



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Sigurinë Kombëtare

PROCESVERBAL

Tiranë, më 01.10.2018, ora 11:00

Drejton mbledhjen:

Ermonela Felaj - kryetare e Komisionit

Rendi i ditës :

- 1.Miratimi i procesverbalit të mbledhjes së datës 27.09.2018.
- 2.Miratimi nen për nen i projektligjit “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”.
- 3.Miratimi në tërësi i projektligjit “Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 10024, datë 27.11.2008 “Për ekzekutimin e vendimeve penale””.

Marrin pjesë:

Ermonela Felaj, Sadi Vorpsi, Elona Hoxha, Xhemal Qefalia, Vullnet Sinaj, Pjerin Ndreu, Luan Duzha, , Luan Harusha, Antoneta Dhima, Paulin Sterkaj, Spartak Braho, Anduel Xhindi dhe Klodiana Spahiu.

Mungojnë:

Andon Frrokaj, Luan Rama, , Myslim Murrizi, Isuf Çelaj, Ervin Salianji, Flamur Noka, Endrit Braimllari dhe Xhemal Gjunksi.

Të ftuar:

Gentian Keri - Sekretar i Përgjithshëm i Ministrisë Infrastrukturës dhe Energjisë

Krislen Keri - Drejtor Ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil (AAC)

Edlira Liçi – Përfaqësuese e AAC-së

Lilika Radovicka - Përgjegjëse Sektori e MIE-së

Renata Teta- Specialiste e MIE-së

Bujar Hazizi- Këshilltar ligjor dhe ekspert i sigurisë në aviacion

HAPET MBLEDHJA

Ermonela Felaj – Mirëdita!

Fillojmë mbledhjen e Komisionit për Sigurisë Kombëtare. Në rendin e ditës së këtij komisioni kemi miratimi nen për nen të projektligjit “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, si dhe miratimin në tërësi të projektligjit “Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 10024, datë 27.11.2008 “Për ekzekutimin e vendimeve penale””. Në fund do të kemi edhe miratimin e procesverbalit të mbledhjes së kaluar të datës 27.09.2018.

Për miratimin nen për nen dhe në tërësi të projektligjit “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” kemi të ftuar përfaqësues nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, konkretisht: zotin Gentian Keri, sekretar i Përgjithshëm i kësaj ministrie.

Mirë se keni ardhur!

Zotin Krislen Keri, drejtor Ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil, zonjën Edlira Liçi, përfaqësuese e AAC-së. E kemi zonjën Edlira këtu? Zonjën Lilika Radovicka, përgjegjëse sektori e MIE-së dhe zonjën Renata Teta, specialiste e MIE-së

Faleminderit për prezencën tuaj!

Komisioni për Sigurinë Kombëtare është komisioni për dhënie mendimi për këtë projektligj, sepse komisioni përgjegjës është Komisioni për Veprimtaritë Prodhuese.

Relator nga ana e këtij komisioni është zoti Sadi Vorpsi, po e them këtë, sepse një pjesë e përfaqësuesve të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë nuk kanë qenë në mbledhjen kur është prezantuar projekti, prandaj e bëra me dije këtë gjë.

Fillojmë me miratimin nen për nen të projektligjit “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”.

Neni 1 “Parimet e Përgjithshme” të këtij Kodi. Kolegë, bashkë me Kodin keni edhe tabelën që bën fjalë për përputhshmërinë, atë të përafrimit. Kjo pjesë ka shumë rëndësi edhe për t’u orientuar në rastin kur janë bërë përafrime të plota ose të pjesshme të ndryshimeve që kanë ndodhur në rregulloren e Aviacionit Civil.

Kush është dakord me nenin 1 të projektligjit? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka. Miratohet neni 1 i projektit.

Neni 2 “Qëllimi”. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka. Miratohet.

Neni 3 i projektit “Fusha e zbatimit të ligjit”. Është një nen që përmban 4 paragrafë.

Zoti Vorpsi, keni ndonjë vërejtje?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Dakord.

Kush është dakord me nenin 3? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Në rast se dikush nga kolegët ka pyetje, ju lutem më thoni përpara se ta miratojmë nenin, meqenëse kemi të gjithë përfaqësuesit e ministrisë. Do të vlerësoja edhe prezencën e Autoritetit të Aviacionit Civil për të marrë sqarimet përkatëse.

Neni 4 “Trafiku ajror në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë”. Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenime? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 5 “Përkufizimet”. Ka pyetje nga kolegët për këtë nen? Nuk ka.

Kush është dakord me nenin 5, që përmban të gjitha përkufizimet që përmban Kodi Ajror? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 6 “Autoritetet përgjegjëse” të zbatimit të këtij Kodi”. Ato janë ministri, Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti i Investigimit dhe strukturat përgjegjëse të kërkim-shpëtimit. Kush është dakord me nenin 6? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 7 “Ministri”, i cili bën fjalë për përgjegjësitë që ka ministri në raport me këtë Kod. Kush është dakord me nenin 7? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 8 “Autoriteti i Aviacionit Civil”. Ka pyetje për këtë nen përpara se të votojmë? Nuk ka pyetje. Kush është dakord me nenin 8? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 9 “Organizimi i hapësirës ajrore”. Kodi është teknik në terma dhe mundësia për të ndërhyrë në përmirësime është e vogël për sa kohë bëhet fjalë për një përjasje pothuajse të plotë me rregulloren europiane. Kush është dakord me nenin 9? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 10 “Programi shtetëror i sigurisë së operimit”.

Zoti Vorpsi, ka ndonjë ndërhyrje për këtë nen? Jo. Kush është dakord me nenin 10? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 11 “Kategoritë e operimeve të transportit ajror”. Besoj se nuk kemi vërejtje për këtë nen. Kush është dakord me nenin 11? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 12 “Operimet tregtare në transportin ajror”. Kush është dakord me nenin 12? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 13 “Shërbimet ajrore të programuara”. Kush është dakord me nenin 13 të Kodit Ajror? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 14 “Shërbime ajrore jo të programuara”. Kush është dakord me nenin 14? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 15 “ Fluturime për qëllime private”. Ka ndonjë ndërhyrje për këtë nen? Nuk ka. Kush është dakord me nenin 15? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 16 “Puna ajrore”. Nuk shikoj të ketë ndërhyrje për këtë nen. Kush është dakord me nenin 16? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 17 “Fluturimet sportive”. Ka pyetje në lidhje me këtë nen? Nuk ka. Kush është dakord me nenin 17? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 18 “Licenca e operimit”. Ka pyetje nga kolegët në lidhje me këtë nen?

