



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 26.09.2018, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Eduard Shalsi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Seancë dëgjimore me Autoritetin e Aviacionit Civil për shqyrtimin e projektligjit "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë". (*komision përgjegjës*)

Marrin pjesë:

Eduard Shalsi, Besnik Baraj, Ilir Beqaj, Rrahman Rraja, Andrea Marto, Rakip Suli, Ilir Ndraxhi, Tatiana Nurçe, Dritan Bici dhe Edmond Leka.

Mungojnë:

Florjon Mima, Endri Hasa, Izmira Ulqinaku, Lorenc Luka, Hekuran Hoxhalli, Lefter Koka, Gjetan Gjetani, Eglantina Gjermani, Robert Bitri dhe Agron Çela.

Të ftuar:

Artan Shkreli - Zëvendësministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Krislen Keri - Drejtor Ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil

Edlira Liçi - përfaqësuese e Autoritetit të Aviacionit Civil

Lilika Radovicka - përgjegjëse Sektori në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Renata Teta – përfaqësuese e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë

HAPET MBLEDHJA

Eduard Shalsi – Mirëmëngjesi, të nderuar kolegë deputetë!

Sot në rendin e ditës është parashikuar seancë dëgjimore për Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë. Ne kemi hapur siparin e diskutimeve dhe të konsultimeve dhe kemi kërkesa nga disa institucione dhe individë të ndryshëm, që duan të përfshihen në këtë debat.

Sot do të diskutojmë për disa propozime, që vijnë nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Të ftuar në komision kemi zotin Artan Shkreli, zëvendësministër, zotin Krislen Keri, drejtor Ekzekutiv, zonjat Edlira Liçi, Lilika Radovicka dhe Renata Teta. Mirë se erdhët në komision!

Dua t'i jap fjalën përfaqësuesve Autoritetit, të cilët do të bëjnë propozimet për Kodin Ajror. Ky është një moment shumë i rëndësishëm dhe nuk e kemi nxitim që ta kalojmë shpejt, por kemi merak të bëjmë disa ndryshime që t'i rezistojnë kohës dhe t'u përgjigjen kërkesave, pse jo edhe një trynie gjithnjë e në rritje në lidhje me shërbimet ajrore në Republikën e Shqipërisë. Relator është zoti Baraj.

Pa humbur kohë dua t'u jap fjalën përfaqësuesve për një përshkrim të propozimeve më kryesore. Pastaj do të vazhdojmë me diskutimet.

Ne kemi planifikuar edhe një vizitë te Albkontrolli, ndërkohë që kemi evidentuar disa individë, të cilët nuk e di se çfarë pozicionesh kanë, por janë përfshirë edhe në të kaluarën në diskutimet për Kodin Ajror.

A jeni dakord me rendin e ditës? Dakord.

Fjalën e ka zoti Artan Shkreli.

Artan Shkreli – Mirëdita, anëtarë të nderuar!

Jemi këtu të bëjmë një paraqitje të shkurtër, pastaj mund të vazhdojmë me pyetjet për sa i përket projektligjit për Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë. Për shkak të zhvillimeve të fundit, të cilat, për hir të së vërtetës, kanë marrë një lloj përshpejtimi për sa u përket proceseve integruese dhe zhvillimit të aeronautikës në Shqipëri, procedurave të reja dhe aeroporteve të rinj, një pjesë e të cilave janë në proces, ndërsa pjesa tjetër është në studim fizibiliteti, sidomos pas miratimit të Kodit Ajror në Parlamentin Europian në datën 4 korrik 2018, i cili është detyrues për të gjitha vendet e Bashkimit Europian, dhe ne jemi në kuadrin e përafrimit të legjislacionit, ka lindur nevoja për rregullimin e Kodit Ajror ekzistues, i cili përmirësohet në shumë aspekte të tij. Thelbi i këtyre ndryshimeve, përveç përmbushjes së detyrimeve me Parlamentin Europian, pra, marrëveshjes së krijimit të zonës së përbashkët, që

një pjesë juaja e ka parasysh se këtu flitet për përdorimin e hapësirës ajrore sipas një raporti të ndërsjellë midis Shqipërisë dhe vendeve të Bashkimit Europian, plotëson edhe mangësitë e karakterit ligjor të evidentuara.

