



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI
KOMISIONI PËR SIGURINË KOMBËTARE

Tiranë më 04.10.2018
Dokument parlamentar

R A P O R T

PËR PROJEKTLIGJIN “KODI AJROR I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË”

Drejtuar: Komisionit për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin.

Komisioni për Sigurinë Kombëtare, bazuar në nenet 32-36 të Rregullores së Kuvendit, në cilësinë e komisionit për dhënie mendimi, shqyrtoi në mbledhjet e datës 10.07.2018 01.10.2018 dhe 04.10.2018 në parim, nen për nen dhe në tërësi projektligjin “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”.

Për shqyrtimin e këtij projektligji u caktua relator deputeti Sadi Vorpsi.

I. BAZA KUSHTETUESE E PROJEKTLIGJIT

Projektligji i propozuar vjen në përputhje me nenin 81 pika 1 të Kushtetutës, dhe me detyrimet që burojnë nga marrëveshjet ndërkombëtare dhe konventat për aviacionin civil, dhe merr në konsideratë edhe ligjet e fushave të tjera specifike që prekin veprimtarinë e aviacionit, siç është legjislacioni për licencimin.

II. QËLLIMI I PROJEKTLIGJIT

Ky projektligj ka për qëllim rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e aviacionin civil.

Qëllimi i veçantë i këtij ligji është rregullimi i veprimtarisë së avionëve civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë; të avionëve për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi, sipas

dispozitave të këtij Kodi, në përputhje me nenin 83 bis të konventës së Çikagos; dhe të avionëve të regjistruar në një shtet tjetër por që operojnë me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë.

Ndikimet që kanë sjellë ndërtimin e ligjit të ri vijnë nga gjetjet e auditit shtetëror, që është Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil, nga rekomandimet e ekspertëve të Komisionit European në kuadër të zbatimit të marrëveshjes shumëpalëshe, nga gjetja e atviziteve standardizuese të Agjencisë Europiane për Sigurinë e Aviacionit dhe nga rekomandimet e ekspertëve të projektit Twning 2014-2015.

III. ÇËSHTJET KRYESORE QË TRAJON PROJEKTLIGJI

Projektligji, i cili ruan strukturën e ligjit në fuqi, është një tekst i konsoliduar i ligjit nr.10040, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, duke përfshirë të gjitha ndryshimet, futjen e dispozitave të reja dhe unifikim të terminologjisë, është i ndarë në 13 kapituj dhe përmban 164 nene, me përmbajtje si vijon:

- Kapitulli I : Objekti, subjektet dhe parimet e përgjithshme;
- Kapitulli II: Operimet në transportin ajror;
- Kapitulli III: Operimi i avionit;
- Kapitulli IV: Aerodromet;
- Kapitulli V: Rregullat e ajrit;
- Kapitulli VI: Lundrimi ajror;
- Kapitulli VII: Kërkimi dhe shpëtimi;
- Kapitulli VIII: Investigimi i aksidenteve dhe incidenteve;
- Kapitulli IX: Raportimi i ngjarjeve;
- Kapitulli X: Siguria e aviacionit;
- Kapitulli XI: Përgjegjësia dhe të drejtat e pasagjerëve;
- Kapitulli XII: Kundërvajtjet dhe gjobat;
- Kapitulli XIII: Dispozita të fundit.

Në kapitullin I “ Objekti, subjektet dhe parimet e përgjithshme” (nenet 1-10), jepen shpjegimet mbi hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë, subjektet dhe parimet e përgjithme.

Në kapitullin II, “Operimet në transportin ajror” (nenet 11-28), përcaktohen kategoritë e operimeve në transportin ajror, kushtet për dhënien e licencës së operimit, rastet për refuzimin, pezullimin ose heqjen e licencës së operimit, kriteret për lëshimin e certifikatës së operatorit ajror, rregullat për transportuesit e huaj dhe për personelin që ushtron funksionet e tij në aviacionin civil. Në këtë kapitull janë shtuar dispozita për disa kategori të caktuara operimi lidhur me shërbimet ajrore të programuara, jo të programuara, fluturimet sportive, fluturimet për qëllime private, punët ajrore etj.