Përpara se të kalojmë në votim, më lejoni të bëj një pyetje për këtë nen, e cila është për Autoritetin e Aviacionit civil: në rast se operatorët e fluturimeve ajrore nuk respektojnë kushtet e përcaktuara në licencat e dhëna, çfarë ndodh? A mund të na përshkruani procedurën që ndiqet nga ana e Autoritetit të Aviacionit Civil? A është rasti kur për të gjitha ngjarjet që janë bërë publike, kur ka pasur vonesa në fluturimet e prenotuara nga shtetas shqiptarë ose jo shqiptarë, nuk ka rëndësi, a ka ndërhyrë Autoriteti i Aviacionit Civil, deri në çfarë mase? A duhet të ndërhynte Autoriteti në mënyrë që ngjarje të tilla, që realisht janë irrituese për çdo qytetar që i takon ta vuajë apo ta pësojë, të frenohen?

Krislen Keri – Faleminderit për pyetjen!

Kjo është një nga objektivat më madhore të AAC-së, veçanërisht vitin e fundit e kemi futur në objektivat tonë strategjike, ndjekjen ditore të kësaj çështjeje. Duke u ndalur te problematika në vetvete ne si Autoritet kemi 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, kemi krijuar sektorin e posaçëm për të drejtat e pasagjerëve, që ndodhet në aeroport me 3 pjesëtarë stafi me kohë të plotë dhe 3 me kohë të pjesshme që janë studentë nga programi kombëtar i praktikave në administratën publike. 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. 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. Pra, garantohet kjo përputhshmëri me detyrimet ndërkombëtare. Më pas gjatë kohës që ata presin, ne i ofrojmë asistencën tonë për sa i përket plotësimit të formularit standard të BE-së të së drejtës për kompensim. Paralelisht ne komunikojmë me autoritetet, duke e lidhur me nenin 18, me licencën e operimit, marrim këto evidenca dhe ua përcjellim autoriteteve licencuese që në këtë rast janë autoritetet italiane, të cilat e vlerësojnë dhe mund të iniciojnë procedime administrative për këto kompani. Ky ka qenë rasti për dy kompanitë në fjalë, autoritetet italiane kanë ndërmarrë këto veprime.

Së fundi para miratimit të skedulës dimërore si një përmbledhje e të gjithë problematikës së vitit ne si Autoritet u kemi kërkuar kompanive problematike që miratimi i programit të tyre të fluturimit për periudhën në vazhdim do të jetë subjekt i performancës së tyre në sezonin e parë. Më konkretisht uljen e numrit të fluturimeve në rast se gjykohet nga ana jonë dhe vlerësohet se janë përtej kapaciteteve të tyre, ose shtimin e numrit të avionëve të dedikuar për tregun shqiptar. Paralelisht kemi kërkuar detyrimin për prerjen e siguracionit në udhëtim që përfshin të drejtat dhe kompensimet me një kompani ndërkombëtare të pranuar të sigurimit. Kjo çështje është duke u vlerësuar, ne kemi dakordësuar me autoritetin italian, është duke u vlerësuar nga kompanitë dhe janë vënë në dijeni edhe institucionet e tjera, siç është ambasada italiane në Tiranë.

Për sa u përket kompanive, pasi neni 18 flet për kompanitë që licencojmë, ne si shtet, në anën tjetër kemi detyrimin për kompanitë problematike, të bëjmë të njëjtën procedurë deri te mbrojtja, dhe në rast se gjykojmë se kjo shndërrohet në një problem social nga ana e kompanive shqiptare, kemi të drejtë të imponojmë kufizime të licencës së operimit të kompanive, derisa ato të përmbushin detyrimet e imponuara prej nesh. Në të kundërt, fillojnë penaltitë, të cilat shkojnë deri në heqjen e licencës së operimit, por kjo është një masë drastike, që nuk arrihet ndonjëherë.

Për sa i përket kompanisë, që është një kompani sot, por pritët të bëhen dy e të tjera me radhë, kompanitë shqiptare janë me një performancë shumë të mirë në tregun shqiptar.

Ermonela Felaj – Faleminderit për sqarimin e deritanishëm!

Nëse është e mundur, do ta vijoj edhe pak pyetjen. Në rastin e këtyre kompanive që licencohen jo nga autoritetet shqiptare, por nga autoritetet e huaja, e drejta juaj shkon deri te sinjalizimi dhe ndikimi në planin e fluturimeve? A ka edhe ndonjë mënyrë tjetër, që të mund t'i detyronim edhe pak më shumë, që të gjitha kompanitë të bëheshin më të përgjegjshme në punën e tyre, qofshin ato shqiptare ose jo? Në rastin konkret, a ka ndonjë mënyrë, që ne të mund ta reflektojmë në kod?

Krislen Keri – Kufizimi ose detyrimi për reduktim të programit të fluturimeve është një masë goxha drastike për këto kompani, pasi për ta është fitim i munguar. Ata e konsiderojnë këtë një masë shumë drastike. Përveç kësaj, që ju me të drejtë e thoni, ne e kemi propozuar te neni që flet për penaltitetet dhe masat administrative, procedurën që kemi për marrjen e masave administrative ndaj entiteteve të aviacionit civil, ta shtrijmë edhe te këto kompani. Pra, të fillojmë hetimin tonë administrativ, ta përfundojmë hetimin administrativ dhe, se çfarë ndodh pastaj nga ana juridike, në rast se këto subjekte janë të regjistruara apo jo në Shqipëri, e që nuk e kanë detyrim të jenë të regjistruara, ai është një problem i së ardhmes. Megjithatë, mendojmë dhe gjykojmë se kjo masë duhet ndërmarrë, masë që sot nuk aplikohet: pra ngritja e një procesi administrativ ndaj kompanive të huaja.

Ermonela Felaj – Faleminderit, zoti Keri!

Atëherë kalojmë në votimin e nenit 18.

Kush është dakord me nenin 18, me të gjitha sqarimet që u bënë nga zoti Keri?

Po, faleminderit! Kundër? Abstenime? Nuk ka.

Neni 19: “Kushtet për dhënien e licencës së operimit”.

Atëherë kush është dakord me nenin 19?

Faleminderit! Kundër? Abstenime? Nuk ka.

Kalojmë te nenin 20: “Refuzimi, pezullimi dhe heqja e licencës së operimit”.

Nuk ka ndërhyrje nga kolegët.

Kush është dakord me nenin 20?

