



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 02.07.2018, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Eduard Shalsi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Prezantimi i projektligjit "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë" (*Komision përgjegjës*)

Marrin pjesë:

Eduard Shalsi, Besnik Baraj, Ilir Beqaj, Gjetan Gjetani, Rrahman Rraja, Andrea Marto, Rakip Suli, Tatiana Nurçe, Ilir Ndraxhi, Robert Bitri, Dritan Bici, Edmond Leka dhe Vullnet Sinaj.

Mungojnë:

Florion Mima, Eglantina Gjermeni, Endri Hasa, Lorenc Luka, Izmira Ulqinaku, Hekuran Hoxhalli, Agron Çela dhe Lefter Koka.

Të ftuar:

Artan Shkreli – Zëvendësministër i Industrisë dhe Energjetikës

Krislen Keri - Drejtor Ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil

Edlira Liçi - specialiste sektori në autoritetin e Aviacionit Civil.

Lilika Radovicka - Përgjegjëse Sektori

Renata Teta – specialiste sektori në transportin ajror

HAPET MBLEDHJA

Eduard Shalsi – Përshëndetje, të nderuar kolegë deputetë!

Sipas njoftimit që ju kemi nisur këto dy ditë kemi lënë disa mbledhje dhe sot do të fillojmë me shqyrtimin e projektligjit “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”. Dua t’ju kujtoj se në orën 16:00 do të hapen diskutimet mbi çështjen e Teatrit Kombëtar, ndërkohë që nesër kemi një dëgjese me grupet e interesit, ku do të mundohemi t’i ftojmë të gjithë, pro dhe kundër.

Sot do të hapim një diskutim mjaft të rëndësishëm mbi Kodin Ajror në Republikën e Shqipërisë. Jo çdo legjislacioni i qëllon të shqyrtojë në mënyrë të plotë një kod, për më tepër duke pasur parasysh problematikat që ne kemi pasur në këtë sektor, është një moment ku të mundohemi të bëjmë të mundur një diskutim sa më gjithëpërfshirës dhe sa më të thellë. Më kujtohet që në ndryshimet e fundit të Kodit disa vite më parë, përfshinin individë shqiptarë brenda, por edhe jashtë Shqipërisë, të cilët na dhanë *feed back*, sugjerime dhe vërejtje interesante, prandaj është momenti të hapim një kapitull të ri për aviacionin dhe ta fillojmë me Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë.

Pra, sot do të hapim diskutimet, ndërkohë që miratimin do ta bëjmë kur të gjithë të jemi të bindur se kemi një kod modern, i cili do t’i rezistojë kohës, çka do të thotë se miratimin nuk mendoj se do ta arrijmë brenda korrikut, kështu që do të mbetet për në muajt shtator ose tetor në vijim të diskutimeve që do të bëhen.

Relator i këtij projektligji është zoti Besnik Baraj, ndërkohë të ftuar janë: zoti Artan Shkreli, zëvendësministër i Ministrisë së Industrisë dhe Energjisë, zoti Krislen Keri, drejtor Ekzekutiv, zonja Edlira Liçi, zonja Lilika Radovicka, përgjegjëse sektori, zonja Renata Teta.

Zonja Edlira dhe Renata çfarë pozicioni kanë?

(Diskutime pa mikrofon)

Edlira, është specialiste sektori në Autoritetin e Aviacionit Civil.

Po zonja Renata?

Renata Teta – Specialiste sektori në transportin ajror.

Eduard Shalsi – Faleminderit!

Pa humbur kohë po ia jap fjalën relatorit dhe më pas përfaqësuesve për një shpjegim të përgjithshëm, sepse sot do të hapim siparin e diskutimeve.

Zoti Baraj, fjala për ju.

Besnik Baraj – Pra, meqenëse bëhet fjalë për një shpjegim të përgjithshëm, unë nuk e di nëse do të ishte me vend të bëja disa pyetje që të fokusoheshin prezantuesit te këto pyetje, apo edhe te pyetje të tjera dhe më pas ta lëmë të flasë...

Eduard Shalsi - Atëherë, sot do të bëjmë prezantimin që të njihemi dhe nëse deputetët kanë pyetje mund t'i depozitojnë që sot, vetëm do t'ju lutesha që cilitdo deputet që ka ndonjë sugjerim për të përfshirë individë të ndryshëm brenda dhe jashtë Shqipërisë ta bëjë pa hezitim.

Fjala për përfaqësuesit e ministrisë.

Kush do ta bëjë prezantimin nga ju?

Artani apo Kristleni, si i fushës që është...

(Diskutime pa mikrofon)

Artan Shkreli – Mirëdita të gjithëve!

Faleminderit për këtë dëgjuesë!

