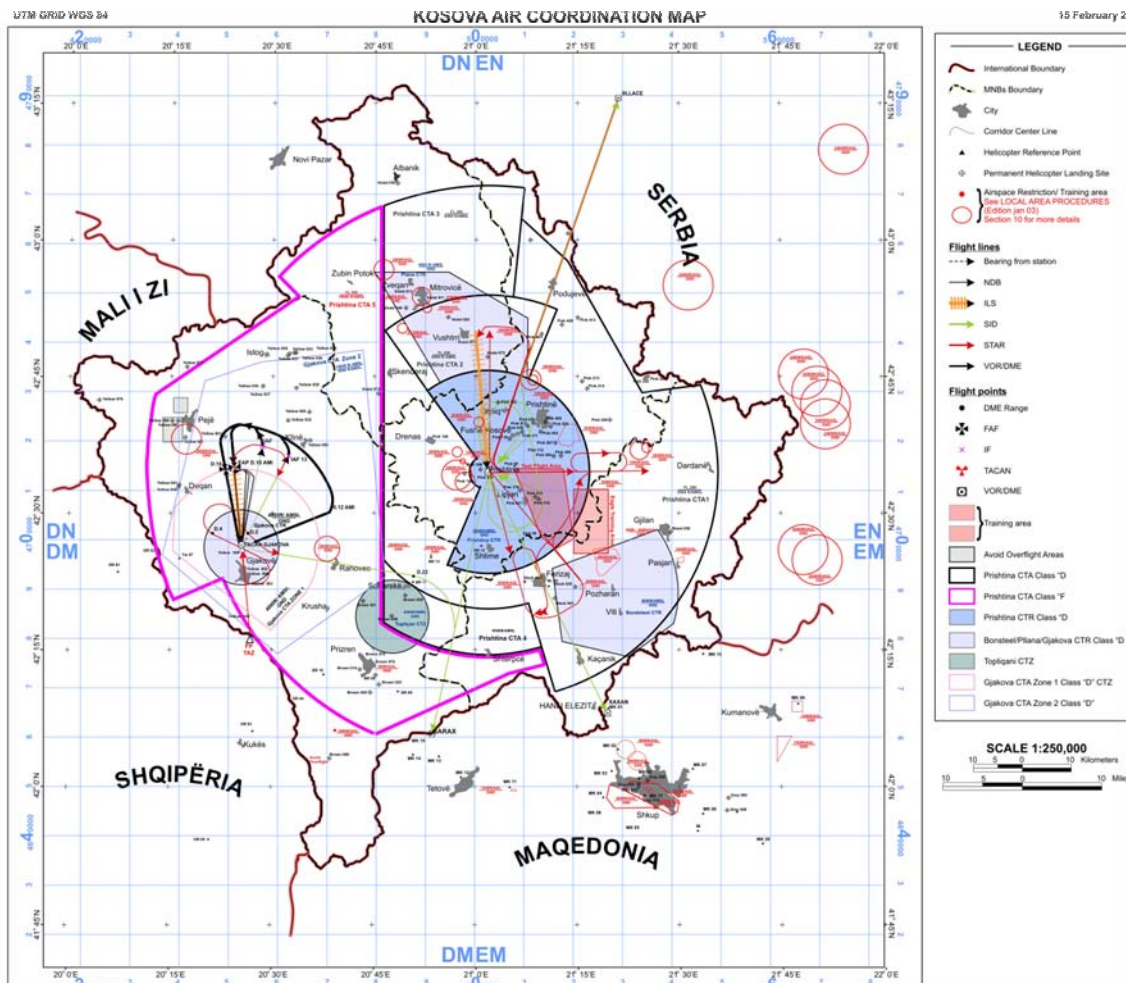
Situata momentale e Hapësirës Ajrore të Kosovës

Kosova për momentin përdor 2 korridore në kufij me Maqedoninë, njëra është linja dalëse (SARAX), dhe tjetra është linja hyrëse (XAXAN). (shiko hartën #1 të bashkangjitur). Këto korridore përdoren për fluturimet që hyjnë e dalin prej/nga Prishtina. Që të dyja këto janë korridore të ulëta të hyrje-daljeve.