Faleminderit! Kundër? Abstenime? Nuk ka.

Neni 21: “Certifikata e operatorit ajror”.

Kush është dakord me nenin 21?

Faleminderit! Kundër? Abstenime? Nuk ka.

Neni 22: “Transportuesit ajror të huaj”.

Kush është dakord me nenin 22 të kodit?

Faleminderit! Kundër? Abstenime? Nuk ka.

Neni 23: “Ushtrimi i të drejtave të trafikut”.

Keni ndonjë vërejtje në lidhje me këtë nen?

Kush është dakord me nenin 23?

Faleminderit! Kundër? Abstenime? Nuk ka.

Vijojmë me nenin 24: “E drejta e një transportuesi ajror kombëtar”.

Kush është dakord me nenin 24?

Faleminderit! Kundër? Abstenime? Nuk ka.

Neni 25: “Personeli i aviacionit”.

Po, ka një ndërhyrje nga zonja Gjebrea.

Fjala është për ju!

Elona Gjebrea – Faleminderit, kryetare!

Te pika 3 e nenit flitet për personelin e parashikuar, që nuk lejohet të ushtrojë funksionin nën efektin e alkoolit, narkotikëve dhe stimulantëve.

Kisha një pyetje: çfarë standardesh kemi ne, që të mos ndodhin gjëra të tilla. Në media ka qenë një rast, kur piloti u ndalua në çastin e fundit, sepse ishte nën efektin e alkoolit.

Faleminderit!

Ermonela Felaj – Zoti Keri.

Krislen Keri – Detajimi i pikës 3 bëhet në udhëzimin e ministrit që transponon rregulloren europiane “Për licencimin e ekuipazhit të fluturimit në Bashkimin European”. Ne e kemi transpozuar këtu këtë udhëzim. Kjo ka qenë çështje problematike edhe në Bashkimin European. Vetëm në gushtin e 2018-ës, pra një muaj më parë, Bashkimi European ka bërë një ndryshim të neneve që flasin për monitorim të vazhdueshëm, sepse parashikimet aktuale janë:

Në rast se raportohet nga cilido pjesëmarrës në aeroport, merren masa nga institucionet ligjzbatuese në lidhje me pilotin. Pra, piloti procedohet penalisht, në bazë të Kodit Penal, bëhet revokimi i licencës, pra, transmetimi ynë, sipas raportit të standardit të BE-së, institucioneve që e kanë lëshuar këtë licencë. Tani që flasim, është duke u transpozuar, pra duke u bërë drafti i transpozimit të ndryshimeve të gushtit 2018, që parashikon se në inspektimet tona të pistës, të kemi edhe detyrimin për screening të rast pas rastit, kur e gjykojmë të arsyeshme.

Pra, siç shohim pjesët teknike, të përfshihet edhe kjo gjë. Është një rishikim i 965-ës, i Rregullores Europiane të gushtit. Pa qenë Rregullorja Europiane ne nuk mund ta ndryshonim, sepse ishte jashtë standardit europian.

Elona Gjebrea – Më duket shumë e rrezikshme kjo gjë, që rastësisht një staf raporton për pilotin në gjendje të dehur. Ndërkohë, ne nuk kemi një protokoll, një standard, që edhe piloti t'i nënshtrohet të gjithë testeve në çastin kur do të marrë avionin. Sipas meje, kjo është diçka skandaloze.

Ermonela Felaj – Edhe unë i bashkohem shqetësimit të koleges Gjebrea.

E drejtë, thuhet se personeli që është anëtar i ekuipazhit të fluturimit të një avioni, duhet të jetë mbajtës i një licence, certifikate apo dëshmie të kompetencës, sipas kategorizimeve përkatëse. Po ashtu, thuhet se ata nuk lejohen t'i ushtrojnë këto funksione, më rast se janë në gjendje të dehur, nën efektin e lëndëve narkotike apo të stimulantëve të ngjashëm, ose në rastet kur janë në gjendje psikologjike të papërshtatshme për kryerjen e detyrës së tij.

Tani, këtë si e testojmë ne? Testohen para çdo fluturimi anëtarët e ekuipazhit, apo testohen sipas një periode tjetër? Pastaj, kush ua bën testimin? Që të sigurohemi e këta njerëz janë realisht në rregull, që vërtet mund ta marrin përsipër përgjegjësinë e fluturimit, sigurimin e jetëve njerëzore.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po, zoti Kori, edhe një herë fjala për ju.

Krislen Keri – Për çdo personel, përveç pilotëve, sepse ka edhe personel tjetër në aviacionin civil, siç janë kontrollorët apo ata që kanë të bëjnë me sigurinë e operimit të avionëve, për këta, gjatë procesit të licencimit, procedurat aktuale parashikojnë teste psikologjike ose certifikatën ajro-mjekësore, siç quhet, që duhet të lëshohet nga një mjek i autorizuar dhe i certifikuar nga autoriteti i aviacionit civil. Nuk ka parashikime testimi për çdo rast. Duke konsideruar se personeli ajror... Vijnë në nevojat për ndryshime, që

Komisioni European i ka bërë rregullores së tyre. Duke e parë dinamikën se si ndryshon personeli, mendoj se Komisioni European ka gjykuar se kjo nuk mund të bëhet barrierë për çdo fluturim, por duke bërë *sampling*, pra siç shkojmë sot në një program audit, inspektimi, të futet dhe ky element për screening. Metodologjinë se si bëhet, ne do ta ushtrojmë në momentin kur ta kemi detyrim, siç po ndjekim e dhe hapat sipas ligjit dhe rregullores së BE-së.

(Ndërprerje incizimi)

Antoneta Dhima– Në fakt, te pika 4 AAC-ja merr të gjitha masat e nevojshme për parandalimin e tarifave, praktikave e të tjera.

Vihet re se gjatë periudhës së verës, sidomos korrik-gusht, ka një rritje të çmimeve. A keni marrë ndonjë masë në lidhje me këto kompani?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Krislen Keri – Faleminderit për pyetjen!

Kjo është një pyetje aktuale, që na ka ardhur nga shumë grupe interesi, sigurisht, të atyre që udhëtojnë më tepër.