Doja t'ju thosha, se pavarësisht se kemi një projektligj, në radhë të parë është një kod, i cili rregullon të gjitha marrëveshjet nacionale, ndërkombëtare të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe si kod që është, qëndron midis rregullores teknike nga njëra anë dhe ligjit të mirëfilltë nga ana tjetër, duke i përfshirë të dyja në një. Pra, nga kjo pikëpamje roli i ekspertëve dhe i specialistëve që kanë punuar për hartimin e kodit është i rëndësishëm, prandaj mua më vjen mirë që ftesa nga ana juaj është bërë për një përfaqësi kaq të gjerë në nivel teknik. Ne e dimë se projektligji ka për qëllim rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore në Shqipëri dhe në përputhje me *acquis communitaire* të Kodit ekzistues, i cili pavarësisht se ka funksionuar deri tani u pa nevojshme që të mos bëheshin amendime të gjëra, sepse flitej për amendime shumë të gjëra te ky kod, por të bëhej paraqitja e një projektligji të ri, sepse nuk ia vlente t'i hyje shumë neneve, sepse kishin nevojë për rregullime.

Pa dashur të bëj historikun për këtë gjë, ne e dimë se për dekada të tëra hapësira ajrore e Shqipërisë është administruar në mënyrë sovrane nga një pikëpamje, por edhe krejtësisht e mbyllur nga ana tjetër. Thelbi i kodit është që nga njëra anë ruan sovranitetin absolut të hapësirës ajrore shqiptare, por nga ana tjetër është në përputhje me idenë europiane për një qiell të lirë europian. Kuptohet se përmbajtja e kodit, i cili do të ketë të bëjë edhe me pyetjet që do të bëni ju, është që në përputhje me Konventën e Çikago, pra në një farë mënyre ky kod është në përputhshmëri të plotë edhe me kodet e nivelit të vendeve të Bashkimit Europian.

Fjalën do t'ia lija Krislenit, i cili do të ndalojë në disa pika, të cilat mund të ngacmojnë edhe anëtarët e nderuar të komisionit, për të kërkuar sqarime ose për të dhënë edhe sugjerime.

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Para se të filloni, kisha diçka, të cilën e kemi diskutuar bashkërisht. Ne miratojmë ligje, duke iu referuar disa direktivave të Bashkimit European, të cilat brenda një kohë shumë të shkurtë ndryshojmë, çka do të thotë që teksa jemi duke shqyrtuar këtë kod brenda një periudhe 2, 3, 4-mujore apo aq sa do të na marrë, na duhet t'i azhurnojmë edhe me direktivat e fundit të Bashkimit European.

Pra, nëse është duke u diskutuar dhe duke u miratuar diçka atje, të mos presim vitin tjetër apo 2 vjet, por ta përfshijmë debatin, sepse na ka qëlluar që kemi miratuar një ligj në tetor, ndërkohë që e dinim fare mirë se po merrej një vendim gjatë periudhës qershor-korrik dhe ne nuk e kemi pasqyruar. Pra, duhet të kemi parasysh të azhurnohemi deri në muajt e fundit se çfarë ndodh me direktivat e Bashkimit European apo me *acquis communautaire* në këtë kontekst.

Fjala për Kristlenin.

Krislen Keri – Faleminderit, zoti kryetar!

Përshëndetje të gjithëve!

Siç e përmendi edhe zëvendësministri, ndryshimet në këtë kod janë domosdoshmërisht të hershme, sepse kanë filluar që në vitin 2015 dhe parashikojnë zgjidhjen e disa gjetjeve të organizatave ndërkombëtare ku ne aderojmë, posaçërisht Agjencisë Europiane për Sigurinë në Aviacion dhe Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

Ka dy lloj mekanizmesh, prandaj do të doja t'ju falënderoja për atë që sapo përmendët, sepse një mekanizëm është te Autoriteti i Aviacionit Civil, mekanizmi reaktiv. Pra, organizatat e huaja vijnë, bëjnë një gjetje, ne mbajmë shënim dhe pastaj presim disa vite për ta reflektuar në legjislacion dhe më pas është një mekanizëm, të cilin kemi filluar ta aplikojmë që fundmi, një qasje proaktive, ku specialistët tanë, kryesisht juristë dhe ata që merren me përafrimin e legjislacionit në Autoritet janë pjesë e grupeve të punës në Agjencinë Europiane të Aviacionit Civil dhe të Komisionit European për draftimin e rregulloreve të reja.

Për shembull, në këto momente Komisioni European është duke riparë rregulloren bazë të funksionimit të Agjencisë Europiane për Sigurinë në Aviacion, ku janë duke u parashikuar dy nisma, të cilat kanë qenë një problem jo vetëm në Europë, por edhe këtu te ne. Këto dy nisma kanë të bëjnë: të njihesh me dronet, me rregullimin e veprimtarisë së droneve, pasi jemi në rastin

tipik ku industria, pra privati, e ka tejkaluar rregullatorin për sa u takon zhvillimeve dhe ne jemi të papërgatitur.