Siç është cekur më lart, janë edhe dy korridore tjera më të mëdha që kalojnë nëpër Kosovë, momentalisht të suspenduara UL608 dhe UM867 (shiko hartën #2 të bashkangjitur). Këto korridore nuk janë rihapur që nga vitet e hershme të 90-tave, dhe e vetmja ndalesë që i mbanë ende të mbyllura këto korridore është statusi politik i Kosovës. Sipas z.Ramphul, drejtor i ZRAC, “kompanitë ajrore janë të etura për hapjen e këtyre korridoreve” duke shtuar edhe faktin që “edhe shtetet tjera do të përfitojnë nga korridori i vjetër (UL608), veçanërisht Maqedonia dhe Bosnja e Hercegovina.”⁷

⁶ Komunikata për media lëshuar nga UNMIK pas nënshkrimit të Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit për Kosovën.

⁷ Intervistë me z. Chabeenanan Ramphul, Drejtor i ZRAC

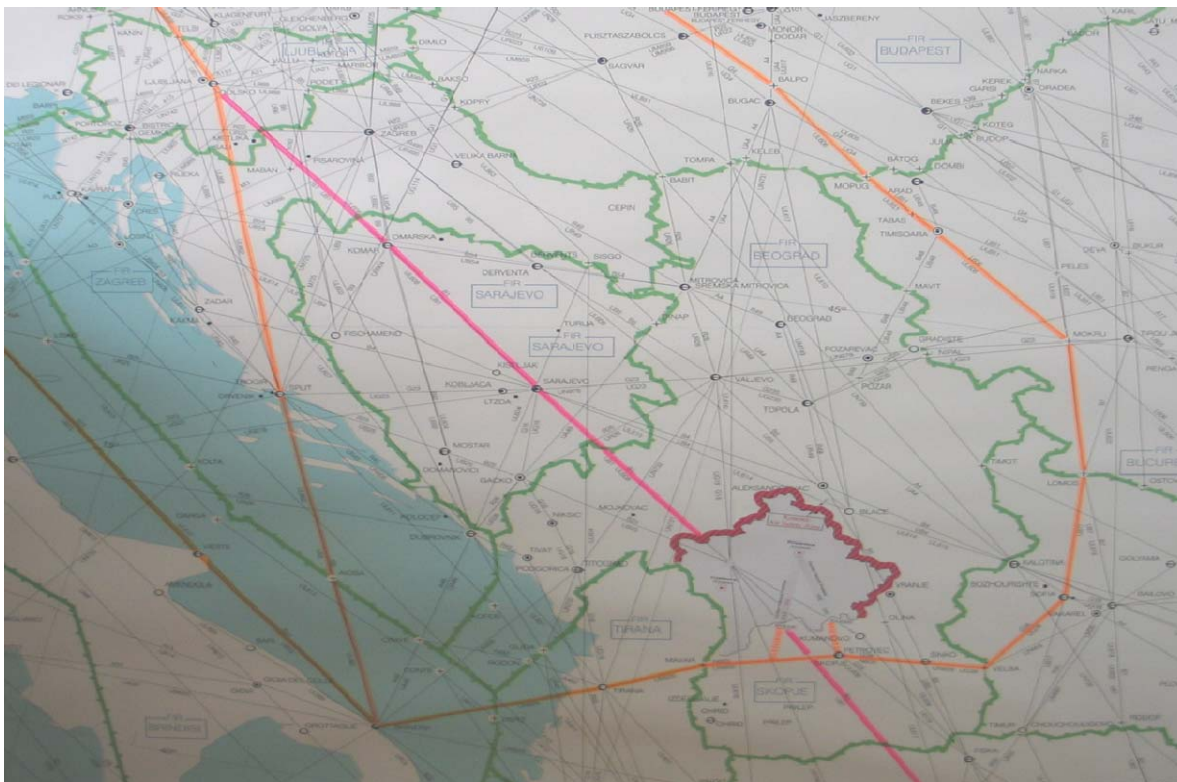


Harta nr.1: Harta koordinuese e hapësirës ajrore të Kosovës (Burimi: ZRAC)

Rëndësia e korridoreve që kalojnë nga Kosova dhe vazhdojnë për Maqedoni është theksuar në një dokument përpiluar nga Autoritetet e Aviacionit Civil të Maqedonisë në vitin 2002 i titulluar “Mundësitë Projektuese në Transportit Ajror”⁸. Në këtë dokument shprehet brenga se: “Fatkeqësisht hapësira ajrore nga Kosova, ku ndodhen katër linja të rëndësishëm, që lidhin hapësirën ajrore të Republikës së Maqedonisë me Evropën (p.sh. Xaran, Xaxas, UL 608 dhe UM 867), është ende e mbyllur për fluturime të tjera. Më hapjen e këtyre hapësirave ajrore, parashihet që Republika e Maqedonisë do të jetë e mbi-ngarkuar nga aeroplan dhe densiteti i trafikut ajror do të rritej për 30,000 aeroplanë në vit në dy aeroportet e vendit.”⁹

⁸ Prezantim i Jovica Lazarevski, ish-drejtor i Administratës së Aviacionit Civil të Maqedonisë, dhënë më 13 Nëntor 2002.