Te pika 4 flitet për praktikën diskriminuese dhe çmimet abuzivisht të larta apo abuzivisht të ulëta. Duke iu referuar pikës 1, që është periudha e pikut, ka të bëjë me rritjen e kërkesës dhe rritjen e çmimeve. Kur flasim për pikën 4, ajo ka të bëjë me ato që quhen *predatory pricing* ose çmime diskriminuese, me qëllim eliminimin e konkurrencës. Për këtë, ne duhet të ngarkohemi të monitorojmë, sipas ligjit. Për shembull, në rast se në një linjë të caktuar, supozojmë në linjën Tiranë – Romë, futet një operator i ri, atëherë monitorohet e çfarë bëjnë operatorët ekzistues. Operatorëve ekzistues nuk u lejohet të sulmojnë operatorin e ri, duke ulur çmimet për një periudhë të kufizuar, që më pas, pasi të eliminojnë konkurrencën, t'i rrisin prapë.

Për këto praktika bëhet fjalë, dhe jo për praktikën e rritjes apo uljes së çmimit në mënyrë dinamike, për shkak të rritjes së kërkesës, pra sezonalitetit.

Ermonela Felaj – Zonja Dhima, a jeni e qartë në lidhje me përgjigjen e pyetjes tuaj? Faleminderit!

Zoti Harusha ka një ndërhyrje.

Luan Harusha – Faleminderit, kryetare!

Kisha një pyetje krejt të thjeshtë, në vijim të pyetjes së koleges. Si ka mundësi që çmimet nga Shqipëria drejt vendeve të Bashkimit European, janë kaq të larta? A i kontrollojnë

dikush këto kompani? Fluturimet nga Shqipëria drejt vendeve të Europës kanë çmimet më të larta në treg. A ka ndonjë kontroll, a ka ndonjë standard?

Faleminderit!

Po zoti Keri.

Krislen Keri – Në qoftë se kryetarja më lejon, kjo është një pyetje tepër teknike, ndaj unë dua të përgjigjem shumë teknikisht.

Ermonela Felaj – Jo, qëllimi ishte për të marrë një përgjigje sa më të kuptueshme. Nëse mund ta përmbledhni gjënë teknike, do të ishte mirë.

Krislen Keri – Do ta përmbledh shumë shpejt. Përpara 1990-ës, tregu i aviacionit civil ka qenë shumë i monitoruar nga shteti, shumë i kontrolluar nga shteti. Shteti impononte se kush fluturonte për ku, kontrollonte nivelin e çmimeve dysHEME dhe tavan të biletave, të aeroporteve e të tjera me radhë.

Nëpërmjet disa akteve konsektive të 1978-ës, 1996-ës, 1989-ës, si dhe dy akteve të viteve '90, këto barriera të kontrollit shtetëror u hoqën. Kjo fjalia që lexoni, që transportuesit ajrorë i caktojnë lirisht çmimet dhe tarifat e shërbimeve ajrore, ka ardhur si pasojë e transpozimit të detyrimeve ndërkombëtare, që tregu i aviacionit civil është i lirë të vendosë çmimet mbi bazën e konkurrencës. Për sa kohë nuk ka barriera në futjen e çfarëdo lloj linje sot që udhëtojmë Tiranë-Romë, Tiranë-Milano, Tiranë Vjenë, Tiranë-Stamboll apo për kudo tjetër, me çfarëdolloj kompanie të re, atëherë nuk mund të ketë barriera sa i përket metodologjisë së vendosjes së çmimit të tyre.

Duke kaluar te pyetja se çfarë po bëjmë ne, si shtet, dhe akt do t'i referohem qeverisë, në lidhje me strategjinë tonë, 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. Kjo është strategji e iniciuar nga qeveria "Rama 1" në vitin 2014, ku u vendos për liberalizimin e shërbimeve auroportuale nëpërmjet hapjes së tregut për mundësinë e zhvillimit të aeroporteve të reja, në mënyrë që ai element i kostos, që sot është ndër më të lartit të struktura e kostos së një bilete, që janë tarifa auroportuale dhe kostot auroportuale, të ketë mundësinë që nëpërmjet konkurrencës të ulet. Kjo është ajo që jemi duke bërë.

Luan Harusha – Po si ka mundësi që jemi vendi më i shtrenjtë në rajon për këto tarifa? Ke Malin e Zi, ke Kosovën, ke Maqedoninë, ndërsa ne jemi vendi i vetëm në rajon që kemi çmimet më të shtrenjta.

Aeroport ka edhe në Mal të Zi, në Kosovë, në Maqedoni ...

Ermonela Felaj – Meqenëse këtu thuhet që Autoriteti do të marrë të gjitha masat e nevojshme për parandalimin e tarifave dhe praktikave diskriminuese, çmimeve abuzive që janë të larta, kuptohet, edhe çmime abuzive shumë të ulëta, pyetja ime në këtë rast do të ishte: Pasi të miratojmë Kodin Ajror dhe ky kod të hyjë në fuqi, a do të ndodhë më kjo situatë, apo do të fillojë të zbutet dhe çmimet e biletave do të jenë normale, të krahasueshme me ato të vendeve përreth?

Krislen Keri – Niveli i çmimit të biletave nuk lidhet shumë me parashikimet e kodit, se sa lidhet me strategjinë e qeverisë për uljen e këtyre çmimeve...

Ermonela Felaj – Ideja është që kodi u jep të drejtën që të merrni masa dhe në bazë të kodit ju do të keni të drejtë të ndërhyni në këtë histori. A do të ketë shanse që kjo gjë të zvogëlohet, se nuk po them të zhduket menjëherë, se mund të ketë interferenca të tjera, sikurse u shpjeguat. Por përgjithësisht a do ta ndiejmë ne efektin e këtyre masave që juve ju jep të drejtë Kodi të ndërmerri?

Krislen Keri – Patjetër, që masat do të merren. Masat kanë filluar tashmë, edhe sa i përket vlerësimit të detajuar të situatës ekonomike të Aeroportit të Tiranës. Neni që flet për tarifat në kontratën e koncesionit ka qenë një nen nominal, pra janë marrë tarifat e para koncesionit dhe janë vendosur aty nominalisht dhe nuk është vendosur një metodologji ndërkombëtare, metodologji të cilën ne e kemi miratuar në vitin 2016, për vendosjen e tarifave në aeroporte në Republikën e Shqipërisë.

Duke u bazuar në nenin 2.6 të kontratës së koncesionit me Aeroportin Ndërkombëtar “Nënë Tereza” ajo kontratë prevalon mbi çfarëdolloj rregullbërjeje që ne mund të bëjmë për rregullimin e tarifave, prandaj dhe unë ju citova strategjinë dhe iu referova strategjisë së qeverisë për transportin ajror, përveç mundësisë së zhvillimit të dy aeroporteve të reja, qeveria gjithashtu është e angazhuar drejtpërsëdrejti te kompania ajrore “AirAlbania” dhe pritet që të gjithë kjo strategji të cojë në uljen e tarifave.