Nisma e dytë është për sa i përket shërbimeve të tokës. Për të gjithë ju që ndoshta është hera e parë që e dëgjoni këtë term, shërbimet e tokës janë shërbime, të cilat ofrojnë aeroportet kundrejt kompanive ajrore, pra është shërbimi, është puna që aeroportet kryejnë për kompanitë ajrore që tarifohen. Prej vitesh kjo çështje është trajtuar edhe te ne, edhe në Bashkimin European si çështje 100% komerciale duke e lënë të pa rregulluar si veprimtari, duke mos pasur kriterë sa njerëz do të jenë në punë, por janë parë thjesht në kontekst të veprimtarisë marrës valixhesh apo punonjës chekini. Kështu që më në fund Komisioni European ka draftuar një rregullore për këtë gjë, për të vendosur një standard në këtë veprimtari të industrisë së aviacionit që synohet të rrisë cilësinë sigurinë, por të ketë edhe efektin e vet të pjesa e kostos që sot është e pajustificueshme përkundrejt shërbimit që ofrohet. Kështu që ne jemi në korrent edhe besoj se deri në përfundim të këtij procesi për miratimin e kodit në këtë komision do të kemi një imput më të vlefshëm për risitë e reja të dy muajve të fundit.

Më tej për t'u ndalur te gjetjet kryesore të organizatave ndërkombëtare, sa i përket sistemit tonë të aviacionit civil mund të themi që janë mbi 20 rekomandime dhe gjetje, të cilave synohet t'u jepet zgjidhje nëpërmjet këtij projektkodi duke i marrë në mënyrë hierarkike nga neni parë. Që në nenin e parë është parashikuar mundësia që i jepet Republikës së Shqipërisë të angazhohet në iniciativë rajonale, siç janë blloqet funksionale. Kjo ka të bëjë me terma teknike të pjesës së navigimit ajror. Ne kemi arritur një standard european sa i përket kësaj fushe dhe nëpërmjet këtij bashkimi në këtë projektkod i hapet rruga edhe dhënies së asistencës nëpërmjet projekteve ndryshme në rajon apo më gjerë.

Një tjetër gjetje ka të bëjë me mekanizmin e transpozimit të rregullave ose rekomandimeve nga organizatat ndërkombëtare të aviacionit civil. Ne jemi shtet sovran dhe kemi disa fusha brenda aviacionit civil ku mund të veprojmë në mënyrë ndryshme nga ato që rekomandojnë organizatat ndërkombëtare të aviacionit civil, të cilat kërkojnë të kemi parashikim në ligj që të lejohej si institucion përgjegjës të bëjmë përjashtime nga zbatimi i parashikimeve në fuqi të këtyre rekomandimeve, por kjo të bëhet në bazën e një vlerësimi të riskut, në bazën e një studimi, më pas t'i rekomandohet organizatës ndërkombëtare të aviacionit civil dhe në rast pranimi nga ana e tyre të quhet e mbyllur si çështje edhe për ata.

Një tjetër parashikim që është risi në këtë kod është neni 9 që ka të bëjë me koordinimin midis pjesës civile dhe ushtarake sa i përket navigimit ajror. Në pjesën tonë ajrore ka disa blloqe që sot janë të kufizuara për përdorim ushtarak. Nga rekomandimet e eurokontrollit dhe Komisionit European është kërkuar që të punohet për një mekanizëm të konfirmimit midis aviacionit civil dhe ushtarak, për t'i bërë këto blloqe funksionale, pra në mënyrë që edhe këto të shfrytëzohen për arsye civile kur të jetë e nevojshme. Kjo do të kishte ndikim të rritja e përdorshmërisë së qiellit duke rritur edhe të ardhurat për operatorin tonë.

Një tjetër risi e këtij kodi është neni 10 ku flitet për një detyrim që daton nga viti 2013 i Organizatës Kombëtare të Aviacionit Civil dhe që ka të bëjë me programin shtetëror të sigurisë së operimit. Kjo është një nisëm që sipas Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil për fushën tonë duhet të dirigjohet nga aviacioni civil si institucion i civilizuar që ka të bëjë me koordinimin e të gjithë aktorëve të përfshirë në fushën e aviacionit civil me qëllim garantimin e një niveli parrezikshmërie, siç e kanë edhe vendet e tjera të rajonit dhe të Bashkimit European. Këtu aktorët janë njësia e kërkim shpëtimit, helikopterët shtetërorë të shëndetësisë, pra kërkohet që standardi të jetë i njëjtë,

Dhe i gjithë ky standard është parashikuar në aneksin 19 që është një aneks i ri i atashuar rekomandimit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil dhe ne jemi të bindur që nëpërmjet këtij neni t'i hapim rrugën Aviacionit Civil që të ndjekë procedurën për hartimin e një programi shtetëror të sigurisë së operimit për të mbikëqyrur me radhë sistemet e menaxhimit të sigurisë që duhet t'i ketë çdo operator përfshirë dhe ato shtetëror.