Gjithashtu, do të merren në konsideratë të gjitha vërejtjet që janë bërë nga kontrolli ndërkombëtar për Shqipërinë në vitin 2012, ku tani mbyllen përfundimisht gjetjet, të cilat kishin krijuar një boshllëk shumë të madh në raport me Kodin që ne po i referohemi sot. Ky Kod hap shumë mundësi të reja, që deri dje nuk diskutoheshin, si për shembull, krijimi i kushteve për hapjen e shkollave për aviacionin, gjëra që ishin mbyllur që në kohën e diktaturës. Gjithashtu, ky Kod krijon bazat për një thellim të mëtejshëm të të gjitha nismave që janë ndërmarrë, të cilat, nëse nuk miratohet ky Kod, ose do të gjejmë mënyra për të anashkaluar pika të caktuara, ose nuk do t'i bëjmë dot. Kështu që, në këtë pikëpamje, për sa u përket edhe teknikallëqeteve të këtij Kodi, është mirë që zoti Keri t'i shpjegojë dhe të bëjë një krahasim se ku ndryshon ky Kod në raport me kodin ekzistues, pa u futur në detaje, sepse ka shumë ndryshime.

Eduard Shalsi – E kemi diskutuar në parim çështjen e Kodit, prandaj, ju lutem, sa më shkurt tek ajo pjesë, sepse jemi shumë të interesuar për reflektimet e reja.

Krislen Keri- Faleminderit!

Është kënaqësi që takohemi sërish. Dua të bëj një përmbledhje të versionit të parë, i cili është miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave dhe që ju e keni aktualisht në komision. Aty janë transpozuar pjesërisht rreth 21 rregullore të Komisionit Europian, që kanë të bëjnë me navigimin ajror, ku parashikohet pjesëmarrja e Shqipërisë nëpërmjet ofruesit të shërbimit ajror në ndërmarrje rajonale, siç janë programet e Eurokontrollit, të cilat kanë të bëjnë me bashkëpunimin rajonal ose me ofrimin e shërbimeve të blloqet funksionale të tjera, përveç Republikës së Shqipërisë.

Gjithashtu, te navigimi ajror kemi parashikuar përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore, që nënkupton bashkëpunimin midis sektorit civil dhe ushtarak, pasi sot ka disa blloqe funksionale, që janë të limituara për përdorim civil dhe janë vetëm për përdorim ushtarak .

Gjithashtu, është parashikuar një detyrim i Bashkimit Europian në lidhje me skemën e performancës. Pra, me sanksionimin në Kodin e ri Ajror të skemës së performancës detyrohen të dalin edhe udhëzimet përkatëse të ministrit, ku ngarkojnë Autoritetin e Aviacionit Civil, si autoritetin mbikëqyrës të fushës së navigimit ajror, për përcaktimin në bazë të metodologjisë së Eurokontrollit dhe të BE-së, për përcaktimin e skemës së performancës me indikatorë performance për ofruesin e shërbimit tonë. Ndërkohë, saktësimet e tjera janë bërë në linjë me detyrimet dhe parashikimet e Organizatës Ndërkombëtare të

