



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

Dokument parlamentar

PROCESVERBAL

Datë 02.12.2014, ora 12:00

Drejton mbledhjen:

Eduard Shalsi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

1. Miratimi i procesverbalit.
2. Shqyrtimi i projektligjit “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 10233, datë 11.02.2010 “Për Autoritetin e Aviacionit Civil”, të ndryshuar”.

Marrin pjesë:

Eduard Shalsi, Robert Bitri, Artan Gaçi, Esmeralda Shkja, Fatmir Toçi, Artur Bushi, Besnik Baraj, Piro Kapurani, Sadri Abazi, Ervin Koçi, Namik Kopliku, Gentian Bejko, Rakip Suli, Ilir Xhakolli, Bujar Derveni, Vladimir Kosta, Ervin Buashti, Dahsamir Kamberi, Erjeta Alhysa dhe Blerina Gjylameti.

Mungojnë:

Genc Ruli, Sherefedin Shehu, Ardian Turku, Agron Duka, Besnik Dushaj, Voltana Ademi, Gjergji Papa, Helidon Bushati, Kozma Dashi, Dashamir Tahiri, Parid Cara dhe Monika Kryemadhi.

Të ftuar:

Lilika Radovicka – shefë e Sektorit të Transportit Ajror në Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës

Renata Teta – përfaqësuese e Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës

Edlira Lici – përfaqësuese e Aviacionit Civil

Arjona Stamo – përfaqësuese e Aviacionit Civil

Krislen Keri – drejtori i Kabinetit në Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës

HAPET MBLEDHJA

Eduard Shalsi – Para se të fillojmë mbledhjen, dua t’ju njoftoj se nesër do të zhvillojmë dy diskutime, një për ligjin e titujve të pronësisë për tokën bujqësore dhe i dyti ka të bëjë me një prezantim që Ministria e Zhvillimit Urban dhe Turizmit do të bëjë në lidhje me zonat turistike të mbrojtura të Shqipërisë. I kemi kërkuar ministrisë një CD dhe ajo na i ka vënë në dispozicion, të cilën do ta prezantojë nesër për të parë një draftprojekt të qeverisë për zonat e mbrojtura. Do të ishte me interes të njiheshin edhe me qasjen e qeverisë, por edhe me shqetësimet e secilit prej kolegëve deputetë në lidhje me zonat që ata mbulojnë.

Ashtu siç kemi njoftuar, sot kemi për të diskutuar propozimin e projektligjit “Për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin nr. 10233, datë 11.02.2010 “Për Autoritetin e Aviacionit Civil”, të ndryshuar”.

Të ftuar kemi përfaqësuesit e Ministrisë së Transporteve dhe Infrastrukturës, të cilëve u uroj mirëseardhjen!

Ju lutem bëni një prezantim për deputetët, emër, mbiemër dhe pozicionin që mbani!

Krislen Keri – Përshëndetje!

Quhem Krislen Keri dhe jam shef i Kabinetit të ministrit. Në krahun e djathtë kam specialistët e Sektorit të Politikave në Transportin Ajror, zonjën Lilika Radovicka dhe zonjën Renata Teta, ndërsa në krahun e majtë kam përfaqësues të Autoritetit të Aviacionit Civil, zonjat Arjona Stamo dhe Edlira Lici.

Eduard Shalsi – Faleminderit!

Relator për ligjin është zoti Derveni.

Fillimisht do të dëgjojmë zotin Derveni, pastaj përfaqësuesit e ministrisë dhe të Autoritetit të Aviacionit Civil, për të kaluar më pas te pyetjet, diskutimet dhe te miratimi i projektligjit.

Bujar Derveni – Faleminderit, zoti kryetar!

Autoriteti i Aviacionit Civil është ent publik me vetëfinancim në varësi të ministrit përgjegjës për transportin ajror.

Ky autoritet ushtron funksione të autoritetit kombëtar të mbikëqyrjes në përputhje me detyrimet ndërkombëtare. Arsyet kryesore që kanë bërë të domosdoshme ndërmarrjen e kësaj nisme ligjore janë këto:

Së pari, përfshirja e punonjësve të Autoritetit të Aviacionit Civil në Shërbimin Civil, për rrjedhojë lind nevoja e adoptimit të dispozitave që rregullojnë punonjësit e Aviacionit Civil me ato të nëpunësit civil.

Së dyti, përfshirja e kryetarit të Këshillit Drejtues në përcaktimet e parashikuara për anëtarët e këtij këshilli.

Së treti, saktësimi i kompetencave të drejtorit ekzekutiv.

Ndryshimet që sjell ky projektligj kanë të bëjnë kryesisht me: kriteret për rekrutimin e punonjësve të Autoritetit, të cilat nuk do të përcaktohen më nga Këshilli Drejtues, por në bazë të legjislacionit të nëpunësit civil; kriteret e emërimit të anëtarëve të Këshillit Drejtues, neni 7 i ligjit; parashikimet për mandatin e anëtarëve të Këshillit Drejtues, neni 8 i ligjit, si dhe parashikimet për lirimin nga detyra të anëtarëve të Këshillit Drejtues do të zbatohen edhe për kryetarin e Këshillit Drejtues. Drejtori në fuqi, i cili sipas ligjit emërohej nga ministri përgjegjës për transportin, do të emërohet nga Këshilli i Ministrave me propozim të ministrit të Transporteve. Kërkesat, përshkrimet e punës dhe kriteret e punësimit të punonjësve, si dhe procedurat për emërimin dhe shkarkimin e personelit nuk do të përcaktohen më nga drejtori ekzekutiv, por do të ndiqen procedurat dhe kriteret e legjislacionit në fuqi për nëpunësin civil.

Struktura dhe organika e Autoritetit, e cila miratohej me vendim të Këshillit të Ministrave, tani do të miratohet nga ministri i Transportit, pas konsultimit me ministrin përgjegjës për administratën publike.