Në nenet 11 dhe 28 të kapitullit 2 “Operime në transportin ajror” janë bërë disa saktësime sa i përket fluturimeve sportive, fluturimeve private, të cilat në ligjin aktual nuk trajtohen. Ka pasur raste edhe në të kaluarën ku operatorë të ndryshëm kanë pretenduar se këtu te ne nuk ka nevojë për miratime ose certifikime nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe i kanë trajtuar fluturimet e tyre si fluturime private, faktikisht ato nuk kanë qenë fluturime private, por komerciale për sport. Fakti që nuk transportojnë njerëz nuk do të thotë që si veprimtari të mos licencohet.

Një tjerë saktësim kemi bërë në nenet 29 dhe 51, si detyrim i konventës së Çikagos, që ka të bëjë me artikullin e kësaj konvente nr.83 Bist, i cili rregullon marrëdhënien midis dy autoriteteve sa i përket përgjegjësisë që kanë për një aviacion të caktuar. Për ta kuptuar më thjeshtë një avion ka dy mënyra për të operuar në një shtet duke qenë i regjistruar në atë shtet

ose të një tjetër shteti, por me kusht që shteti i regjistrat t'i japë disa të drejta mbikëqyrëse shtetit pritisë sa i përket këtij avioni. Pra, në rast se do të kemi një avion të regjistruar në një vend të Bashkimit Europian dhe duam që ai avion të operojë këtu te ne, atëherë ai vend i Bashkimit Europian do të firmosë një marrëveshje me autoritetin e Aviacionit Civil në mënyrë që ne kemi të drejtën të ushtrojmë disa veprimtari mbikëqyrëse të anës teknike të këtij avioni.

Nenet e tjera nuk kanë pasur ndonjë ndryshim.

Në nenin 54 kemi të bëjmë me përgjegjësitë e autoriteteve të aviacionit si parakusht për ndërtimin apo shfrytëzimin e aerodromeve pra në rast se do të ndërtohet një aerodrom duhet që Autoriteti i Aviacionit të jetë i përfshirë duke filluar me planifikimin për fillimin zbatimin dhe vazhdimin e punimeve.

Gjithashtu kemi bërë disa saktësime në nenet 7 dhe 74 sa i përket pjesës së koordinimit të slotëve të aeroporteve që janë dritaret kohore ku fluturojnë avionët, pasi kemi filluar të aplikojmë nevojën për koordinim të slotëve në aeroportin e Tiranës. Kjo do të rrisë eficiencën e përdorimit të burimeve në aeroport në momente që janë të shpërndara oraret e avionëve gjatë gjithë ditës dhe jo të përqendruara në disa orare të caktuara.

Gjithashtu, 3 nenet e tjera, 75, 76, dhe 77, që prekin veprimtarinë e aeroporteve, kanë të bëjnë me lirinë e hyrjes në treg të kompanive që merren me shërbimet e tokës. Ka një rregullore të BE-së, të cilit duhet t'i përmbahemi dhe ky është rasti për këto tri nene.

Një tjetër nen, që ne e kemi prekur, ka qenë për menaxhimin pjesërisht të trafikut ajror. Ka qenë një kërkesë e BE-së për të bërë saktësimin e këtij qëllimi, që është reflektuar në nenin 92.

Një tjetër risi, që prek fushën e navigimit ajror, është neni 99, që ka të bëjë me skemën e performancës së navigimit ajror. Sipas rregullores nr. 390 të BE-së, kjo është një skemë e re, në kuadër të krijimit të blloqeve funksionale të hapësirës ajrore, për të cilën kishim detyrimin nga Komisioni Europian për ta transpozuar. Gjithashtu, edhe te kapitulli 8 kemi bërë disa parashikime në lidhje me investigimin e aksidenteve dhe incidenteve, ku është përafshuar rregullorja nr. 996/2010. Kjo nuk është një përgjegjësi direkt e Autoritetit të Aviacionit Civil, por ka të bëjë me Autoritetin Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve të Sigurisë së Operimit në Aviacionin Civil (AKISA), që është një tjetër institucion, që supozohet të jetë i pavarur në sistemin e aviacionit civil.

Gjithashtu, më parë kemi pasur detyrimin për raportimin e ngjarjeve. Në Autoritetin e Aviacionit Civil duhet të raportohet çdo ngjarje, duke filluar nga aeroporti, nga kompanitë ajrore, nga operatorët, për pjesën e sigurisë në aviacionin civil. Pra, çdo ngjarje, sado e vogël që të jetë, duhet të raportohet dhe t'i lihet autoritetit përkatës, në këtë rast Autoriteti i Aviacionit Civil dhe AKISA, për të përcaktuar nivelin e saj. Për shkak të rishikimit të Rregullores Europiane të vitit 2014, që ka të bëjë me raportimin e ngjarjeve, kemi bërë një saktësim, ku thuhet: “Raportimi është i detyrueshëm dhe vullnetar”. Më parë nuk përcaktoheshin, por këtu përcaktohen personat, të cilët kanë detyrimin të raportojnë. Kryesisht këto janë saktësime sipas legjislacionit europian.