Aviacionit Civil, ku nga këto mund të theksohet si shumë e rëndësishme pjesa e artikullit 83 bis, që ka të bëjë me pranimin e ndërsjellë të avionëve të regjistruar në vende të tjera. Shqipëria ose vendet e tjera të pranojnë avionët e regjistruar këtu, duke marrë autoriteti ynë ose autoriteti i vendit pritës të avionëve tanë disa kompetenca për mbikëqyrjen e operimit të këtyre avionëve. Gjithashtu, janë prekur pjesët e sanksioneve, pra janë detajuar duke i sjellë në legjislacion primar nga rregullorja e miratuar me udhëzimin e ministrit nr. 1/2015, që flet për të drejtat e pasagjerit, disa prej dispozitat që kanë të bëjnë me kompensimin e pasagjerëve. Gjithashtu, te pjesa e sanksioneve kemi një dyfishim të masës së gjobës maksimale, pra gjobat nuk do të jenë më 500 mijë deri në 1 milion, por 500 mijë deri në 2 milionë lekë, si dhe janë detajuar entitetet që mund të gjobiten. Pra, nuk mund të marrë gjobë vetëm kompania në këtë rast, por edhe punonjësit e kompanisë në bazë të shkeljeve. Gjithashtu, është parashikuar, ndryshe nga Kodi i vjetër, ku gjobat ishin vetëm nominale për kompanitë, që këto gjoba të shoqërohen edhe me kufizime licencash ose certifikatash. Pas takimit me ju, ne kemi bërë një rishikim tjetër të Kodit, duke e saktësuar edhe në bazë të *feedback*-ut që kemi marrë nga njerëz të interesuar, të iniciuar nga ju. Ne i mirëpresim këta njerëz, por, duke qenë se këto ishin komente shumë sipërfaqësore ose parimore jo ligjore ose teknike, jemi përpjekur t'i përkthejmë në terma ligjorë. Për të ilustruar më mirë transpozimin e rregulloreve, propozoj që në çdo nen, i cili transponon rregulloret e BE-së, me *footnote* të kalojnë të gjitha rregulloret e BE-së dhe jo vetëm disa rregulloret të rëndësishme në faqen e parë, siç është projektligji i sotëm.

Nuk e di nëse ju do të na e miratonit këtë kërkesë. Sigurisht, nuk kemi pasur kohë të konsultohemi me ministrinë, por jemi në linjë me politikën e ministrisë dhe kjo bëhet në dobi të përmirësimit të Kodit.

Edhe këto rregulloret të vihen me *footnote* në çdo nen që transponon pjesë të rregulloreve të BE-së. Pse e bëjmë këtë? Sepse ne e kemi detyrim dhe monitorohemi nga Brukseli. Shpeshherë përkthejmë rregulloret, ligjet tona për t'u treguar atyre që i kemi transpozuar. Duke i vendosur me *footnote* këto rregulloret, atëherë kjo na e bën punën më të thjeshtë dhe jemi më transparente ndaj Brukselit që ata të kenë sigurinë që i kemi mbyllur gjetjet që ata kërkojnë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Eduard Shalsi – Përveç nesh është edhe Komisioni i Integritetit, që është më i specializuar në lidhje me teknikën legjislative. Kështu që do t'ju vendosim në kontakt me ta për të parë ç'mund të bëhet.

Krislen Keri – Nuk është rasti i parë, pasi një pjesë është sot te projektligji që ju keni miratuar, por është në faqe të parë.

Eduard Shalsi – Nuk e kemi miratuar ende, por është në diskutim.

Krislen Keri – Nuk e keni e miratuar, por është në diskutim.

Ne propozojmë të hiqen këto që janë në faqe të parë dhe të vendosen njëtrajtësisht gjatë gjithë aktit.

Eduard Shalsi – Do ta diskutojmë.

Krislen Keri – Do të flas për propozimet e reja.

Eduard Shalsi – Ok, por më kryesoret, që të na lësh pak kohë...

Krislen Keri – Ne propozojmë të preket edhe neni 3, i cili flet për fushën e zbatimit të ligjit dhe të mos themi që ky Kod zbatohet në aviacionin civil dhe rregullon veprimtarinë e avionëve civilë, por që ky Kod zbatohet në fushën e aviacionit civil dhe rregullon veprimtarinë e dy pikave dhe përveç avionëve civilë të parashikojmë që aplikohet edhe për aeroportet, për operatorët e aeroportit dhe për të gjitha entitetet e tjera. Pra, ishin lënë entitetet e tjera, fusha e veprimtarisë ishte fokusuar vetëm tek avionët civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, avionë civilë që Republika e Shqipërisë i merr në përgjegjësi sipas nenit 32 që është ai i artikullit 83 bis dhe avionët civilë të regjistruar në një shtet tjetër. Ne mendojmë se kjo fushë e zbatimit, duke qenë se Kodi i kap të gjitha entitetet në avionin civil, të sanksionohet që këtu, ku të përfshihen edhe aeroportet dhe operatorët e aeroportit, të transportuesve ajrorë, pra kompanitë ajrore, ofruesit e shërbimit të lundrimit ajror dhe ofruesit e shërbimeve të tjera aeroportuale që janë *ground handy*. Gjithashtu, të gjitha entitetet që kanë të bëjnë me kompani *catering-u*, se nuk mund të shkruajmë te fusha e veprimtarisë “kompani *catering-u*” apo “kompani sigurimi”, t’i futim te germa “dh” e fundit, ku janë të gjitha entitetet, person fizik ose juridik vendas ose të huaj, të cilat kanë detyrë të zbatojnë standardet dhe praktikat e rekomanduara të IKAO-s dhe të operojnë brenda ose jashtë aeroportit.