Hiqen të ardhurat që realizon Autoriteti nëpërmjet tarifave të sigurisë në fluturim, pasi sipas specialistëve të ministrisë ku është një shërbim që nuk ofrohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Përveç masave të tjera administrative që merren nga drejtori ekzekutiv, shtohet edhe një masë për vendosjen e kufizimeve në operim dhe/ose masë administrative në rastin e konstatimit të mospërputhshmërisë me kërkesat e certifikimit, licencimit ose në rast të një problem të pazgjidhur të sigurisë na Aviacion.

Shtohet një parashikim për inspektorët e Autoritetit të Aviacionit Civil dhe për të drejtat e tyre në lidhje me ushtrimin e inspektimit sipas përcaktimeve të Kodit Ajror.

Këto ishin shkurtimisht ato që parashikohet të ndryshohen në projektligjin e paraqitur nga Këshilli i Ministrave dhe nga Ministria e Transporteve.

Eduard Shalsi – Faleminderit, zoti Derveni!

Fjalën e kanë përfaqësuesit e ministrisë ose të Aviacionit Civil, në qoftë se kanë ndonjë gjë për të shtuar apo për të sqaruar më mirë.

Krislen Keri – Faleminderit!

Kjo ishte një përmbledhje shumë koncize për ndryshimet që ne paraqesim.

Ne si ministri jemi të angazhuar për zhvillimin e industrisë së Aviacionit Civil. Sigurisht që një industri e zhvilluar ka nevojë edhe për një bazë rregullatore të zhvilluar. Këto ndryshime i sjellim në bazë të rekomandimeve të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil dhe detyrimeve që kemi në bazë të procesit të integritetit në Bashkimin European. Gjithashtu, përfituam që në ndryshimet që i bëmë këtij ligj të përfshinim edhe unifikimin e masave të rekrutimit dhe të funksionimit të administratës të Aviacionit Civil në bazë të legjislacionit të Shërbimit Civil. Një gjetje e vazhdueshme e këtyre organizatave ndërkombëtare, por që është bërë evidente edhe nga ne sot, është pagesa ndaj inspektorëve dhe punonjësve të Autoritetit të Aviacionit Civil, si një domosdoshmëri për të ushtruar funksionet e tyre të plota sipas mesataresh të shërbimit të industrisë. Ne synojmë që me këto ndryshime të bëjmë pikërisht këtë, për me tepër t'u japim atyre fuqinë ligjore që në momentin kur identifikohen rrezikshmëri për operatorët e Aviacionit Civil, qofshin në aeroport apo në kompanitë ajrore, të kenë mundësinë ligjore ta parandalojnë këtë rrezikshmëri. Kjo është një përmbledhje e shkurtër e ndryshimeve të bëra në projektligj. Jemi të hapur për pyetje, në qoftë se keni.

Falminderit!

Eduard Shalsi – Të nderuar kolegë, a keni pyetje?

Fjalën e ka zoti Bitri.

Robert Bitri – Në disa prej ndryshimeve ligjore që keni bërë, ju i fusni punonjësit e institucionit të nëpunësi civil dhe ata përfitojnë në momentin kur kthehen në nëpunës civilë. Unë kam një letër të Autoritetit European, i cili pretendon që punonjësit e këtij institucioni të mos jenë në këtë stad, por të jenë punonjës të specializuar për institucionin. A jeni ju në dijeni të kësaj letrë?

E dyta, nga ndryshimet e këtij statusi, personat që kanë qenë më parë në drejtimin e këtij institucioni kanë zbatuar një strukturë, e cila ka ardhur pas futjes së institucionit në statusin e nëpunësi civil. Çfarë do të ndodhë me këtë strukturë? A do të mbetet ajo në fuqi dhe çfarë do të bëhet me të punësuarit sipas strukturës që ju keni miratuar në datën 25.03.2014?

Eduard Shalsi – Po, mund të përgjigjeni!

Krislen Keri – Faleminderit për pyetjet!

Ne jemi në dijeni të problemit që parashtrohet në letrën e Komisionit European, por nuk e zotërojmë atë letër. Gjithsesi, kemi pasur korrespondencë me Autoritetin e Aviacionit Civil për sa i përket mundësisë së përjashtimit të këtij autoriteti nga radhët e institucioneve që menaxhohen në bazë të legjislacionit të Shërbimit Civil. Argumentimi ynë është i njëjtë me nevojën për më tepër autonomi të këtij autoriteti, por nga

institucionet përgjegjëse për ligjin e nëpunësit civil në bashkë me Autoritetin kemi marrë një përgjigje negative me arsyetimin që Autoriteti nuk është ofrues shërbimi ndaj qytetarit dhe rrjedhimisht do të futet në radhët e institucioneve që administrohen nga ligji i nëpunësit civil.

Për sa i përket strukturës, është e vërtetë që struktura ka ndryshuar në mars të këtij viti. Propozimi ka ardhur që në muajin janar. Ne e kemi parë kërkesën për ndryshim strukture si vizion të realizimit të objektivave nga menaxhimi i asaj kohe i Autoritetit të Aviacionit Civil, rrjedhimisht e kemi miratuar si të tillë. Përfshirja në ligjin e nëpunësit nuk parashikon ndryshime të strukturës për momentin, por ajo varet nga propozimet që mund të bëjnë në të ardhmen titullarët e Autoritetit të Aviacionit Civil.

Robert Bitri – Janë dy momente: kur këto vende do të quhen të lira dhe sipas ligjit të nëpunësit civil janë të detyruara të kalojnë në vlerësim apo personat që janë sot të punësuar do të kalojnë automatikisht në stadin e nëpunësit civil? Ky moment ligjor duhet të përcaktohet.