Ermonela Felaj – Mund ta përmbledhim edhe shqetësimin e kolegëve. Ndërhyrja që bëri parlamenti, me propozim të qeverisë në marrëveshjen koncesionare me Aeroportin e Rinasit për liberalizimin e fluturimeve që nuk duhet të jenë vetëm nga ky aeroport, por të jenë edhe nga aeroporte të tjera, së bashku me kodin, së bashku edhe me futjen në treg të një operatori shqiptar, të një kompanie ku ka aksione shteti shqiptar, si Air Albania; e gjitha kjo është pjesa e strategjisë që të ndërhyhet në këto problematika për të cilat jemi duke pyetur?

Krislen Keri – Po, kjo është pjesë e një strategjie, është një vizion që ka filluar qysh nga viti 2014 dhe është duke u zbatuar. Viti 2019, unë jam i sigurt si specialist i Aviacionit Civil, se do të na gjejë me tarifa më të ulta të transportit ajror.

Ermonela Felaj - Faleminderit!

Ky është lajm i mirë dhe besoj se kjo do të shënohet më shumë nga kjo mbledhje.

Kush është dakord me nenin 27 të projektit?

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 29 “Regjistrimi i avionit”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 30 “Shenja e shtetësisë dhe shenja e regjistrimit”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 31, “Heqja e avionit nga regjistri i avionëve civilë”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 32 “Transferimi i përgjegjësisë”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 33, “Dokumentet e avionit”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 34 “Operimi në hapësirën ajrore shqiptare”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 35 “Plani i fluturimit”.

Urdhëroni, zonja Gjebrea!

Elona Gjebrea - Faleminderit!

Në fakt, si te neni 35, ashtu edhe te neni 17, ndoshta edhe diku më tutje përmenden udhëzime, të cilat ministrat e linjave do të nxjerrin në lidhje me nenin përkatës, por nuk përcaktohen afatet se kur do të dalin këto udhëzime. Mendoj se kjo duhet të përcaktohet.

Ermonela Felaj – Sidoqoftë, a mund të kemi një sqarim?

Edlira Lici – Po t’i referohemi projektligjit, në dispozitat e fundit ka një afat për nxjerrjen e akteve nënligjore, që është neni 162: “Aktet nënligjore do të nxirren brenda një periudhe dyvjeçare, pas hyrjes në fuqi të kodit.

Ermonela Felaj – Më falni, po pse kjo kohë kaq e gjatë?

Ligji hyn në fuqi për 15 ditë dhe juve ju duhen dy vjet për të bërë aktet nënligjore?

Edlira Lici – Aktet nënligjore, të cilat rrjedhin nga kodi janë: vendime të KM-së, urdhra ministrash që miratojnë rregulloret respektive dhe udhëzime. Disa prej këtyre akteve ligjore, aktualisht janë në fuqi, thjesht është implementim ose rifreskim i tyre. Duhet të kemi parasysh se kodi aktual që kemi në fuqi, një pjesë e tij është e përfshirë në projektligjin e ri, ndërkohë periudha dyvjeçare është lënë si periudhë maksimale. Ne kemi eksperiencë edhe me kodin e vjetër, ku fillojmë me aktet ligjore emergjente, të cilat transpozojnë direkt rregulloret europiane.

Pra, nuk është e thënë që pjesa e fluturimeve sportive, siç është në rastin konkret ose neni 35 që po miratojmë, do të shkojë deri në limitet e periudhës dyvjeçare, por praktikisht kemi filluar punën për përgatitjen e këtyre akteve. Domethënë, ne i kemi gati, thjesht duhet të miratohet kodi që të shërbejë si bazë ligjore e këtyre akteve.

Ermonela Felaj – Urdhëroni!

Elona Gjebrea – Parlamenti i Shqipërisë si detyrë parësore ka monitorimin e ligjeve, nuk mund ta monitorojë këtë ligj, jo më pak se dy vjet nga momenti që ky ligj kalon këtu te ne, pavarësisht se ju thoni që disa i keni gati dhe do t’i kaloni. Mua me duket një afat shumë i gjatë.

Ermonela Felaj – Nuk do të marrim përgjigje për këtë, deri kur të shkojmë te neni përkatës, i ftoj kolegët deputetë të ndërhyjnë, se ne patjetër që do të ndërhyjmë dhe nuk do ta lëmë këtë hapësirë dy vjet, sepse nuk ka asnjë lloj sensi. Kështu që e kemi gjithë të drejtën të ndërhyjmë dhe të mendojmë ne një kohë të arsyeshme brenda së cilës ju të detyroheni me gjithë respektin për përgjigjen, por duhet t’i nxirrni aktet nënligjore, se ndryshe nuk ka kuptim që sjellim ligjin dhe nuk kemi aktet. Është një problem i vjetër ky, që e ka shoqëruar gjithmonë parlamentin shqiptar dhe unë besoj që deputetët janë bërë gjithnjë e më shumë të vetëdijshëm që toleranca në këtë pikë në fakt duhet të shkojë drejt zeros.

Neni 35.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 36 “Certifikatat e tipit”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 37 “Certifikatat e vlefshmërisë ajrore”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 38 “Leje për fluturim”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 39 “Përgjegjësia e pronarit për mirëmbajtjen”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 40 “Mirëmbajtja”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 41 “Certifikatë lejimi për shërbim”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 42 “Vlefshmëria ajrore e avionëve të një shteti tjetër”.

Urdhëroni, zonja Gjebrea!

Elona Gjebrea - Faleminderit!

Kam një pyetje për drejtorin. Faktikisht këtu flitet për avionët e një shteti tjetër, që ulen në aeroportin shqiptar, i nënshtrohen inspektimit në rast se dyshohet për mospërmbushje të standardeve ndërkombëtare.

Kjo është thjesht për kuriozitet: A kemi shpesh raste të tilla?