Te përkufizimet, sipas komenteve tuaja, te pika 31 kemi bërë një detajim të fluturimeve lokale, sepse zoti Baraj herën e kaluar donte një përkufizim të fluturimeve lokale. Gjithashtu, kemi shtuar edhe dy pika të tjera që kanë të bëjnë me avionë pa ndezje motorike, flet për avionët e lehtë ose avionët jokonvencionalë që na u tha herën e kaluar se duhet të detajohet. Mund ta gjykoni dhe e vendosim.

Gjithashtu, te neni 6 që pason përkufizimet që janë autoritetet përgjegjëse. Ne te pikat e dytë propozojmë që si autoritete përgjegjëse të mos jenë vetëm ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, por të riformulohet dhe të thuhet “jo entet që kryejnë funksione në përputhje

me këtë Kod. Por entet që ofrojnë shërbime në përputhje me këtë Kod, të cilët janë operatori i aeroportit, operatori ajror, ofruesi i shërbimit të lundrimit ajror dhe gjithë...

Eduard Shalsi – Zoti Keri, edhe një herë pa hyrë në detaje: çfarë synohet me këto ndryshime në *grosso modo*?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Cilat janë pikat kryesore?

Krislen Keri – Parimi është të krijohet një piramidë brenda ligjit, ku të sanksionohen se cilat janë entitetet përgjegjëse dhe jo të lihen në trupin e ligjit, por të sanksionohen që në fillim. Pra, cilat janë entitetet përgjegjëse dhe cilat janë entitetet për të cilat aplikohet ky ligj.

Person - Një palë prej këtyre entiteteve tashmë janë krijuar.

Krislen Keri – Janë krijuar dhe janë përgjegjëse edhe me kodin aktual, por duhet të lexohen nëpër faqe.

Në nenin 8 kemi bërë ndryshimin e një fjale të projektligjit që ju ka ardhur këtu. Në ligjin aktual, që është në fuqi e kemi “jobuxhetor”, pra “Autoriteti Aviacionit Civil është jobuxhetor”, duke qenë se nuk kemi lidhje me buxhetin, sugjerojmë që të qëndrojë i tillë, nuk ka pse të kalojë me vetëfinancim, siç ka ardhur si propozim.

Eduard Shalsi – Kjo është e rëndësishme.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po thotë ndryshimet kryesore jo nen për nen.

Mund të vazhdoni të bëni prezantimin.

Krislen Keri – Një tjetër gjë e rëndësishme është se kështu siç jemi sot kemi problematika dhe keqkuptime për përgjegjësitë që kemi si Autoritet atje. Herë na atribuohen gjëra që nuk i kemi në përgjegjësi dhe herë na hiqen gjëra që i kemi në përgjegjësi. Neni që flet për përgjegjësitë, te ky propozim që u ka ardhur, është hequr, nuk e di arsyen pse është hequr, por ne propozojmë që ai të qëndrojë, përgjegjësitë e AAC-së, në mënyrë që kur të ketë një problem të dimë se cilat janë përgjegjësitë. Në ligjin aktual në fuqi ju e keni, tani ne propozojmë që të rishikohet ky lloj qëndrimi.