Nga rishikimi i fundit mund ta mbani mend kapitullin 10, që ka të bëjë me sigurinë e aviacionit civil, jo me *safety*-n, jo me parrezikshmërinë, por me sigurinë. Këtu janë bërë disa shtjellime të Rregullores Europine nr. 300, e aneksit 17 të KE-së, që kanë të bëjnë, pikërisht, me funksionet e autoriteteve e aviacioneve civile dhe rregullat bazë të sigurisë së aviacionit civil. Ka pasur disa shtjellime të neneve, të cilat më parë kanë qenë referuar ligjeve sekondare.

Një tjetër shtim është bërë në nenin 53, i cili ka të bëjë me sigurinë e pasagjerëve, bagazheve dhe ngarkesave të tyre. Faktikisht kjo është një vijim i bazës sonë rregullatore për sa u përket të drejtave të pasagjerit, ku flitet për sigurimet e detyrueshme dhe të drejtat që ata kanë.

Ajo që ne shikojmë me shumë rëndësi është kapitulli 12 i draftkodit, kundërvajtjet dhe gjobat. Këtu, nga neni 159 deri në nenin 161, janë bërë disa rritje të masës së gjobës administrative për sa i përket kundërvajtësve në fushën e aviacionit civil. Ajo që ka ndodhur më parë është se, për shkak se baza rregullatore nuk ka qenë aty ku duhet, nuk janë ndërmarrë shumë veprime për kundërvajtjet administrative. Kjo gjë ka rezultuar që në sistemin e gjetjeve të mos mbyllen. Pra, një kompani që bën diçka gabim dhe i thuhet një herë, dy apo tre herë dhe më pas nuk veprohet me masë gjobë, atëherë kjo kompani do ta bëjë përsëri këtë gabim. Kështu që, nëpërmjet këtyre neneve, ne e saktësojmë këtë veprimtari administrative dhe na lejon neve që jo vetëm të gjobisim subjektin, por edhe personat përgjegjës për kundërvajtjet administrative në këtë subjekt. Në tërësi këto janë ndryshimet që ne propozojmë.

Jam i hapur për çdo pyetje që do të keni.

Eduard Shalsi - A mund të na thoni sa për qind e neneve janë prekur?

A keni ndonjë shifër të përafërt?

Atëherë, mund ta shikoni këtë pjesë. Besoj se duhet të ketë edhe nene të paprekura.

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Në rregull! Mund ta shikoni si raport, sepse na duhet edhe për statistikë, që të shikojmë se deri në çfarë niveli është ndërhyrë.

A ka pyetje nga deputetët?

Po, zoti Baraj.

Besnik Baraj – Duke bërë krahasimin me ligje të tjera më bën përshtypje që kur vjen puna te një element shumë i rëndësishëm, që ka të bëjë me sigurinë kombëtare, lidhur me përgjegjësinë për organizimin e hapësirës ajrore, Kryeministri nuk shfaqet. Shpeshherë në legjislacion, për gjëra fare të rëndomta, në ligje të ndryshme, është futur roli i Kryeministrit, ndoshta edhe pa të drejtë, por në këtë ligj në tërësi nuk e shikoj në ndonjë vend të veçantë. Kjo mund të jetë e drejtë, por thjesht duke bërë një krahasim veçanërisht te “Përgjegjës për organizmin e hapësirës ajrore”, mund të ishte.

Eduard Shalsi - Këtë e shikoni si diçka pozitive apo negative?

Besnik Baraj - Unë bëra thjesht një krahasim, që përderisa në legjislacionin ekzistues roli i Kryeministrit shfaqet, këtu nuk shfaqet. Kjo mund të jetë pozitive nga ana juaj, por unë bëra thjesht një konstatim.

Nenin 18 unë do ta formuloja ndryshe, jo në formë mohuese, por në formë pohuese. Gjithsesi, këtë do ta shikojmë më vonë. Përsëri te neni 18 për pikën 5/a kam një pyetje. Këtu thuhet: “Kategoritë e mëposhtme të shërbimeve ajrore janë të përjashtuara nga mbajtja e një licence operimi, siç janë: shërbime ajrore të kryera nga avionë me fuqi ultra të lehtë”. A mund të vendoset një prag, sepse kështu është shumë evazive, në mënyrë që këtë një vlerë numerike të karakterizimit të fuqisë së një avioni kur duhet të quhet i lehtë, ultra i lehtë, e të tjerë? Pra, shprehja “ultra i lehtë” duket si interval.

Më bën përshtypje një gjë, duke u nisur nga faktet që kanë ndodhur dhe që kanë një impakt, te neni 19 “Kushtet për dhënien e licencës së operimit”. Si jepet një kusht për vlerësimin mendor dhe psikik të atyre që do të operojnë?

Në neni 28, pika 4, thuhet: “Autoriteti i Aviacionit Civil merr të gjitha masat e nevojshme për parandalimin e tarifave dhe praktikave diskriminuese, çmimeve abuzive të larta e të tjerë”. A e ka pasur deri tani këtë rol Autoriteti i Aviacionit Civil, sepse ka një ankimim masiv, konstant, të pasagjerëve në lidhje me çmimet abuzive, apo është një status që e fiton tani, pra ky rol, nëpërmjet ligjit, theksohet se ka një status të ri apo është vazhdimësi e atyre që kanë qenë?