Lilika Radovicka – Në bazë të ligjit të nëpunësit civil, siç është përcaktuar, punonjësit, të cilët janë emëruar para datës 26 shkurt, siç ka qenë në përcaktimet e ligjit të nëpunësit civil, që kanë qenë në Autoritetin e Aviacionit Civil, do t'u nënshtrohen përcaktimeve të ligjit të nëpunësit civil me procedurat e përcaktuara dhe me aktet nënligjore, të cilat janë: pjesa e kalimit të periudhës së provës dhe përcaktimi i emërimeve në vendet aktuale. Nëse në Autoritetin e Aviacionit Civil ka persona të rekrutuar pas datës 26 shkurt, përsëri ligji i nëpunësit civil për këta persona ka përcaktime dhe duhet t'u nënshtrohen procedurave të hapura të konkurrimit. Ndryshimet në ligjin e Autoritetit të Aviacionit Civil janë totalisht në një linjë me këto përcaktime të ligjit të nëpunësit civil. Domethënë, këto ndryshime nuk e prekin pjesën e përcaktuar në ligjin e nëpunësit civil dhe personat që janë aktualisht në Autoritetin e Aviacionit Civil, që janë emëruar para datës 26 shkurt dhe pas datës 26 shkurt, u nënshtrohen dy procedurave të ndryshme, siç e ka ligji i nëpunësit civil.

Eduard Shalsi – Faleminderit!

Para se t'ua jap fjalën kolegëve, unë kam një pyetje lidhur me çmimet që duhet të paguajnë shqiptarët për biletat e avionëve. Ky ka qenë një shqetësim dhe vazhdon të mbetet një shqetësim, sepse ne si shqiptarë, në dijeninë tonë, paguajmë çmimet më të shtrenjta në Europë. Kur themi në Europë, e kam përfshirë edhe rajonin. Pra, unë dhe komisioni, sepse e kemi ngritur edhe herë të tjera këtë shqetësim, shkaqet dihen, duam të dimë se çfarë po bën qeveria në lidhje me këtë problem me të cilin ndeshën shqiptarët?

Pas meje do të flasin deputetët: Blerina Gjylameti, Artan Gaçi, Namik Kopliku, Vladimir Kosta dhe Esmeralda Shkja.

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Eduard Shalsi – Ju lutem, mbani pyetjet shënim dhe më pas referojuni secilit deputet me emër!

Fjalën e ka zonja Gjylameti.

Blerina Gjylameti – Sikundër edhe dy kolegët e tjerë, shqetësimi im lidhet pikërisht me këta punonjës. Me sa di, Aviacioni Civil ka një numër të konsiderueshëm punonjësish, të cilët janë marrë në punë sipas ligjit, pasi është miratuar struktura, që do të thotë pas datës 25.03.2014. Nuk mund të merret në punë dikush pa u miratuar struktura. Agjencia juaj nën ligjin “Për statusin e nëpunësit civil” ka hyrë më 26 shkurt të vitit 2014, pra afërsisht një muaj para se të miratohet struktura. Si do të veprohet për të gjithë këta punonjës që kanë ndryshuar pozicionet, apo edhe janë marrë në punë? Dua një përgjigje më koncize për të kuptuar këtë boshllëk që ka ligji ndërmjet kalimit të agjencisë nën status dhe miratimit të strukturës një muaj më pas.

Në lidhje më pyetjen e zotit Shalsi...

Eduard Shalsi – Pyetja që bëra unë vlen për të gjithë, kështu që kur të jepni përgjigje për çmimet, nuk do t’i referoheni emrit tim, por komisionit.

Zoti Gaçi, keni fjalën.

Artan Gaçi – Faleminderit, zoti kryetar!

Propozimin për këto ndryshime në ligjin “Për Autoritetin e Aviacionit Civil” e shoh të ndarë në dy pjesë: pjesa e parë është ajo që pranuam këtu, edhe ju rregullimi i bazës rregullatore dhe përshtatja me statusin e nëpunësit civil, ndërkohë shoh edhe një dobësim të rolit të drejtorit ekzekutiv të Aviacionit Civil. Me këtë projektligj pika 1 e nenit 12 ndryshohet si më poshtë: “Drejtori ekzekutiv është titullari i Autoritetit, i cili emërohet nga Këshilli i Ministrave me propozimin e ministrit përgjegjës për Transportin”. Këtu drejtori ekzekutiv del jashtë frymës së këtij vendimi për ndryshimet në këtë projektligj. Pra, nuk plotësohet me kritere, që mund të jenë profesionale ose vjetërsie. Dihet se Aviacioni Civil është një autoritet që funksionon në bashkëpunim me Aviacionin Civil Ndërkombëtar. Pra, posti i drejtorit ekzekutiv nuk mund të jetë kaq i dobët dhe i prekshëm sa herë që ka ndryshime politike ose humori në qeveri, por duhet të jetë një njeri me autoritet dhe eksperiencë të bazuar edhe në ligj. Nuk mund të ndërrohet një drejtor ekzekutiv dhe të fillojë të rinisë marrëdhëniet me të gjitha autoritetet e aviacioneve civile në të gjithë Europën, kjo është e pamundur. Në momentin që ai arrin të krijojë kontakte, vjen koha që

të ndërrohet. Pra, unë e shoh si shqetësim dobësimin e rolit të drejtorit ekzekutiv në këtë projektligj.

Kam një shtesë të vogël për shqetësimin e tarifave të transportit ajror. Vazhdojmë të kemi tarifatat më të shtrenjta në Europë. Edhe pas rastit të kompanisë “Belleair”, ku u mendua se do të zhblllokohej situata monopol, por përfundoi në një ose dy monopole të tjera. Përveçse është ulur numri i fluturimeve, çmimet kanë vazhduar të rriten. Kuptohet, ky nuk është i gjithi problemi juaj, por ju jeni autoriteti që duhet të merrni përgjegjësitë për ta zgjidhur edhe këtë problem.