Në kapitullin III, “Operimi i avionit” (nenet 29-51), përcaktohen rregulla lidhur me regjistrimin e avionëve, shenjat e avionëve, përgjegjësitë për avionët e regjistruar në Shqipëri ose avionët e regjistruar në një shtet tjetër, sipas detyrimeve që rrjedhin nga konventa e Çikagos , dokumentet që duhet të ketë një avion i regjistruar, përcaktohen certifikatat dhe lejet që duhet të ketë një avion për të operuar, ekuipazhi i tij, si dhe AAC-ja, si autoriteti për lëshimin e tyre.

Në kapitullin IV, “Aerodromet”, në nenet 52 dhe 53, trajtohet klasifikimi dhe përdorimi i aerodromeve, klasifikimi i aeroporteve si të koordinuar apo me orare të rregulluara, përcaktohen detyrimet e AAC-së për të siguruar hyrjen e lirë në treg të shërbimeve të përpunimit në tokë si dhe rezervimi i së drejtës për vetëpërpunim për një kategori të caktuar shërbimesh të përcaktuar në dispozitën ligjore, parashikohet miratimi i një rregulloreje nga ministri përgjegjës për transportin lidhur me rregullat e hollësishme për shërbimet e përpunimit në tokë, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, jepet kuptimi i fushës së fluturimit dhe kuptimi i fushës së fluturimit për avionët pa motor si dhe detyrimi për t’u regjistruar në regjistrin e fushave të fluturimit që mbahet nga AAC-ja, kushtet për të cilin përcaktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin.

Në kapitullin V, “Rregullat e ajrit” (nenet 86-88), jepen rregullat e përgjithshme të operimit të avionit në fluturim ose në zonën e lëvizjes në një aerodrom si dhe miratimi i rregullave teknike me akt nënligjor. Në këtë kapitull përcaktohet edhe mënyra e përdorimit të aerodromeve.

Në kapitullin VI, “Lundrimi ajror” (nenet 89-99), sanksionohet ofrimi i shërbimit të lundrimit ajror (SHLA), me qëllim garantimin e sigurisë dhe përsheptimin e lundrimit ajror si dhe bashkëpunimi me shtete të tjera për ofrimin e shërbimeve, të tilla si futja e konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore, jepet qëllimi i shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror (MTA), si dhe kriteret për plotësimin e kërkesave themelore për garantim të rrjetit evropian të MTA-së, sanksionohet përgjegjësia e Republikës së Shqipërisë për ofrimin e shërbimeve të lundrimit dhe mbikëqyrjes elektronike, rregullat për ofrimin e këtyre shërbimeve, me qëllim garantimin e sigurisë dhe rregullsisë në fluturim, si dhe jepet kuptimi i shërbimit meteorologjik, përgjegjësia e Republikës së Shqipërisë për të siguruar këtë shërbim dhe subjektet përfituese.

Në kapitullin VII, “Kërkimi dhe shpëtimi” (nenet 100-102), caktohet struktura që kryen operacionet e kërkim-shpëtimit brenda territorit të Republikës së Shqipërisë që është Qendra Kombëtare për Kërkim dhe Shpëtim. Bashkëpunimi me shërbimet e huaja realizohet me marrëveshje dypalëshe. Kostot për operacionet e kërkim-shpëtimit përballohen nga operatori i shoqërisë ajrore.