Eduard Shalsi - Të lutem, mbaje shënim dhe më pas do ta shikoj.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Tani po konsultohemi me aktor të ndryshëm, do të thonë çfarë kanë për të thënë ata, do t'i marrim në konsideratë, apo nuk do t'i marrim në konsideratë. Kurse sa për Kryeministrin dhe ministrin, në praktikën e këtij parlamenti, dhe po i referohem një numri të konsiderueshëm ligjesh, por për ta bërë më konkret, ligjin e energjisë, ndryshuam rreth 50 nene, por në fund u rakordua dhe u dakordësua se qëndronin, ose ligji i urbanistikës që erdhi

me 94 nene, që edhe nga gjuha ishte i komplikuar, e hodhëm në tokë dhe e ngritëm nga fillimi me 60 nene dhe më të thjeshtë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Do të dëgjojmë çfarë thonë aktorë të ndryshëm dhe më pas do ta diskutojmë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ilir Beqaj (pa mikrofon) – Së dyti, kemi edhe një ministri që merret me këtë punë.

Së treti, duam apo nuk duam, duhet të bëhen 84 vota.

Kështu që edhe këtë duhet ta kemi parasysh.

Një tjetër problem që kam në parim, e kam ngritur herën e parë në fund të korrikut dhe ua kam thënë edhe përfaqësuesve të ministrisë, por pa mikrofon. Kam qenë te Komisioni i Integritetit po në muajin korrik dhe përsëri nuk ka pasur ndonjë reflektim. Në mënyrën si perceptohet, se hyn tek teknikalitetet, nuk arrijmë t'u themi njerëzve se çfarë përmirëson për pasagjerët shqiptarë kjo gjë, nga Kodi i vjetër te Kodi i Ri.

Kush do të ishte më i sigurt dhe i mbrojtur nga pasagjerët shqiptarë po të ishte miratuar ky Kod edhe me ato ndryshime? Nga kjo lindi nevoja për diskutim edhe në komisionet parlamentare.

Që të rrimë të bëjmë redaktimin e këtyre problemeve, më the, të thashë...

Eduard Shalsi – Krislen, edhe një herë...

Ilir Beqaj - Nuk kam mbaruar!

Është më i mbrojtur? Është më i sigurt?

Eduard Shalsi – A mbarove? Ke gjë tjetër për të shtuar?

Edhe një herë, pa lexuar nenin dhe detajet e nenit, Krislen, siç shpjegove pjesën jobuxhetore, siç shpjegove pjesën e heqjes, cilat janë shqetësimet në emër të Autoritetit të Aviacionit Civil? Na i shpjego me pika, 1, 2, 3,4, 5 në *grosso modo*.

Thashë që procesi është i tillë, siç kemi operuar edhe me ligjet e tjera. Kemi diskutuar, stërdiskutuar, kemi ftuar njerëz, kemi ballafaquar ide të kundërta, në finale kemi rakorduar për një model optimal. Nuk shpresojmë t'u japim zgjidhje sot të gjitha pikëpyetjeve apo shqetësimeve, por sot po dëgjojmë një palë. Mund ta them prapë pas dy javësh, Kod është dhe nuk kemi ndonjë urgjencë për ta miratuar për një javë. Në qoftë se edhe këto të fundit duhet të pasqyrohen, do t'i pasqyrojmë tani.

Krislen, të lutem, më bëni një prezantim të ndryshimeve që propozoni.

Pastaj do të shprehet ministria, aktorë të tjerë, do të rimblidhemi prapë, do të përfshijmë edhe Ministrinë e Integritetit dhe Ministrinë e Jashtme.

Robert Bitri – Konform shqetësimit që ngriti zoti Beqaj, lidhur me faktin që një muaj më parë është sjellë ligji, në raport me të, më pas është miratuar në BE, do të doja një vlerësim sasior në përqindje nga ana juaj nga pikëpamja e mbulimit të draftit që kemi në lidhje me ligjin e ri. Pra, çfarë pjese të ligjit të ri mbulon ky ligj?

Krislen Keri – Ajo është rregullorja bazë e Bashkimit European për Aviacionin Civil, e cila do të transpozohet gjithashtu, do të vendosim se si. Aktualisht e vjetra është transpozuar me udhëzim ministri, ne propozojmë që kjo e reja të kalojë me VKM.