Në nenin 38, pika 1, thuhet: “Leja për fluturim leshtohet nga AAC-ja, në rastet kur për avionin vendosen kufizime dhe kur këto kufizime nuk cenojnë kërkesat thelbësore”. Kush i vendos këto kufizime? Pra ndërsa ka kufizime, jeni ju që jepni leje për t’i hequr këto kufizime?

Edhe te neni 40 flitet në mënyrë të përgjithshme lidhur me mirëmbajtjen, riparimin dhe inspektimin e defekteve, a nuk duhet specifikuar se kush duhet t’i kryej dhe jo thjeshtë të thuhet: “Mirëmbajtja e avionit bëhet nga personeli ose subjektet e kualifikuar në mënyrë të përshtatshme”. Kjo më duket shumë e përgjithshme, në një kohë që për elemente të ndryshme thuhet që duhet të ketë: këtë, atë, certifikatën e të tjera.

Këto janë një pjesë e pyetjeve, por mund të kemi edhe radhës tjetër të tjera, por edhe përgjigjet mund t’i jap kur të vijë momenti për të...

Eduart Shalsi – Faleminderit, zoti Baraj!

Duket se e kishe skrotinuar ligjin.

A ka ndonjë pyetje nga kolegët për ligjin, për ndonjë shqetësim që do ta vejë në dukje?

Fjalën e ka zoti Shkreli.

Artan Shkreli – Për sa i përket prekjës së neneve të Kodit ekzistues, ndoshta me përqindje ekzakthe nuk mund ta jap, por është prekur më shumë se gjysma e tyre, ndërsa nga pikëpamja e rregullimit gjuhësor dhe terminologjisë janë prekur pothuajse të gjitha. Pra, në nivel rregullimi dhe saktësimi të kodit teknik janë prekur mbi 50% e neneve dhe kjo e bënte të domosdoshme paraqitjen e një projektligji të ri, ndërsa për sa i takon aspektit formal, i cili ndikon edhe në funksionalitetin e këtyre neneve, janë prekur pothuajse të gjitha nenet e ligjit, pra në një masë dërrmuese, mbi 80-90%. Shumë nene të këtij ligji do të vijnë të shoqëruara me një rregullore përkatëse, të cilët nuk janë pjesë e kodit, sepse përveç aspektit shpjegues, shoqërohen edhe me rregullore teknike, pra, edhe në ato pjesë ku zoti Bare pyeti me të drejtë se çfarë do të thotë avionë ultra të lehtë e të tjera, sepse janë të kategorizuara në rregulloren e tyre teknike. Pohoj edhe një herë atë që u kuptua, që këtu flitet për një gjë në parim dhe pastaj gjatë kalimit nen për nen do t’i sqarojmë se cilat janë ndryshimet dhe si ishte.

Eduard Shalsi – Për pyetjet që bëri zoti Baraj, Krislen doni të thoni ndonjë gjë sot, apo në takimin e radhës? Në fakt, mbledhjen e radhës do ta bëjmë në mjediset e Autoritetit të Aviacionit Civil. Kemi lënë edhe një vizitë si komision te Albkontrolli.

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Fjalën e ka zoti Keri.

Krislen Keri – Në lidhje me nenin 19 për licencën e operimit, kemi të bëjmë me një subjekt, pjesa e stafit ekzekutues, si *postholder-at*, si menaxherët kryesorë të kompanive apo edhe ekuipazhi fluturues, janë subjekt licencimi në vetvete, prandaj kriteret për dokumente psikike janë në atë rregullore.