Së pari, duhet të ngrini linja ajrore me flamurin shqiptar. Ky është një prioritet i qeverisë dhe i çdo qytetari të këtij vendi.

Së dyti, përveç negociimit me kompanitë ajrore për të rritur konkurrencën në treg, duhet të rinegociohet me Aeroportin e Rinasit, i cili ka tarifatat më të larta në Europë. Ky është një ndër aeroportet më të shtrenjta, i cili, me tarifatat e tij, bën një rritje të konsiderueshme edhe në tarifën e shërbimeve për qytetarët shqiptarë.

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Faleminderit!

Fjalën e ka zoti Kopliku.

Namik Kopliku – Përshëndetje!

Në germën “c” të nenit 11, që është neni 23/c i ligjit të kaluar, ka disa ndryshime. Në një moment thuhet: “...ku ka dyshime të arsyeshme”. Pra: “Drejtori ekzekutiv ka disa të drejta, kur ka dyshime të arsyeshme”. Unë mendoj se qoftë në këtë projektligj, qoftë në çdo projektligj tjetër që eventualisht bëhet ligj nuk më duket i saktë përcaktim termi “...ku ka dyshime të arsyeshme”, pasi këto dyshime mund të jenë të arsyeshme për atë person që e ka këtë të drejtë dhe nuk janë të arsyeshme për një tjetër. A ka ndonjë mundësi të precizohet më mirë se kur ka të drejtë drejtori ekzekutiv të marrë një masë të caktuar, që e keni parashikuar ju në germën “c”, pavarësisht se atij i duken të arsyeshme apo të paarsyeshme dyshimet që ka? Çdo veprim i drejtorit ekzekutiv duhet të jetë i mbështetur në ligj. Ne jemi këtu që t’i saktësojmë gjërat në ligj, që kur drejtori ekzekutiv të marrë një masë të caktuar ajo të jetë e mbështetur jo në arsyen e tij, por në një nen të caktuar të një ligji.

Së dyti, me të drejtë kërkohet që në këtë institucion shumë teknik të merren në punë njerëz të superspecializuar. Një nga mekanizmat është edhe atraksioni me rrogat që marrin. Madje edhe në rezolutat e Komunitetit European për Shqipërinë është cilësuar që të merren punonjës të kualifikuar duhet të ketë edhe lirshmëri në rrogat që marrin, pra rrogat

që përcaktohen për to. Por në një pikë të projektligjit thoni që ato përcaktohen nga Këshilli i Ministrave.

Unë di situata në Shqipëri, më skandalozja ka qenë në Bankën e Shqipërisë, ku duke u justifikuar me pavarësinë ekonomike si një institucion jobuxhetor, janë bërë shkelje pafund dhe abuzime në mënyrën e dhënies së shpërblimeve, rrogave e të tjerë me radhë. E njëjta gjë thuhet për Aviacionin Civil, pra edhe duhet të joshen me rroga të mira që të vijnë specialistët e mirë, por edhe i përcakton Këshilli i Ministrave. Në këtë rast nuk kam ndonjë propozim, por dua një sqarim: çfarë nënkuptohet me këtë që thuhet këtu: “Edhe janë të pavarur për të përcaktuar rrogat, por edhe i përcakton Këshilli i Ministrave në funksion të mundësive”? Pra, këtu thuhet: “Brenda kufirit minimal dhe maksimal të përcaktuar nga Këshilli i Ministrave në varësi të mundësive financiare”. Më duket se ka diçka që nuk shkon, ose unë nuk e kam kuptuar mirë, sepse ne kemi pak ditë që e kemi parë projektligjin, ndërsa ju me siguri keni punuar me muaj, duke u konsultuar edhe me materialet e tjera.

Së treti, siç e vutë re, një pjesë e mirë e kolegëve kanë një shqetësim në lidhje me punonjësit që janë rekrutuar në Aviacionin Civil. Të gjithë këta janë rekrutuar edhe në bazë të një vendimi të Këshillit të Ministrave, datë 26.02.2014. Tashmë vjen një projektligj me disa ndryshime, ku ata marrin statusin e nëpunësit civil. Kjo mund të jetë edhe në institucione të tjera dhe mbase zgjidhet njëherë e mirë. Pavarësisht sesi mund të ristrukturohen institucione të ndryshme, punonjësit që janë aty duhet ta gëzojnë statusin në mënyrë automatike.

Zonja dha shpjegime, ose jemi ne të lodhur dhe nuk arritëm ta kuptonim, ose janë gjëra shumë të thjeshta për ju që merreni me atë punë, por për ne jo. Çfarë do të bëhet konkretisht me këta punonjës që në bazë të vendimit të Këshillit të Ministrave janë në punë tek Aviacioni Civil? Nëse ka ambiguitet a mund të shtojmë një pikë, ku të themi se punonjësit që janë në Aviacionin Civil e marrin apriori statusin e punonjësit civil dhe nuk kanë nevojë të kalojnë në procedura të mëtejshme, si çdo punonjës i ri që vjen?

Faleminderit!

Eduard Shlasi – Zonja Shkjau, keni fjalën.

Esmeralda Shkjau – Në fakt, unë kam një rast konkret të disa qytetarëve shqiptarë, që në periudhën e verës, kur fluksi i emigrantëve që vijnë për të vizituar Shqipërinë është shumë i madh, ka pritje dhe radhë të gjatë në ambientet e Aeroportit të Rinasit. Shqetësimi im është që kompanitë nuk kanë kapacitetin e duhur për të plotësuar numrat e pasagjerëve që ata të shkojnë në destinacion në kohën e duhur dhe këto vonesa janë bërë shkak edhe për heqje nga puna në këtë moment krize që është tani Europa. A ka

një institucion ku këta pasagjerë të mund të ankohen, ose të kenë një zgjidhje më të mirë vitin tjetër, sepse nuk duhet të ndodhë e njëjta histori?