Kapitulli VIII, “Investigimi i aksidenteve dhe incidenteve” (nenet 103-112), është i konceptuar sipas rregullores përkatëse evropiane. Në këtë kapitull jepet përkufizimi për aksidentet, incidentet apo incidentet e rënda ajrore, si dhe kuptimi dhe qëllimi i investigimit, i cili kryhet për përmirësim të sigurisë ajrore duke mundësuar kryerjen e shpejtë të investigimeve dhe me synim parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve të ardhshme. Sipas rregullores evropiane 996/2010, dhe praktikave evropiane, investigimi i aksidenteve dhe incidenteve kryhet nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit (aktualisht i krijuar si Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve), në varësi të ministrit përgjegjës për transportin, i pavarur nga pikëpamja funksionale nga autoritetet e aviacionit të cilat mbikëqyrin vlefshmërinë ajrore, kontrollin etj. Organizimi dhe rregullat e funksionimit të tij përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave (neni 105).

Në nenin 106 përcaktohen çështjet kryesore të procesit të investigimit, të cilat do të rregullohen me vendim të Këshillit të Ministrave. Në vazhdim, në përputhje me rregulloren evropiane jepen veprimet të cilat përbëjnë investigimin, kompetencat e investiguesit në detyrë, pjesëmarrjen në investigim, si dhe përgatitjen e raportit të investigimit.

Në kapitullin IX, “Raportimi i ngjarjeve” (nenet 113-117), jepet kuptimi i ngjarjes, qëllimi i raportimit të ngjarjes që është parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve dhe jo përcaktimi i fajit apo përgjegjësisë. Raportimi është i detyrueshëm dhe vullnetar. Ndryshimet në këto dy çështje përveçse reflektojnë ndryshimet që ka pësuar legjislacioni evropian në këtë drejtim, gjithashtu rregullojnë çështje të investigimit në aviacion si proces, të ndarë nga hetimi penal, çështje që kanë

të bëjnë me ruajtjen e konfidencialitetit të raportuesit etj. Në nenin 117 parashikohet hartimi i një rregulloreje të miratuar nga ministri, i cili do të jetë në përputhje të plotë me rregulloren përkatëse evropiane nr.376/2014.

Në kapitullin X, “Siguria” (nenet 118-129), jepet kuptimi i sigurisë (*security*), qëllimi i dispozitave për sigurinë si dhe autoriteti kompetent përgjegjës i cili është AAC-ja.

Kapitulli XI, “Përgjegjësia dhe të drejtat e pasagjerëve” është ndarë në pesë nënkapituj me dispozita të njëjta me ato të ligjit aktual. Në këtë kapitull është shtuar neni 153 “Sigurimi për pasagjerët, bagazhet dhe ngarkesën” për të bërë më të qartë nenet e tjera që lidhen me sigurimin e detyruar. Ky nen saktëson shumën minimale të mbulimit të sigurimit për përgjegjësinë ndaj pasagjerëve, të bagazheve dhe të ngarkesës, kjo edhe sipas rregullores nr.785/2004, mbi sigurimin e detyrueshëm, si dh neni 156 lidhur me detyrimin e transportuesit ajror operues për të informuar pasagjerët mbi rregullat për të drejtat e tyre.

Në kapitullin XII “Kundërvajtjet dhe gjobat” (neni 159-161) përcaktohen konkretisht ato shkelje të cilat përbëjnë kundërvajtje administrative dhe masa e gjobës që varion nga 500 000 (pesëqind mijë) lekë deri në 2 000 000 (dy milionë) lekë, ndërsa për individet deri në 200 000 lekë. Nga ligji në fuqi, janë shtuar llojet e shkeljeve dhe është rritur vlera maksimale e gjobës, e cila është dyfishuar si dhe është parashikuar shoqërimi i këtyre gjobave edhe me sanksione në pezullimin ose revokimin e licencës, certifikatës apo dëshmisë përkatëse.