Aty ka risi për sa i përket tregut të shërbimeve të tokës për ta lidhur me pasagjerin, ka risi për sa u përket detyrimeve për dronet, që nuk është sot në legjislacionin european, ka risi për sa i përket rregullbërjes mbi bazë performance, por ne propozojmë që të mos e aplikojmë të paktën edhe 5 vjet të tjera në Shqipëri, pasi nuk jemi gati. “*Performer Space Regulation*” nënkupton që operatori privat të ketë të drejtën të vetërregullohet me vetëdeklarim...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Eduard Shalsi – Nuk e ka parashikuar ligji, që do të thotë se nuk pengohet dhe as nuk lejohet.

Krislen Keri – Edhe te ligji i BE-së dronet shtetërore përjashtohen nga këto detyrime, bëhet fjalë vetëm për dronet civile.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Në qoftë se ju doni që çdo fjali ta lidhim me benefitin për qytetarët, patjetër që...

Eduard Shalsi – Të lutem shumë, do të thuash ndryshimet e ndryshimeve konsistojnë: 1, 2, 3, 4, 5. Kaq do të bësh. Më pas, benefitet do t’i zgjidhim pas mbledhjes së dytë, të tretë, të shtatë apo të 15.

Krislen Keri – Ndryshimi i ndryshimeve sugjeron që për punë ajrore të caktuara, që nuk janë transporti i pasagjerëve, të ketë jo më certifikatë të operimit ajror, siç është ligji i vjetër, por certifikatë për punë ajrore *ad hoc* dhe ata duhet të marrin leje. Bëhet fjalë për fluturimet për spërkatje etj. pasi deri më sot kemi pasur vështirësi në rregullimet e tyre, sepse, sipas ligjit, duhet të pajisemi me certifikatë të operimit ajror që jep të drejtën automatikisht për të operuar me njerëz, që nuk bën sens.

Gjëja tjetër që ka të bëjë me pranimin e licencave të huaja, është parashikimi i rregullores së korrikut, edhe Europa tashmë ka bërë një saktësim në lidhje me pranimin e certifikatave dhe licencave të pilotëve apo inxhinierëve që vijnë nga BE-ja apo vende të treta, që sanksionohet se mund të bëhen mbi bazën e marrëveshjeve bilaterale. Sot as në Europë nuk ka një parashikim të tillë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Sot është manuale, pra duhet ta ribëjnë nga e para, ndërkohë që nuk ka nevojë, pasi, siç është rasti i AIR ALBANIA, jemi duke diskutuar të bëjmë një marrëveshje bilaterale me Turqinë dhe t'i pranojmë automatikisht. Por sot nuk është fort e bazuar dhe ata duhet të bëjnë nga e para. Atë treg, stjuardesat që kanë karakter në vetvete nuk e pranojnë një gjë të tillë dhe kjo hap vështirësi në tregun e punës, sepse pilotë shqiptarë, siç tha edhe zëvendësministri nuk kemi.

(Diskutime pa mikrofon)

Një risi tjetër është transfuzimi i rregullave bazë, që na lejon ne si Autoritet i Aviacionit Civil që në raste të caktuara të bëjmë përjashtime nga rregulloret mbi bazën e vlerësimit të riskut ose të një metodologjie që do të miratohet nga ministri ose më lartë.

Për sa i takon rishikimit të rishikimit kemi futur detyrimet për dronet, pasi te projektligji aktual nuk është, ndërsa te ndryshimi i ndryshimit te pjesa e sanksioneve kemi futur pikën fundit, ku ne kemi të drejtë të marrim gjoba nga kompanitë e huaja. Pra, ato kompani, të cilat bëjnë vonesa, gjë që e diskutuam edhe kur ishte autoriteti, sot nuk kemi të drejtë t'i penalizojmë, por mund të fillojmë procesin administrativ njëlloj si me kompanitë vendase.

(Diskutime pa mikrofon)

Eduard Shalsi – Kjo nuk ishte parashikuar te drafti që ka sjellë qeveria?

Artan Shkreli – Jo! Ky ka qenë te ligji ekzistues, ku ka një parashikim për sanksionet për moszbatimin e të drejtave të pasagjerit, por nuk është e detajuar se në çfarë rastesh iniciohet një procedurë administrative, ndërsa tani është e sanksionuar...

Eduard Shalsi – Kjo nuk bie ndesh me konventën ndërkombëtare?

Krislen Keri – Jo, është çështje jona e brendshme, është detyrim.