Faleminderit!

Eduard Shlasi – Faleminderit!

Zoti Toçi, keni fjalën.

Fatmir Toçi – Përveç disa problemeve që u ngritën këtu me të drejtë, që kanë të bëjnë me çmimet dhe oraret e fluturimeve shumë të papërshtatshme për disa linja për cilësinë e shërbimit e të tjerë me radhë, duke mbështetur edhe shqetësimin e zotit Gaçi në lidhje me monopolet që ndikojnë sot në linjat e fluturimeve në shërbim të shqiptarëve që janë jashtë dhe atyre që duan të vijnë në Shqipëri, a keni ndonjë përgjigje për disa linja që janë hequr dhe është thënë se do të rivihen në shërbim të qytetarëve? Për shembull, unë do të përmend linjën Tiranë-Bari. Për këtë rrugë ka tri linja gjithsej, ka pasur çdo ditë avion, por po bëhet një pengesë serioze për shumë investitorë shqiptarë dhe të huaj, të cilët për të ardhur në Shqipëri duhet të humbasin tre ditë, nëse vijnë edhe për një punë rutine për gjysmë dite apo vetëm për një natë. Cila është pengesa? Nuk po përmend faktin që orari është vetëm në mes të natës, nuk e di pse është zgjedhur mesnata për ta bërë rrugën nga Bari në Tiranë. Problemi është që kur ka kërkesa të jashtëzakonshme, kjo është një nga linjat më të ngarkuara. Çfarë pengese ka që nuk ofrohen linja të reja, të ketë konkurrencë, që të ndikojë edhe te çmimet? E njëjta gjë po ndodh edhe me linjat e transportit detar, ne kemi shërbimin më të keq që mund të jetë në gjithë botën, por edhe një shërbim që nuk i plotëson kriteret e BE-së, ku ne pretendojmë të hyjmë.

Eduard Shlasi – Faleminderit!

Këtu e mbyllim pjesën e pyetjeve, meqenëse ka disa pyetje që konvertojnë midis kolegëve.

Fjala është për ju.

Krislen Keri – Faleminderit për të gjitha pyetjet!

Secili prej nesh do të përgjigjet sipas njohurive më të mira tonat.

I lutem zonjës Liçi që t'u përgjigjet pyetjeve të zonjës Gjylameti për personat që mund të marrin statusin ose jo dhe ndryshimin e pozicionit pas strukturës.

Arjona Shtamo – Në fakt, në zbatim të ligjit për shërbimin civil, që në mos gaboj është ai nr. 152 i vitit 2013 dhe data e hyrjes në fuqi është 26.02.2014, i vetmi institucion që bën konfirmimin nëse punonjësit kanë statusin e nëpunësit civil ose jo, bëhet fjalë për ata punonjës që deri para hyrjes në fuqi të ligjit ishin punësuar në bazë të Kodit të Punës, jo në bazë të ligjit për shërbimin civil, është Departamenti i Administratës Publike. Në lidhje me shqetësimin që ngrini edhe ju ne kemi pasur komunikime të shpeshta me

DAP-in. Momentalisht presim që DAP-i të na sjellë shumë shpejt konfirmimin ose çdo përgjigje në lidhje me statusin e kategorive të punonjësve që ne kemi, sepse kemi punonjës që kanë qenë të punësuar një vit para se ligji të hynte në fuqi, kemi punonjës që janë të punësuar gjatë kësaj periudhe 1-vjeçare, kemi edhe punonjës të marrë pas 26 shkurtit. Por nuk mund të shprehemi ne në lidhje me këtë gjë, autoriteti kompetent është vetëm DAP-i, i cili pritet të shprehet këto ditë, sepse dosjet e punonjësve janë dërguar të gjitha dhe kanë të gjithë informacionin e duhur.

Krislen Keri – Me këtë sqarim i japim përgjigje edhe pyetjes së zotit Kopliku?

Namik Kopliku – Unë ju pyeta: a të shtojmë ne një pikë në këtë projektligj që keni sjellë sot në lidhje me punonjësit që deri në këtë datë janë në punë?

Arjona Shtano – Ne nuk mund të shprehemi, sepse ka të bëjë me të gjitha referencat ligjore që janë në fuqi. Nëse bëjmë një shtesë të tillë, patjetër që duhet të konsultohemi me Ministrinë e Inovacionit dhe Administratës Publike, me Ministrinë e Transportit, me DAP-in.

Eduard Shalsi – Viojmë me përgjigjet e pyetjeve të tjera, ju lutem!

Krislen Keri – Unë i lutem zonjës Lilika që të përgjigjet në lidhje me pyetjen e dytë të zotit Kopliku.

Lilika Radovicka – Në lidhje me pyetjen për caktimin e nivelit të pagave në referencë nga Këshilli i Ministrave, për të qenë të sigurtë kur ligji është dërguar për mendim në Ministrinë e Financave, në Ministrinë e Drejtësisë, në Ministrinë e Inovacionit dhe në bazë të rekomandimeve të organizatave ndërkombëtare propozimi ishte për pavarësi financiare të plotë edhe në vendosjen e pagave. Ajo që na u rekomandua, pasi e kemi ridërguar dy herë ligjin për mendim në këto ministri, ishte që pagat e punonjësve të Autoritetit të propozohen nga këshilli drejtues dhe të miratohen nga ministri, por brenda nivelit minimal të pagave të administratës publike dhe brenda fuqive financiare të institucionit. Domethënë, ka qenë sugjerim taksativ i Ministrisë së Financave dhe Ministrisë së Drejtësisë në bazë të ligjit për kompetencat e pagës.

Me nivelet maksimale dhe minimale që janë përcaktuar me VKM do të mundohemi që të përcaktojmë këto paga. Nuk mund të dilnim jashtë skemës së nivelit më të lartë pagave të administratës. Kjo është rekomanduar nga Ministria e Financave.