Në kapitullin XIII “Dispozita të fundit” në nenin 162 përcaktohet dalja e akteve nënligjore brenda 24 muajve nga hyrja në fuqi e këtij ligji dhe, konkretisht, në pikën 2 përcaktohet: “2. Aktet nënligjore në fuqi, në çastin e miratimit të këtij Kodi, të cilat nuk bien në kundërshtim me të, vazhdojnë të mbeten në fuqi deri në daljen e akteve nënligjore në zbatim të këtij Kodi”.

IV. DISKUTIME NË KOMISIONIN PËR SIGURINË KOMBËTARE

Për prezantimin e projektligjit Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” ishin ftuar përfaqësues nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë si dhe Autoriteti i Aviacionit Civil.

Çështjet kryesore rreth të cilave diskutuan deputetët gjatë shqyrtimit të këtij projektligji ishin:

Procedura që ndiqet nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil në rast se operatorët e fluturimeve ajrore nuk respektojnë kushtet e përcaktuara në licencat e dhëna apo nëse ka pasur vonesa në fluturimet e prenotuara nga shtetas shqiptarë ose jo shqiptarë dhe a ka ndërhyrë Autoriteti i Aviacionit Civil për të zgjidhur këtë situatë? Kësaj pyetje ju përgjigj z. Keri i cili theksoi se: Autoriteti ka përgjegjësinë për të qenë Autoriteti zbatues për kompanitë ajrore që të zbatojnë detyrimet e tyre për mbrojtjen dhe dëmshpërblimin e pasagjerëve në rast të vonesave mbi 3 orë dhe anulimit të fluturimeve ose mohimit të futjes në bord. Shumica e këtyre vonesave janë hasur në masën mbi 90% tek operatorët që operojnë në tregun italian dhe për këtë gjë me ristrukturimin që u bë në fillim të vitit në këtë institucion, është krijuar sektori i posaçëm për të drejtat e pasagjerëve, që ndodhet në aeroport me 3 pjesëtarë stafi me kohë të plotë dhe 3 me kohë të pjesshme . Këta punonjës, sidomos gjatë periudhës së verës janë atje me turne për të garantuar se Autoriteti dhe shteti kanë prezencën e tyre në çdo kohë në aeroport, në rast se ndodhin ngjarje të tilla dhe janë të fokusuar në dy momente. Momenti i parë është mbrojtja dhe sigurimi që pasagjerët ose kompanitë plotësojnë detyrimet e tyre për sa i përket mbrojtjes së pasagjerit në

lidhje me ushqimet, pijet dhe trajtimin në aeroport ndërkohë që ata presin ose në rast se vonesa tejkalon orën 12 të natës ose 5 orë, kanë të drejtën e akomodimit në hotel. Për sa u përket kompanive, shteti shqiptar ka detyrimin për kompanitë problematike, të bëjë të njëjtën procedurë deri te mbrojtja, dhe në rast se gjykohet se kjo shndërrohet në një problem social nga ana e kompanive shqiptare, Autoriteti i Aviacionit Civil imponon kufizime të licenca e operimit të kompanive, derisa ato të përmbushin detyrimet e imponuara prej nesh. Në të kundërt, fillojnë penalitetet, të cilat shkojnë deri në heqjen e licencës së operimit, por kjo është një masë drastike, që nuk arrihet ndonjëherë.

Në vijim të diskutimeve u shtrua pyetja mbi standardet që vendos Autoriteti i Aviacionit Civil për personelin e parashikuar, që nuk lejohet të ushtrojë funksionin nën efektin e alkoolit, narkotikëve dhe stimulantëve. Në lidhje me këtë pyetje z. Keri sqaroi se udhëzimi i ministrit që transponon rregulloren europiane “Për licencimin e ekuipazhit të fluturimit në Bashkimin Europian” është transpozuar edhe në dispozitën mbi personelin e aviacionit. Në rast se raportohet nga cildo pjesëmarrës në aeroport që piloti ushtron funksionin nën efektin e alkoolit, narkotikëve dhe stimulantëve, merren masa nga institucionet ligjzbatuese. Pra, piloti procedohet penalisht, në bazë të Kodit Penal, dhe bëhet revokimi i licencës.