Përveç kësaj, unë dua të ndalem në nenin 28 “Çmime dhe tarifa”, e cila ka qenë një temë e nxehtë dhe jam i sigurt se të gjithë kemi pyetje për këtë gjë, pasi edhe ne si Autoritet kemi marrë shumë pyetje. Faktikisht, kam kërkuar edhe një dëgjese me Autoritetin e Konkurrencës, sepse ka një keqkuptim historik të kësaj teme në vendin tonë për sa i përket metodologjisë së caktimit të tarifave të biletave nga kompanitë ajrore. Duke u përgjigjur, historikisht që në vitin 1978, dhe më pas në tri faza, në vitet’ 80 dhe deri në mesin e viteve’ 90, në Bashkimin Europian tregu i Aviacionit Civil është liberalizuar. Në rast se përpara viteve 90 flitej se në çdo linjë, supozojmë: Tiranë – Athinë, Tiranë – Romë, Tiranë – Vjenë e të tjerë, duhej të merrej miratim dhe emërim nga shteti për çdo kompani që futej në atë linjë, me liberalizmin dhe rregullimin e industrisë së aviacionit, ky miratim nuk kërkohet më. Në vitin 2006 ne kemi aderuar për zonën e përbashkët të Aviacionit Civil Europian, ZPAE nëse ju kujtohet, dhe këtu të gjithë operatorët europianë kanë liri tregu në çdo linjë që fillon dhe mbaron në Tiranë, ashtu siç do të kenë edhe operatorët shqiptarë me kalimin e fazës së parë. Prandaj për sa kohë tregu është i liberalizuar dhe ka kaluar, nga një treg i organizuar nga shteti, në një treg të liberalizuar, ne kemi vendosur në pikën 1 (është edhe në kodin e vjetër) që transportuesit ajrorë t’i caktojnë lirisht çmimet dhe tarifat e shërbimeve ajrore. Por kjo nuk do të thotë që ne si Autoritet i Aviacionit Civil të mos kemi përgjegjësi për këtë punë, prandaj jemi përpjekur ta izolojmë nëpërmjet fjalisë së fundit te pika 4, ku thuhet: “Si rezultat i një fushate për dëmtimin e konkurrencës së lirë”. Çfarë nënkupton?! Në rast se ka dyshime që një kompani e caktuar është duke vepruar me atë që quhet *predatory pricing*, pra është duke vendosur çmime përkohësisht për të eliminuar konkurrencën, kjo është veprimtaria që ne duhet të monitorojmë. Në rast se tregu është liberalizuar dhe ka 3-4 kompani ajrore që veprojnë lirisht dhe faktorët e konkurrencës funksionojnë, atëherë ne jemi në rregull, por në rast se konstatohet që një linjë e caktuar ose një kompani e caktuar është duke përdorur çmime përkohësisht të ulëta në mënyrë që të eliminojë konkurrencën tjetër, atëherë kjo është një praktikë që bie nën subjektin e pikës 4. Përveç kësaj...

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Për atë qeveria ka një strategji, e cila nuk bie në monitorimin e metodologjisë së përcaktimit të çmimeve. Çmimet janë në ato nivele për shkak të faktorëve të ndryshëm, që i kemi thënë edhe më parë, dhe qeveria është duke zbatuar një strategji për liberalizimin e tregut, duke rritur numrin e ofruesve të shërbimit në fushën e aeroporteve, pra duke çuar nga një aeroport në tri, dhe mënyra tjetër është duke monitoruar kontratën e koncesionit. Siç e keni dëgjuar, kemi filluar një vlerësim të hollësishëm nga një ekspert ndërkombëtar që pritet të bëjë raportin përfundimtar dhe të shohim se çfarë do të rezultojë.

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Kjo është negociuar.

Specialist – Më fal, duket sikur kufizime ka vetëm Shqipëria, por kufizime të tilla kanë të gjitha vendet e Europës, sepse është e rregulluar me ligj, ku përcaktohen edhe rrezet, ku nuk lejohet interferimi me aeroporte të tjera. Për shembull, ne dëgjojmë se grekët kanë 80 apo 90 aeroporte në nivelin e aeroporteve që flasim dhe ata kanë pak a shumë të njëjtat...

Problemi është se kemi pasur vetëm një operator dhe njëshi është monopol. Nga dyshi e tutje, nuk është më i tillë.

(Diskutim pa mikrofon)

Mali i Zi ka dy aeroporte, ndaj them që njësh-i është monopol.

(Diskutim pa mikrofon)

Eduard Shalsi - Afroje mikrofonin, Berti!

Dritan Bici – Kur kam ardhur në këtë parlament, kam qenë i shqetësuar për këto fenomene: populli shqiptar po helmohet nga ushqimet; populli shqiptar po vdes nga ilaçet; popullit shqiptar po i nxihet jeta nga kostoja e biletave të avionëve.

Personalisht, jam për denoncimin e kësaj veprimtarie, sepse shqiptarët po persekutohen nga Aeroporti Civil i Rinasit. Si komision duhet të mbajmë qëndrim dhe, në qoftë se është bërë një koncesion i gabuar, duhet ta denoncojmë dhe të fillojnë menjëherë hetimet që populli shqiptar të mos të vazhdojë të vuajë.

Kompetencat që m'i jep ligji do të mundohem t'i ushtroj këtu. Se sa do të më përkrahin shokët e mi, nuk e di, por them se kjo meriton një nismë për ta hetuar, për ta vërtetuar dhe për ta nxjerrë deri në fund të vërtetën. Ne, populli më i varfër i Ballkanit, kemi tarifata më të larta në Ballkan.

Eduard Shalsi – Faleminderit, zoti Bici!

Zoti Bici, si deputet i ri që jeni, duhet të dini se ky ka qenë një shqetësim i kahershëm yni dhe ne nuk jemi thjesht për të denoncuar këtu, por kemi instrumente për të hetuar, instrumente për të monitoruar dhe instrumente për të kërkuar llogari.