Krislen Keri – Përpara se t'i përgjigjem pyetjes së zotërinjve Gaçi, Toçi dhe tuajës, zoti kryetar, unë i lutem zonjës Stamo të përgjigjet për pyetje...

Eduard Shalsi – Në lidhje me ligjin e nëpunësit civil gjërat janë të qarta, përgjigja është e qartë.

Arjona Stamo – Unë dua të përgjigjem për komentin e zotit Gaçi për kriteret e drejtorit ekzekutiv të aviacionit. Në fakt, nuk e di pse na ka shpëtuar, por në momentin që kemi nxjerrë drejtorin ekzekutiv nga ligji për shërbimin civil, patjetër që duhet të forconim edhe kriteret. Kështu që ne jemi dakord se kriteret duhet të bëhen më profesionale dhe më të fushës, sepse po të shohim të gjitha vendet e Autoritetit të Aviacionit Civil, duke filluar me Kosovën dhe të gjithë rajonin, eksperiencën e drejtuesve të aviacionit është nga fusha e aviacionit.

Eduard Shalsi – Vazhdojmë me përgjigjet e pyetjeve të tjera.

Arjona Stamo – Në lidhje me pyetjen e zonjës Shkja, roli i Autoritetit të Aviacionit Civil është të garantojë që të drejtat e pasagjerëve të zbatohen. Në momentin që kompanitë ajrore nuk zbatojnë të drejtat e pasagjerëve, aty fillon roli i Aviacionit Civil për të bërë të zbatueshëm ligjin, por jo për të ndihmuar pasagjerët që ata të fitojnë të drejtën e tyre. Domethënë, është një marrëdhënie civile midis pasagjerit dhe shoqërisë ajrore, ku ai ka blerë biletën. Megjithatë, patjetër që ka një drejtor të tërë në Autoritetin e Aviacionit Civil që mbulon, përveç të tjerave, edhe të drejtat e pasagjerëve.

(Ndërrhyrje pa mikrofon.)

Ka pasur ankesa dhe reagime edhe nga Autoriteti i Aviacionit Civil, kemi pasur kontakte me NAKO-n, institucionin tonë homolog, sepse kryesisht ankesat kanë qenë për destinacionin e Italisë dhe më shumë se kaq nuk mund të bënim.

Lilika Radovicka – Zonja Shkja, dua të shtoj diçka këtu në lidhje me vonesat dhe në çdo gjë në lidhje me pasagjerët. Të gjitha qëndrojnë, për sa kohë është në fuqi një akt ligjor, i cili garanton dhe ka transpozuar një rregullore europiane.

Personalisht, kam konsultuar edhe njerëz dhe kam kryer ankimet dhe marrëdhënien kontraktuale ndërmjet pasagjerit dhe kompanisë ajrore, që është bileta, në bazë të përcaktimeve dhe të rregullores. Ka pasur raste që janë dëmshpërblyer nga kompanitë e huaja, sipas kritereve të përcaktuara në këtë rregullore.

(Diskutime pa mikrofon.)

Problemi është se ne bëjmë çfarëdo gjëje që është vendosur në rregulloren europiane.

Eduard Shalsi – Pjesa e çmimeve është pjesë...

(Diskutime pa mikrofon.)

Krislen Keri – Unë do të filloja me pyetjet e zotit Gaçi, për sa u përket kritereve profesionale, ose kriterit të kohëzgjatjes së eksperiencës së drejtorit ekzekutiv, meqenëse kemi prekur një nga nenet që prek emërimin e drejtorit ekzekutiv.

Eduard Shalsi – Kritere ka. Pse nuk ka kritere?

Krislen Keri – Kriteret përcaktohen nga bordi i autoritetit të Aviacionit.

(Diskutime pa mikrofon.)

Eduard Shalsi – Të lutem, të flasim një nga një!

Krislen Keri – Për sa i përket momentit që është dobësuar roli i drejtorit ekzekutiv, unë do të kundërshtoj duke thënë se roli i drejtorit ekzekutiv në këtë rast është fuqizuar, pasi autoriteti kalon nga emërimi me propozim të ministrit në miratim dhe emërim nga Këshilli i Ministrave. Për sa u përket kritereve, ato do të jenë: janë dhe miratohen nga bordi i Autoritetit të Aviacionit Civil. Sigurisht, kritere taksative në ligj nuk propozuam, duke qenë se fusha e aviacionit civil në Shqipëri është relativisht jo aq e zhvilluar dhe nuk kemi ekspertë, ose zgjedhje të lartë ekspertësh, prandaj këto kritere do të përcaktohen nga bordi dhe do të jenë të veçanta, të përgjithshme, siç janë të gjitha autoritetet e larta të këtij niveli. Me siguri, do të marrim raste të ngjashme.

Për sa u përket tarifave - pyetja juaj, zoti kryetar - unë do ta lidhja me ca pyetje të tjera që kishin të bënin me operimin e disa kompanive ajrore dhe prezencën e disa linjave që kanë ekzistuar në të kaluarën, por tani nuk janë më. Kemi të bëjmë me faktorë të ekonomisë së tregut. Kompanitë ajrore janë private dhe i përcaktojnë vetë linjat në të cilat do të operojnë. Në bazë të kërkesës, japin edhe ofertën e tyre, që është kapaciteti në bazë të linjave. Për sa u përket çmimeve të larta, ne jemi të ndërgjegjshëm që ekziston një problematikë. E gjetëm këtë situatë kur erdhëm. Po analizojmë këta faktorë dhe po prodhojmë një raport dhe plan veprimi për të adresuar problemet. Mendojmë se jemi në rrugën e duhur. Shumë shpejt do të kemi rezultate pozitive.

Eduard Shalsi – Faleminderit!