⁹ Përafërsisht 82-83 fluturime në ditë.



Harta nr.2: Kalimi nga Kroacia, Bosnja dhe Hercegovina, Serbia dhe Kosova është UL608 – korridori më aktiv para fillimit të shkatërrimit të Jugosllavisë. (Burimi: ZRAC)

Për më tepër, ekziston edhe një korridor tjetër i quajtur TAZ i cili fillon nga Aeroporti Ushtarak i Gjakovës, Kosovë, e deri në Tiranë, Shqipëri dhe i cili asnjëherë nuk është shfrytëzuar për nevoja civile. Dritan Gjonbalaj, Drejtor i AAC thotë se Aeroporti i Prishtinës tanimë ka hartuar analizat e kostos fillestare për korridorin TAZ, mirëpo këto mund të jenë vjetërsuar dhe kanë nevojë për re-evaluim.¹⁰

Momentalisht NATO është përgjegjëse për mbikëqyrjen e hapësirës ajrore mbi dhe ndër 3,000 m, përderisa autoritetet Kosovare e kanë përsipër menaxhimin e atertimeve dhe ngritjeve drejt dhe nga Aeroporti Internacional i Prishtinës. Sidoqoftë, NATO, është tejet e interesuar që tii përcjell përgjegjësitë e saj tek institucionet vendore dhe ndërkombëtare të aviacionit civil, mirëpo kjo do të ndodhë vetëm pasi që NATO të jetë bindur se hapësira ajrore mund të menaxhohet në mënyrë të sigurt dhe profesionale.¹¹

¹⁰ Intervistë me Dritan Gjonbalaj, Drejtor i AAC

¹¹ Intervistë me Lt.Col. Huntsman, J3 Zv. Shef i Aviacionit në KFOR

Pas shpalljes së pavarësisë së Kosovës, Qeveria është në proces të themelimit të Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës (AAC). Drejtori sapo është emëruar dhe tani është në proces të zhvillimit dhe ngritjes së kapaciteteve në mënyrë që të arrijë përmbushjen e standardeve të kërkuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil Ndërkombëtar (Ligji Nr.03/L-051 në Aviacionin Civil) dhe punon në mënyrë të pavarur nga NATO dhe Zyra Mbikëqyrëse e Aviacionit Civil në Kosovë (ZMAC). Për momentin, Kosova posedon një numër modest të personelit dhe kapaciteteve teknike për të menaxhuar hapësirën ajrore të lartë, por është duke përparuar dukshëm në hapësirën ajrore të ulët – inkurajuar nga lidhja e mundshme Prishtinë-Tiranë përmes korridorit TAZ.

Diskutimi mbi potencialin e Kosovës për menaxhimin vendor të hapësirës së lartë ajrore, do të duhej të marrë parasysh edhe kapacitetet në dispozicion për një gjë të tillë. Zhvillimi i kapaciteteve të tilla do të merrte shumë kohë dhe investime të mëdha. Sidoqoftë, gjithashtu vlen të theksohet fakti që hapësira jonë ajrore është shumë e vogël, mundësia e zgjerimit të iniciativës Evropiane për Një Qiell të Vetëm, edhe në Ballkan është shumë e madhe. Në këtë mënyrë do të ekzistonte një qendër e vetme e kontrollimit të hapësirës së lartë të aviacionit për tërë regionin, duke përfshirë këtu edhe Kosovën.

Pasqyra Ekonomike

Korridoret e tanishme hyrje/dalje përmes Maqedonisë shtojnë përafërsisht 200 milja detare dhe 30 minuta në shumicën e fluturimeve nga Evropa Qendrore dhe Veriore që atërojnë në Prishtinë, dhe më pak tek fluturimet tek destinacionet Jug Lindore që janë të detyruara të fluturojnë tërthorazi. Kjo iu shkakton aviokompanive shpenzime për karburant; shkakton shpenzime edhe për ambientin për shkak të rritjes së lëshimit të karbonit, si dhe shpenzimi i karburantit është duke iu bartur konsumatoreve. Përveç kësaj, Kosova është duke humbur edhe në të ardhurat potenciale të cilat do të mund të nxirren nga mbi – fluturimet të cilët do të mund të përdorin korridorin përmbi Kosovën i cili ka qenë shumë i zënë (së paku 400 fluturime në ditë para vitit 1999, edhe më shumë tani, duke u bazuar në ZMAC).