Shpeshherë jemi ndeshur edhe përpara faktit, të cilin zoti Suli e njeh me analiza të thella, pasi e ka studiuar shumë më tepër sesa ne, që ka raste kur bileta është e njëjtë dhe raste të tjera kur ajo është e shtrenjtë. Asnjëherë nuk kemi pasur një analizë të detajuar të përgjegjësive apo një krahasim adekuat i çmimeve të biletave. Dimë që ka shqiptarë që përdorin Malin e Zi, Podgoricën, Shkupin; dimë gjithashtu, që ka çartera më të shpeshtë në vendet e rajonit, por, në fakt asnjëherë nuk kemi marrë në dorë, dhe ky është momenti që ta bëjmë një gjë të tillë dhe, mesa di, është rekrutuar një agjenci e specializuar, e cila brenda një periudhe kohore duhet të depozitojë një raport të saktë ku ne të vihem në dijeni e të mos rrahim ujë në hava.

Ajo që më ka shqetësuar në këtë komision, të paktën që nga periudha e viteve 2010-2011-2012, kur e kemi hapur si debat, ka qenë fakti që ne kemi folur si shoqëri civile. Në fakt, ne kemi mjetet, kemi edhe mekanizmat. Çfarë na duhet tani? Na duhet t'u kërkojmë Aviacionit Civil dhe autoriteteve përkatëse një analizë krahasimore të biletave në rajon. Kjo është koha ta kemi një gjë të mirë, gjatë kohës së diskutimit të Kodit, në mënyrë që secili nga ne të shohë çfarë linjash janë dhe si fluturojnë. Pra, çfarë elementesh ka kostoja e një bilete? Ka karburantin? Ne kemi pasur një koncesion karburanti. Ka tarifat e shërbimit të tokës? Pra, ku çalon dhe pse bileta është në këto nivele? Do të doja që ta mbanin shëni edhe përfaqësuesit e ministrisë. Është momenti që ky debat të bëhet më cilësor dhe më i thelluar.

Së pari, duhet të kemi një analizë krahasuese të çmimeve dhe, së dyti, duhet të dimë komponentët e çmimit të biletës dhe ku ndryshojnë tarifat e tyre për vendet e rajonit. Kemi dëgjuar që Rinasi ka një tarifë të shtrenjtë për shërbimet e tokës, ku autoritetet nuk mund të ndërhyjnë.

Gjëja e dytë që do të doja të ndaja me ju, është fakti që së shpejti do të kemi dy aeroporte. Kemi linçimin e aeroportit të Vlorës, që mezi presim ta shohim, kemi gjithashtu edhe vënien në përdorim të aeroportit të Kukësit. Çfarë ndodh me linjat e avionit në kontekstin e largimit të skemës së monopolit dhe me hapjen e mundësisë për këto dy aeroporte? A ka hapësirë për të shtuar më tej konkurrencën? Do të jetë konkurrenca ajo që do të ulë çmimet, heqja e monopolit, apo do të jetë ndërhyrja jonë te disa komponentë të shtrenjtë brenda çmimit të biletës?

Tani më mirë se kurrë mund të bëjmë një debat cilësor, dhe këtu jam dakord me shqetësimin e zotit Bici dhe shqetësimin e të gjithë deputetëve. Kemi hapur një diskutim, i cili do të mbyllet kur të gjithë të jemi të bindur që po miratojmë një Kod adekuat.

Gjëja për të cilën do t'i kërkojmë llogari sektorit të aviacionit është fakti se ai ka qenë një institucion ku politika ka futur hundët në mënyrë abuzive. Jemi në dijeni se çfarë ka ndodhur në të kaluarën. Unë hyj te deputetët që besojmë se shumë sektorë, në fakt, nuk duhet të kenë të bëjnë me përkatësitë partiake, një prej të cilëve është edhe sektori i aviacionit. Në dijeninë tonë, rastet janë të shumta qoftë me titullarët, qoftë me punonjësit, ku kriteret kanë qenë thjesht dhe vetëm militanteske. Një profesionist që në kohën e tij të lirë mbështet një parti politike, nuk ka asgjë të keqe, por militantë që bëhen pjesë e sektorit, ndërkohë që specialistët rrinë jashtë tij, kjo gjë duhet të marrë fund. Kjo do të jetë një nga pyetjet dhe kërkesëllogaria që duhet të kemi si deputetë për autoritetet për t'i çliruar nga kthetrat e të paaftëve.

Ky është gjithë thelbi, ku nuk e mohoj, në një pjesë të konsiderueshme të rasteve, kemi qenë po ne deputetët linçuesit, kërkuesit dhe insistuesit e një fryme të tillë militanteske, partiake të mirëfilltë dhe jo profesionale. Lëvizjet e shpeshta, lëvizjet e parregullta, lëvizjet politike për një pjesë të administratës janë shqetësim edhe për të huajt. Është momenti ta konsolidojmë administratën mbi baza të pastra profesionale, në mënyrë që, pavarësisht ndërrimit të pushtetit apo partive, profesionistët të qëndrojnë aty. Nuk kemi luksin të humbasim profesionistë, siç ka ndodhur në të kaluarën!

Atëherë, faleminderit!

Do të jemi në kontakt.

MBYLLET MBLEDHJA