Në lidhje me këtë shqetësimin e zotit Gaçi për kriteret e drejtorit: ekzistojnë kritere apo nuk ekzistojnë?

(Diskutime pa mikrofon.)

Ka kritere. Zoti Gaçi shtroi shqetësimin se mos nuk ka kritere.

Ju lutem, ku janë përcaktuar dhe kush i ka përcaktuar?

Krislen Keri - Neni 14, në mos gabo, i ligjit ekzistues, me nene të pandryshuara, përmban kriteret për emërimin e drejtorit ekzekutiv, por që nuk janë kritere specifike. Në momentin që e nxjerrim drejtorin ekzekutiv nga shërbimi civil – me këtë ligj, i vetmi që del nga shërbimi civil është drejtori ekzekutiv – këto kritere mund të përmirësohen ose mund të përforcohen. Por jo se i vendos këshilli drejtues këto kritere. Kriteret janë përcaktuar në nenin 14 të ligjit ekzistues.

Eduard Shalsi – Kalojmë në votim.

Kush është dakord në parim për ndryshimet në ligj?

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 1. A ka ndonjë propozim? Jo.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 2. “Te paragrafi i parë ndryshohet si më poshtë vijon: Për t’u emëruar kryetar ose anëtar i këshillit drejtues, personat duhet të plotësojnë këto kërkesa”. Kërkesa apo kritere? Kemi thënë fjalën “kritere”. Te neni 2, propozimi juaj, pika 2, ku thoni: “Te paragrafi i parë ndryshohet si më poshtë vijon: Për t’u emëruar kryetar ose anëtar i këshillit drejtues, personat duhet të plotësojnë këto kërkesa”.

Kërkesa apo kritere? Kritere.

Kush është dakord me ndryshimin që thamë?

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 3.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 4.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 5.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 6.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 7.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 8.

Pro? Kundër? Abstenim?

(Diskutime pa mikrofon.)

Të japin përgjigje kolegët, pastaj të jap unë.

(Diskutime pa mikrofon.)

E dëgjova shqetësimin, e dëgjova edhe përgjigjen e përfaqësuesve të aviacionit civil. U tha që çështja është te DAP-i. Duke parë, po jap edhe opinionin tim, një pjesë të konsiderueshme të emërimeve të bëra – jo vetëm atje, sepse atje mund të jenë përdorur kritere profesionale – kam arsye të besoj, kemi arsye të gjithë bashkë, që të jemi të shqetësuar për mënyrën se si janë rekrutuar një pjesë e punonjësve, që tashmë pretendojnë statusin e nëpunësit civil, ndërkohë që nuk meritojnë të jenë pjesë e administratës publike. Besoj që më filozofinë e re qeverisëse, edhe më përgjegjësinë e madhe që ka marrë DAP-i, jo vetëm të mos cenohet asnjë nga profesionistët e drejtorisë së aviacionit civil, por përkundrazi të mbrohen. Ne si ligjvënës, si monitorues të qeverisë, duhet të sigurojmë për dy gjëra: që drejtorja e aviacionit civil është një vend jo militantësh, por profesionistësh, ku dominojnë kriteret e qarta profesionale mbi ato politike. Jemi koshientë që në të kaluarën është abuzuar.

Do ta monitorojmë me shumë vëmendje mënyrën se si do të procedohet më tej me administratën, por për hir të së vërtetës, edhe kur kemi bërë diskutimet në parlament për Kodin Ajror, shumë kolegët e kanë ngritur këtë shqetësim. Kemi të bëjmë me sigurinë në fluturime, që është çështje shumë e rëndësishme. Në rast se duam të jemi strikt, duhet të jemi pikërisht në institucione të tilla.

Tjetra që kisha, zoti Kopliku, në kuadrin edhe të frymës së re të komisionit, duke monitoruar institucione të ndryshme, ju, bashkë me dy-tre kolegë të tjerë, mund të bëni një vizitë në drejtorinë e aviacionit civil, sikundër po bën zoti Bejko tek ALUIZNI, apo sikundër e ka programuar zoti Baraj tek Agjencia Kombëtare e Mjedisit, për të parë nga afër shqetësimet e punonjësve. Për të parë nëse kjo filozofi po përçohet apo ka ngecur në mes të rrugës dhe vazhdon po i njëjti avaz i vjetër.

Po, zoti Kopliku.

Namik Kopliku – Është interesante që të gjithë duan të mbarojnë shpejt, por e fillojnë mbledhjen me treçerek ore me vonesë. Mbi të gjitha, të jemi në kohë, që të mos kemi problem se mos zgjatet mbledhja edhe pesë apo dhjetë minuta.

Sidoqoftë, isha 100% dakord me ato që tha kryetari.

Përveç faktit se janë tjetër gjë kriteret teknike, dhe tjetër gjë një njeri që është në punë, në funksion të një strukture të miratuar me VKM. Ndryshon një projektligj dhe ai duhet të fillojë të jetë në dilemën: “Do të jem apo s’do të jem më punonjës, meqë kalova nga një status në statusin e një nëpunësi civil”. Në këtë aspekt, thashë, a ka ndonjë gjë për t’u sqaruar? Jo vetëm te aviacioni civil, por kudo, te një dikaster tjetër, mund të ndryshojnë struktura e procedura si të merren njerëzit në punë. Po ato që janë në punë, do të rrinë gjithë jetën me mendimin se mos ndryshohet gjë nesër. Pse duhet të mendojmë që ata që

janë deri më sot, janë të paaftë? Pra nuk kemi siguri në fluturime, sepse ata njerëz që janë aty janë të paaftë.

Pyetja ime ishte nëse janë të sigurt ata nëpunës të këtij shteti, që sado të ndryshojnë ligjet, përveç kriterëve teknike, ata nuk janë subjekti lëvizjeve nga vendi i punës.

Ishte kërkesë për sqarim, nëse mund të shtohet diçka. Nuk ka.