Duke qenë se në Europë funksionon shumë mirë tregu i lirë, duke qenë se ka konkurrencë, edhe ata nuk e kanë sanksionuar mirë dhe janë përballur me një procedurë tonën. Ne kemi 6 muaj që kemi bërë evidencat që kjo kompani nuk është e duhura për tregun tonë, madje as për tregun e tyre atje. Gjithashtu, ata kanë kufizime, sepse nga autoriteti italian maksimumi mund të fillojë një proces administrativ, por kjo nuk e afekton kompaninë në tërësi. Ne shpresojmë që duke ngritur zërin dhe duke bërë këtë lloj ndryshimi të japim shembullin tonë atje dhe të vazhdohet...

(Diskutime pa mikrofon)

Artan Shkreli – Në Europë ka edhe diçka tjetër, duke qenë se tregu atje është shumë i larmishëm e kanë lënë me vetërregullim çështjen e disiplinimit, sepse për sa i takon fushës së zgjedhjes, publiku reagon menjëherë. Pra, të gjitha problemet e këtij ligji kalojnë për një

herë tjetër. Në Shqipëri kjo gjë ka qenë e pamundur, sepse duke mos qenë pjesë e legjislacionit tonë, ka rrjedhur prej tyre, ka krijuar një boshllëk. Pra, te ne nuk ka vetërregullim, sepse të duhet të shkosh patjetër tek ato që janë, prandaj oferta është shumë e kufizuar.

Krislen Keri – Kemi futur një nen për sa u takon kontrollorëve të trafikut ajror të ligji aktual, por edhe të ligji që ka kaluar në Këshillin e Ministrave nuk ka parashikime për kontrollorët e trafikut ajror. Flitet për personelin e aviacionit, por jo për kontrollorët e trafikut ajror. Neni është krijuar me qëllim targetimin...

(Diskutime pa mikrofon)

Po, është me licencë, certifikatë, janë të gjitha, pak a shumë është si piloti dhe nuk e kuptoj pse është lënë kështu.

Skema e performancës është siç jua thashë. Pra, në tërësi pak a shumë janë këto.

Projektligji që ka ardhur është i mirë, por në bazë të kërkesës suaj që të bëhet një punë cilësore dhe e mirëmenduar, mendojmë se këto ndryshime më shumë janë redaktim teknik.

Eduard Shalsi – Në rregull.

Pra, të gjitha këto drafte me *track change* i keni gati.

Krislen Keri – Po, i kemi vendosur, V₁ është ai që keni aktualisht dhe komentet pa V₁ përpara janë ato që propozojmë ne.

Eduard Shalsi – Do t'ju lutesha, që kur të bëjmë njoftimin, të themi që ky është drafti i qeverisë dhe ka ardhur një variant për këto ndryshime, V₁ dhe AAC. Më pas qeveria nga ana e saj do t'i shohë këto ndryshime.

Lilika, dakord? Më pas do të reflektoni...

(Diskutime pa mikrofon)

A mund ta publikojmë ne draftin të uebit-i i Kuvendit, V₁?

Zoti Beqaj, të lutem, mbajeni shënim!

(Diskutime pa mikrofon)

Nuk do të themi që e ka sjellë AAC.

Për transparencë njerëzit duhet ta dinë se çfarë po diskutojmë. Ne kemi një draft dhe themi se janë parashikuar këto gjëra. Pra, ne duam të hapim debat dhe të zgjerojmë aktorët që marrin pjesë në diskutim. Gjithsesi ka të drejtë të lexojë draftin dhe të japë mendimin e tij...

(Diskutime pa mikrofon)

Atë me *track trace*. Pra, zoti Beqaj është mundësia për të pasuruar uebsiti-n e Kuvendit me një fushë ku të jepen komentet...

(Diskutime pa mikrofon)

Jo, atë nuk mund ta themi dot. Pra, meqë jemi pjesë e dixhitalizimit është momenti që të kemi një fushë për çdo ligj në uebsit ku njerëzit që duan mund të lënë komente dhe ne informohemi...

(Diskutime pa mikrofon)

Po, për çdo projektligj.

(Diskutime pa mikrofon)

Mbledhjen po e mbyll këtu.

MBYLLET MBLEDHJA