Krislen Keri – Ndoshta e thënë kështu me këtë gjuhë, te ligji primar nuk thuhet shumë, por kjo është një nismë e vazhdueshme dhe shumë e rëndësishme për ne. Nuk di a gabohem me shifra, por ne kemi mbi 10 inspektime ad-hoc në muaj për të gjithë avionët që vijnë nga shtetet e treta, që është e lidhur me një mekanizëm pikëzimi që i raportohet BE-së dhe aty del niveli i sigurisë në operim i këtyre kompanive, pra është një mekanizëm shumë i rëndësishëm, pasi, e vetmja mundësi për ndërhyrje të shteteve rregullatore është pjesa teknike. Në momentin që merret certifikata e operimit ajror dhe licenca e operimit ajror, të vetmen mundësi ne kemi monitorimin dhe veçanërisht teknikën. Këtë kemi objektiv madhor. Ky sistem, SAFA, që është transfuzuar edhe këtu te neni 42, është një nga detyrat tona

primare për të cilat inspektorët tanë duhet të jenë minimalisht 4, me nivele nga junior deri në senior, dhe BE-ja nëpërmjet këtij mekanizmi garanton përmbushjen e funksioneve tona mbikëqyrëse, siç i bën edhe SAFA avionëve tonë kur shkojnë në vendet e BE-së apo vendet e tjera.

Në rast se ky indeks shkon përtej nivelit 2,2, atëherë kompania është e pasigurt dhe merren masa për pezullim deri në heqje të licencës.

Fatmirësisht, ne kemi një operator dhe kemi një nivel shumë të mirë SAFA.

Ermonela Felaj - Faleminderit!

Atëherë vazhdojmë me nenin 42.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 43 “Informacioni për rezultatet”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 44 “Mbajtja në tokë”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 45 “Ekuipazhi i fluturimit dhe i kabinës”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 46 “Piloti në komandë”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 47 “Dokumentacioni i nevojshëm në bord”.

Pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 48 “Lista minimale e pajisjeve”.

Kush është dakord me nenin 48?

Po, faleminderit!

Disa nene janë tërësisht teknike, por për procedurë neve na duhet t’i kalojmë.

Neni 49 “Transporti i armëve dhe municioneve të luftës”. Zoti Sinaj, i cili ka qenë relator i ligjit për tregtinë e mallrave ushtarakë, ka një pyetje për këtë nen.

Vullnet Sinaj –Në nenin 2 thuhet: “Municionet e luftës ruhen në avion në një vend të paarritshëm nga pasagjerët gjatë fluturimit”, domethënë parashikon që të ketë transport të armëve dhe municioneve në një avion që transporton edhe pasagjerë dhe piloti njoftohet, po pasagjerët a duhet të njoftohen që avioni ka municione dhe armë brenda?

Ermonela Felaj –Së pari, a mund të ketë fluturime ku transportohen mallra ushtarake dhe qytetarë bashkë?

Së dyti, a duhet të njoftohen qytetarët për këtë?

Vullnet Sinaj – A duhet të vihen në dijeni pasagjerët që të marrin bileta për këtë avion apo jo?

Person –Kësaj pyetjeje do t’i përgjigjet zoti Bujar Hazizaj, ekspert në Sigurinë e Aviacionit Civil.

Ermonela Felaj – Dakord, sepse zoti Hazizaj ishte edhe gjatë prezantimit të projektit. Faleminderit!

Bujar Hazizaj – Përshëndetje të gjithëve!

Ndodh që avionët janë të organizuar për të kryer operime komerciale, por bashkë me transportin e pasagjerëve bëhet edhe transporti i mallrave. Në grupin e mallrave, siç janë armët, është krejt e mundur që avioni të transportojë edhe pasagjerë. Në të dy paragrafët, siç janë paraqitur në nen, tregohet se ato duhet të jenë të paarrtshme nga pasagjeri, që do të thotë se ato vendosen në hambar, piloti e di shumë mirë vendndodhjen e armëve dhe të personit që i transporton ato. Nëse duhet ta dinë pasagjerët këtë, nuk përbën objekt dhe është krejtësisht e mundur. Dy tipat e avionëve, që qarkullojnë, janë të kombinuar me transport të pasagjerëve dhe të këtyre artikujve dhe të dedikuar (cargo dedicated), siç është DHL-ja tek ne, e cila është e dedikuar për transportin e mallrave, përfshirë armë dhe artikuj të tjerë të ndaluar ose mallra të rrezikshme.

Ermonela Felaj – Besoj se kjo nuk është thjesht praktikë shqiptare.

Bujar Hazizaj– Absolutisht, ne e kemi detyrim ndërkombëtar dhe zbatojmë ICAO-n dhe referencat e tjera.

Ermonela Felaj – A ka ndonjë ndërhyrje nga kolegët për këtë nen? Po, zoti Sinaj!

Vullnet Sinaj – Dua një përgjigje nëse ky nen përputhet me ligjet e Komitetit European për transportin ajror apo është një nen i ri, sepse unë nuk po bindem për këtë?

Ermonela Felaj – Meqenëse kemi tabelën e përputshmërisë, mund ta shikojmë nëse ky ka qenë objekt i ndonjë përqasjeje apo jo.

Bujar Hazizaj – Dua të them se nuk ka asgjë të re, sepse në kodin ekzistues ky nen është në të njëjtën mënyrë, gjithashtu edhe për armët e gjahut. Unë dua t’ju siguroj që pa diskutim është në referencë të aneksit 17 të ICAO-s, i cili flet për sigurinë dhe është nen standard për transportin e armëve të zjarrit, të gjahut dhe municionet tyre, por janë të ndara.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Edhe ato janë krejtësisht të mundura të transportohen në rrugë ajrore, por ka mënyra për paketimin e tyre, që garantojnë sigurinë e pasagjerëve, të cilët udhëtojnë në atë avion.

Ermonela Felaj- Besoj se përgjigja e zotit Hazizaj është shteruese, kështu që kalojmë në votim të nenit 49. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Kalojmë te neni 50 “Transportimi i armëve sportive”. Kush është dakord me nenin 50? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 51 “Transportimi i mallrave të rrezikshme”. Kush është dakord me nenin 50? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Kalojmë te neni 52 “Klasifikimi i aerodromeve civile”, i cili është edhe kapitulli i IV i ligjit. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 53 “Përdorimi i aerodromeve për qëllime civile dhe ushtarake”. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 54 “Leja për punë përgatitore e ndërtimit të një aerodromi”. Po, zoti Vorpsi.

Sadi Vorpsi – Faleminderit, kryetare!