Eduard Shalsi – Më duhet të bëj edhe unë një koment. Shqetësimi nuk vlen vetëm për aviacionin civil. Në komentin që bëra, pata parasysh administratën publike në Shqipëri. Kemi vuajtur dhe vazhdojmë të vuajmë në lidhje me çështjen e emërimeve. Në rast se duam t'japim fund një herë e mirë, dy gjëra janë thelbësore: e para, është mënyra se si rekrutohen, ndërsa e dyta është mënyra se si testohen ata që janë në punë.

Nëse doni të dini opinionin tim, një person që ka fituar statusin e nëpunësit civil, sigurisht që duhet testuar, nëse është në të njëjtin nivel me sfidat e kohës. Shikoni se çfarë po ndodh nëpër institucione të ndryshme! Shkundja e institucioneve po tregon se një pjesë, edhe të atyre që kanë statusin e nëpunësit civil, duhen testuar, nëse janë apo jo të aftë për të përmbushur sfidat që kërkon koha. Nga ana tjetër, thashë, dy gjëra janë të panegociushme për ne si ligjvënës: meritokracia në rekrutime dhe paanshmëria në gjykimin e atyre që e kanë statusin, por në periudha, njëvjeçare, dyvjeçare etj., këto janë çështje teknike, të bëhet një testim.

Mund të jetë një person që ka hyrë para disa vjetësh për shkak të një ndërhyrjeje nepotike, apo kushedi se çfarë, ndërkohë mund të jetë edhe një tjetër që ka hyrë para një viti, por mund të jetë shumë më i zoti se ai. Kohëzgjatja në punësim nuk është domosdoshmërisht kriter për të gjykuar dhe vlerësuar punën e një punonjësi. Boshti është mënyra se si rekrutohen, mënyra se si mbahen. Në rast se në Drejtorinë, e rastit konkret, e Aviacionit Civil, ka një konflikt me VKM-në, për të cilin duhet të sigurohemi ne si ligjvënës, këta punonjës që tashmë punojnë atje, a do t'i nënshtrohen një kriteri të pastër profesional, me integritet, për t'i mbajtur në punë, apo jo? Kjo është puna jonë: ata që punojnë atje, a do ta marrin *en block* statusin, duke u mbështetur mbi kriterë të qarta profesionale, për shkak se kanë të bëjnë me sigurinë në fluturime?

Ne do ta monitorojmë situatën, duke shkuar vetë në institucion, duke i takuar ata punonjës dhe duke bashkëbiseduar me ta, për t'u familjarizuar akoma më mirë me problematikën e tyre. Janë debate që na shërbejnë edhe ne, për të kuptuar qasjet e ndryshme që mund të kenë zgjidhjet e problemit.

Personalisht, ju vlerësoj dhe ju falënderoj!

Jemi te neni 8.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 9.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 10.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Para se të kalojmë në votim, te neni 11, te paragrafi i parë ka një fjalë “me kredenciale”. Ndërkohë, na rezulton që në kod nuk është parashikuar një nocion i tillë. Në kuptim të këtij neni do të vendosim një sqarim se çfarë kuptojmë me “kredencial”. “Kredencial” është lloj i kualifikimit të veçantë, në lidhje me kompetencat e AAC-së, i cili i jep mbajtësit të saj disa të drejta dhe detyrime të caktuara në përputhje me Kodin Ajror, ligjin për AAC-në dhe akteve nënligjore në zbatim të tyre.

E dyta, te pika “c”...

Bujar Derveni – Diskutuar edhe me specialistin e AAC-së.

“Që të ushtrojë privilegjet e një licence të aviacionit...”. Mos duhet të thonë “të ushtrojë të drejtat e një...”? Duke iu referuar edhe asaj që tha në lidhje me fjalët “kredenciale”... Edhe ajo që vuri në dukje edhe deputeti Kopliku, në lidhje me shprehjen “kur ka dyshime të arsyeshme”. Sepse i jep shumë autoritet, edhe subjektiv, inspektorit që do ta verifikojë. Ndoshta duhet korrigjuar dhe përcaktuar: “Dyshimet e arsyeshme të provuara...” apo...

Eduard Shalsi – “Brenda një kohe të arsyeshme, sipas rregullores së miratuar nga drejtori ekzekutiv”.

Një koment, të lutem, për këto sugjerime!

Arjona Shtamo – Në fakt, terminologjia e përdorur këtu është saktësisht terminologjia e sugjeruar nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil në auditimin e fundit që na bëri. Kjo është ajo që nxorën në lidhje me këtë çështje. Edhe anglisht, termi “privilegj” është privilegj, nuk është “e drejtë”. Për këtë arsye e adaptuar në këtë mënyrë. Nëse ju doni ta ndryshojmë, e bëjmë. Kuptimi ai është: bëhet fjalë për të drejtat. Por ka bërë një diferencim...

(Diskutime pa mikrofon.)

Është zgjedhur posaçërisht fjala “privilegj”. Nuk është e rastësishme, sepse...

Eduard Shalsi – Shqetësimi i specialistëve ka qenë që terminologjia që po përdoret, qoftë në fjalën “kredenciale”, qoftë në fjalën “privilegj”, nuk mbështetet në ndonjë fjalë të përcaktuar në kod. Kjo është arsyeja.

Në lidhje me fjalën “kredencial”, a jeni dakord të vendoset te paragrafi...?

Arjona Shtamo – Jemi dakord të vendoset përkufizimi, sepse është i saktë.

Eduard Shalsi – Po nëse ndryshojmë fjalën “privilegj” me të drejtat, a ndryshon gjë në thelb? Jo.

Kush është dakord me propozimet e paraqitura për nenin 11?

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 12.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

E hedhim ligjin në votim në tërësi.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Faleminderit, të nderuar kolegë!

MBLEDHJA MBYLLET