Gjithashtu, kalkulimet janë bërë mbi numrat aktual në kushtet e miljeve detare që disa kompani do të mund të llogarisin në to nëse përdorin linja direkte për në Kosovë dhe prej Kosovës, llogaritjet e miljeve detare të kursyera dhe koha janë të pasqyruara në tabelën si në vijim.

Tabela 1 Diferenca e llogaritur në distancë dhe kohë në mes të distancës normale dhe momentale*

Avio Kompania	Distanca normale	Distanca momentale (e tanishme)	Diferenca në NM (milje detare)	Diferenca në kohë
Austrian Airlines	415 NM	618 NM	+ 203 NM	+ 30 minuta
British Airways	N/A	N/A	N/A	+ 33 minuta
Malev Airlines	390 NM	584 NM	+ 194 NM	+ 25 minuta
Adria Airways	400 NM	606 NM	+ 206 NM	N/A

*Burimi: ZMAC

Përfundimet dhe Rekomandimet

Përfundimi 1

Hapja e çfarëdo korridori apo drejtimit zbritje/nisje, do të promovonin një treg më të shëndoshë dhe të pasur. Kompanitë ajrore vendore dhe ndërkombëtare janë të limituara që të ofrojnë çmime më atraktive pasi që qartas ekziston një “monopol” në korridore që udhëhiqen nga SARAX dhe XAXAN korridoret të cilët kalojnë nëpër Maqedoni. Rihapja e Hapësirës Ajrore të Kosovës, për së paku dy korridoret kryesore të pezulluara që janë cekur në paragrafët më lart, do t’i zvogëlonte ndjeshëm shpenzimet e karburantit, shpenzimet e udhëtarëve, ndotjen e ambientit duke i zvogëluar emetimin e gazrave, si dhe do t’i mundësonte Kosovës të hyra vjetore rreth 3 milion Euro.

Përfundimi 2

Për një kohë afatshkurtër, rihapja e këtyre korridoreve kërkon aprovimin e NATO-s sa i përket garantimin e sigurisë dhe profesionalizmit. Kushtetuta e Kosovës dhe Ligji i Kosovës për Aviacionin Civil ia mundësojnë Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës ta menaxhojë dhe mbikëqyrë Hapësirën Ajrore të Kosovës. Kapacitetet e Autoritetit të Aviacionit Civil që t’i merr përgjegjësitë e menaxhimit dhe mbikëqyrjes janë të limituara.

Përfundimi 3

Më tutje, duhet cekur se efekti i emetimeve të CO₂ që ndërlidhet me shkurtimin e distancës së fluturimeve në Kosovë. Qeveria, aviokompanitë vendore dhe të huaja duhen adresuar këtë çështje gjithashtu pasi që e njëjta do t’i mundësonte bashkimin me iniciativën globale për vogëlimin e emetimeve të CO₂.

Rekomandimi 1

Autoritetet kosovare duhen hapur negociatat me NATO-n, organizmat ndërkombëtarë të aviacionit civil si dhe aktorët tjerë vendorë e ndërkombëtarë që të fillojë procesi i hapjes së hapësirës ajrore të Kosovës më fluturime. Përfitimet për Kosovën do të ishin të shumëfishta dhe si të tilla, iniciativa duhet të vijë nga autoritetet e Kosovës. Roli i NATO-s në një kohë afat-shkurtër është vendimtar dhe aktorët vendor në Hapësirën Ajrore të Kosovës duhen planifikuar fillimin e zvogëlimit të përgjegjësisë së NATO-s pasi që kjo do të projektonte një ambient më të sigurt për të fluturuar mbi Kosovën.

Rekomandimi 2

Në marrëveshje dhe bashkëpunim me NATO-n, Kosova duhet iniciuar diskutimet me Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil për korridoret dhe çështjet tjera që ndërlidhen me aviacionin civil në Kosovë. Duke qenë organizatë e Kombeve të Bashkuara, ONAC nuk e pranon asnjë anëtar nëse nuk kanë qenë anëtarë më herët.

Rekomandimi 3

Dukë pasur parasysh problemet në periudhën afat-shkurtër me ONAC, Kosova duhet iniciuar marrëveshje bilaterale me shtetet fqinje dhe ato në regjion pasi që vetëm në këtë mënyrë do të kish mundur t'i anashkalojë procedurat ligjore të ONAC-ut. Ky proces mund të vazhdojë deri në sqarimin e çështjes së statusit me ONAC e më pastaj Kosova mund t'i regjistrojë dhe publikojë korridoret e reja përmes ONAC.