Edhe në cilësinë e relatorit të këtij projektligji, e vlerësoj maksimalisht këtë projektligj, i cili është në përputhje me standardet ndërkombëtare, por dua të bëj një ndërhyrje te pika 7 e këtij neni, ku thuhet “Në rastet kur punët përgatitore mund t’i shkaktojnë dëme të konsiderueshme një prone, aplikanti paguan kompensim të plotë ose në bazë të kërkesës së ankuesit rivendos gjendjen e mëparshme. Në rast mosmarrëveshjeje, mënyra dhe shuma e kompensimit përcaktohen nga gjykata përkatëse”. Duke qenë se në rastin konkret një pjesë e njerëzve e kanë pësuar, çfarë merret parasysh kur bëhet shpronësimi, çmimi referues, çmimi i tregut apo e keni lënë gjykatën ta zgjidhë këtë problem?

Ermonela Felaj – Një përgjigje nga përfaqësuesit.

Krislen Keri – Atëherë, kemi disa lloje zhvillimesh në Aviacionin Civil dhe duke qenë se Kodi Ajror nuk është ligj i specializuar për t'u marrë me procedura administrative, sepse kjo është e tillë, atëherë bëhet referencë si një e drejtë që pronari i tokës ka, por gjatë ngjarjes procedura administrative e ka parashikuar të zgjidhë një çështje të tillë. Në rast se është zhvillim privat, ajo është marrëdhënie private. Në rast se është një zhvillim, ku përfshihet edhe shteti, aty ka parashikime për ndjekje procedurash në rast shpronësimesh apo dëmtime pronash. Kështu që ne besojmë se pika 7 është e mjaftueshme për Kodin Ajror, sepse është e detajuar në një stacion tjetër dhe rregullore të tjera, të cilat kanë të bëjnë me cenimin e cilësisë.

Sadi Vorpsi – Pyetja ime ishte se kujt i referohen çmimet, atyre të hartës treguese apo çmimit të tregut? Kjo ishte pyetja ime.

Krislen Keri – Atëherë, Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është institucioni përgjegjës për shpronësimet, por për shkak të pjesëmarrjes sonë në grupe pune, kemi dijeni se në rast se kemi të bëjmë me marrëdhënie privat me privat, atëherë ajo është subjekt negocimi midis palëve; në rast se ngarkohet shteti për shpronësimin, atëherë zbatohen...

Ermonela Felaj- Po, zoti sekretar i Përgjithshëm!

Gentian Keri –Ka një legjislacion përkatës për shpronësimet, i cili përcakton rregullat si bëhet, cili institucion e sjellë në ministri, cili bën më parë analizën e sipërfaqes që duhet të shpronësohet, si dhe çmimet e referencës, të cilat kalojnë në një komision, pastaj vazhdohet me procesin e shpronësimeve.

Ermonela Felaj- Dakord. Besoj se u mor përgjigjja.

Më lejoni edhe mua të bëj një pyetje lidhur me nenin 54, përfitoj nga rasti që e njihni të dy zonën. Në rastin që Këshilli Atlantik i Veriut ka marrë vendimin që aerodromi i Kuçovës të kthehet në bazë ajrore të NATO-s, për të gjitha ndërtimet që do të bëhen aty, civile ose jo, a është i detyruar NATO që të vijë pranë Autoritetit të marrë leje për të përgatitur kthimin e këtij aeroporti në një bazë ushtarake të NATO-s dhe a ka ndonjë lëvizje në këtë drejtim? Kjo e dyta nuk është pjesë e ligjit.

Edlira Lici – Atëherë, në lidhje me aeroportin e Kuçovës, ai nuk është në listën e aeroporteve që administrohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, por nga ministria dhe shteti. Domethënë, ka qenë gjithmonë një aeroport në administrim të Ministrisë së Mbrojtjes, Kështu që të gjitha vendimmarrjet dhe procedurat do të merren nga ajo ministri.

Ermonela Felaj- Absolutisht po!

Kush është dakord me nenin 54? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Faleminderit!

Kalojmë në nenin 55 “Kushtet për përdorimin e aerodromeve”. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 56 “Certifikimi i aerodromit”. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Kalojmë te neni 57 “Operatori i aerodromit”. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 58 “Operatorët ekonomikë që kryejnë aktivitet në aerodromet civile. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 59 “Manuali i aerodromit”. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 60 “Regjistri i aerodromit”. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 61 “Zonat e mbrojtura të aeroportit dhe kufizimet ndërtimore”. A ka pyetje lidhur me këtë nen, i cili bën fjalë për lejet e ndërtimit që jepen në zonën brenda aeroportit dhe përreth aeroportit. Në fakt, kriteret janë të përcaktuara në ligj, autoriteti përgjegjës është Autoriteti i Aviacionit Civil. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 62 “Ndikimi në instalimet e KLME-së (komunikimi, lundrimi, mbikëqyrja elektronike)”. Atëherë jemi dakord me këtë nen, me propozimin që shkurtimi të shkruhet i plotë.

Neni 63 “Fasilitetet teknike, pajisjet, mjetet dhe objektet për ofrimin e SHLA-së”. Sipas teknikës legjislative, është mirë që çdo shkurtim të shkruhet i plotë, ose të kujdesemi që është folur më parë për këtë dhe ndërkohë mund të përdoret shkurtimi. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 64 “Pajisja me shenjat e pengesave të aviacionit”. Kush është dakord? Kundër nuk ka. Abstenim nuk ka.

Miratohet.

Neni 65 “Heqja e pengesave të aviacionit”.

Kush është dakord me nenin 65? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Faleminderit!

Neni 66 “Kompensimi”. Sadi, kam përshtypjen se këtu hyn dhe pyetja që bëre pak më parë. Kush është dakord me nenin 66? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 67 “Mbrojtja mjedisore”. Kush është dakord me nenin 67? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 68 “Organi përgjegjës dhe rregullat për zhurmat nga operimi i avionëve”. Kush është dakord me nenin 68? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 69 “Instalimet për matjet e zhurmave”. Kush është dakord me nenin 69? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 70 “Rregullimi i orareve dhe përdorimi i sloteve”. Kush është dakord me nenin 70? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 71 “Alokimi i sloteve”. Kush është dakord me nenin 71? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 72 “Koordinatorja e aeroportit ose rregulluesi i orareve”. Kush është dakord me nenin 72? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 73 “Komiteti koordinues”.

Ka një pyetje nga zonja Gjebrea.

Elona Gjebrea – Në fakt, këtu përcaktohet vetëm përbërja e komitetit koordinues, por jo sa shpesh mbledhet dhe çfarë funksionesh ka. Ju jeni teknikë dhe ndoshta e dini më mirë, por them se bëhet fjalë për një komitet me shumë persona brenda.

Ermonela Felaj – Po, zoti Keri.