Një pyetje tejet aktuale dhe me rëndësi ishte edhe ajo mbi masat e nevojshme që merr Autoriteti i Aviacionit Civil për parandalimin e tarifave abuzuese, ku gjatë periudhës së verës, sidomos korrik-gusht, vihet re një rritje e çmimeve. Z. Keri sqaroi se strategjia e iniciuar nga qeveria në vitin 2014, ku u vendos për liberalizimin e shërbimeve aeroportuale nëpërmjet hapjes së tregut për mundësinë e zhvillimit të aeroporteve të reja, do të ndihmojë për t’i ulur dhe për t’i sjellë këto tarifa në nivelin e shteteve simotra europiane, në mënyrë që qytetarët të udhëtojnë sa më lirë, si bashkëqytetarët e tyre europianë. Në vijim të kësaj pyetje u ngrit shqetësimi edhe mbi kompensimin në rastet e humbjes apo dëmtimit të bagazheve nga ku z. Keri sqaroi se në rastet e humbjes ose të dëmtimit, në aeroport ka tre lloje formularësh, të cilët shpërndahen në çdo kohë kur ka raste të tilla. Formulari i parë të drejtat në rast vonesash dhe anulimesh .I dyti është për të drejtat e transportit të njerëzve me aftësi të kufizuar, pra që nuk lëvizin, është detyrim i kompanive ajrore t’i akomodojnë pa pagesë, siç e kërkojnë konventat ndërkombëtare, si dhe kompensimi për bagazhet. Në rast se bagazhi është i dëmtuar për faj të kompanisë, siç ka formularë për kompensimin në rast vonesash dhe anulimesh, ka edhe kompensimin që shkon deri në vlerën 2 mijë euro në varësi të evidencave që çfarë ka brenda bagazhi. Duke qënë se kjo është një dispozitë sensitive për qytetarët kryetarja e Komisionit znj. Ermonela Felaj propozoi shtimin e një paragrafi të ri në nenin 144, ku të detyrohet Autoriteti i Aviacionit Civil të gjejë një mënyrë për të bërë të njohur të drejtat e pasagjerëve si dhe të gjithë procedurën që duhet të ndjekin pasagjerët për të kompensuar dëmet në bagazhin e tyre. Konkretisht në nenin 144 u sugjerua të shtohet një pikë 7 me këtë përmbajtje ” ***Autoriteti i Aviacionit Civil, përpara fluturimit, kujdeset që pasagjerëve t’u vihen në dispozicion broshura informuese mbi të drejtat dhe detyrimet në rastet e humbjes apo dëmtimit të bagazheve si dhe mbi procedurën që duhet të ndiqet për dëmshpërblimin e tyre.***”

Në përfundim të diskutimeve, sipas propozimit të komisionit u ra dakort që afati për nxjerrjen e akteve nënligjore të jetë 6 (gjashtë) muaj.

Gjithashtu për shkak të teknikës legjislative u sugjerua që të shkruhet edhe detyrimi mbi të cilin do të dalin këto akte nënligjore, pra duke t pasqyruar paragrafin të cilit i referohen, në mënyrë që t’i jepet mundësi Kuvendit ta kontrollojë nxjerrjen e akteve nënligjore.

Së fundmi, me propozim të znj.Felaj u ra dakort që të eliminohen shkurtesat në emërtesa dhe të pasyrohen sipas përkufizimit që ka gjithsecila prej tyre.

PËRFUNDIME

Në përfundim të diskutimeve, Komisioni për Sigurinë Kombëtare, duke vlerësuar rëndësinë e këtij projektligji, me shumicën e votave, miratoi projektligjin në parim, nen për nen dhe në tërësi duke ja kaluar për miratim seancës plenare.

RELATOR

KRYETARE

SADI VORPSI

ERMONELA VALIKAJ (FELAJ)