Krislen Keri – Kemi një transpozim të rregullores europiane për këtë çështje dhe është një udhëzues në fuqi, i cili parashikon aty se sa herë mbledhet, çfarë funksionesh ka etj. Për sa i përket përbërjes, aktualisht jemi në proces dhe e kemi kërkuar ngritjen e këtij komiteti, sepse kemi si qëllim koordinimin e pjesshëm të aeroportit të Tiranës dhe të gjitha janë parashikuar tek udhëzimi në ndjekje të saj.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

E thotë pika 2 e nenit 74, që është e njëjta nismë.

Ermonela Felaj – Do të bëhen me rregullore.

Kush është dakord me nenin 73? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 74, që vijon idenë e nenit 73, “Rregullimi i orareve dhe slotëve”. Kush është dakord me nenin 74? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 75 “Liria në tregun e shërbimeve të përpunimit në tokë”. Kush është dakord me nenin 75? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 76 “Vetëpërpunimi dhe shërbimet e përpunimit në tokë për palët e treta”. Kush është dakord me nenin 76? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 77 “Përgjashtimet”. A ka pyetje për këtë nen, se është edhe pak i gjatë? Kush është dakord me nenin 77? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 78 “Kërkesa”. Kush është dakord me nenin 78? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 79 “Ndarja e llogarive”. Kush është dakord me nenin 79? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 80 “Përzgjedhja e ofruesve”. Kush është dakord me nenin 80? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 81 “Komiteti i përdoruesve të aeroportit”. Kush është dakord me nenin 81? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 82 “E drejta e hyrjes në instalime dhe përdorimi i infrastrukturës”. Kush është dakord me nenin 82? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 83 “Reciprociteti”. Kush është dakord me nenin 83? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 84 “Rregullat për shërbimet e përpunimit në tokë”. Kush është dakord me nenin 84? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 85 “Fushat e fluturimit”. Kush është dakord me nenin 85? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 86, kapitulli V, “Zbatimi i rregullave të ajrit”. Kush është dakord me nenin 86? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 87 “Mbrojtja e personave dhe e pasurisë”. Kush është dakord me nenin 87? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 88 “Përdorimi i aerodromeve”. Kush është dakord me nenin 88? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Kalojmë në kapitullin VI “Lundrimi ajror”, neni 89 “Ofrimi i shërbimeve të lundrimit ajror”. Kush është dakord me nenin 89? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Edhe këtu shkurtimet do të shkruhen të plota.

Miratohet.

Neni 90 “Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror”. Kush është dakord me nenin 90? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 91 “Përgjegjësia për shkaktimin e dëmeve nga ofruesit e SHLA-së”. Kush është dakord me nenin 91? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 92 “Ofrimi i shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror”. Kush është dakord me nenin 92? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 93 “Ofrimi i shërbimeve të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes”. Kush është dakord me nenin 93? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 94 “Ofrimi i shërbimeve meteorologjike për lundrimin ajror”. Kush është dakord me nenin 94? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 95 “Ofrimi i shërbimit të informacionit aeronautik”. Kush është dakord me nenin 95? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 96 “Tarifat për SHLA-në”. Kush është dakord me nenin 96? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Zonja Dhima, po ju, se ju kemi nga Komisioni i Ekonomisë? Dakord.

Miratohet.

Neni 97 “Parimet e vendosjes së tarifave”. T’i mbajmë në balancë të dyja interesat. Aty thuhet: “Tarifat bazohen në koston për njësi dhe janë të një natyre jodiskriminuese. Ato llogariten duke pasur parasysh interesat e të dyja palëve, të ofruesve dhe të përdoruesve të shërbimeve të trafikut ajror”.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ne aty e kemi pasur problemin.

Kush është dakord me nenin 97? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 98 “Kostoja për njësi “. Kush është dakord me nenin 98? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 99 “Skema e performancës”. Kush është dakord me nenin 99? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 100 “Shërbimet e kërkimit dhe të shpëtimit”. Kush është dakord me nenin 100? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 101 “Bashkëpunimi me shtetet fqinje”. Kush është dakord me nenin 101? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 102 “Kostot”. Kush është dakord me nenin 102? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 103 “Objekti dhe qëllimi”. Kush është dakord me nenin 103? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 104 “Aksidentet dhe incidentet ajrore”. Kush është dakord me nenin 104? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 105 “Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit”. Kush është dakord me nenin 105? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 106 “Rregullat për investigimin”. Kush është dakord me nenin 106? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 107 “Detyrimi për të njoftuar aksidentet dhe incidentet e rënda”. Kush është dakord me nenin 107? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 108 “Pjesëmarrja e shteteve të tjera në investigim”. Kush është dakord me nenin 108? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 109 “Raporti i investigimit”. Kush është dakord me nenin 109? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 110 “Mbledhja e të dhënave”. Kush është dakord me nenin 110? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 111 “Shpërndarja e të dhënave”. Kush është dakord me nenin 111? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 112 “Kostot e Autoritetit të Investigimit dhe kostot e investigimit”. Kush është dakord me nenin 112? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 113 “Qëllimi i raportimit të ngjarjeve”. Kush është dakord me nenin 113? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 114 “Raportimi i detyrueshëm”. Kush është dakord me nenin 114? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 115 “Raportimi vullnetar”. Kush është dakord me nenin 115? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 116 “Konfidencialiteti dhe përdorimi i përshtatshëm i informacionit”. Kush është dakord me nenin 116? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 117 “Rregullat për raportimin e ngjarjeve”. Kush është dakord me nenin 117? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Kapitulli X

Neni 118 “Siguria e aviacionit”. Kush është dakord me nenin 118? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 119 “Standardet themelore dhe masat e përgjithshme”. Kush është dakord me nenin 119? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 120. Kush është dakord me nenin 120? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 121 “Programi kombëtar i sigurisë së aviacionit civil”. Kush është dakord me nenin 121? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 122 “Programi kombëtar për kontrollin e cilësisë së sigurimit të aviacionit”. Kush është dakord me nenin 122? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 123 “Aktivitetet e kontrollit të cilësisë”. Kush është dakord me nenin 123? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 124 “Programi i sigurisë së aeroportit”. Kush është dakord me nenin 124? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 125 “Programi i sigurisë së transportuesve ajrorë, operatorit të avionit dhe ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror”. Në fakt, keni shumë programe, rregullore. Kush është dakord me nenin 125? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 126 “Programi kombëtar i trajnimit për sigurinë e aviacionit civil”. Kush është dakord me nenin 126? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 127 “Kontrolli i pastërtisë së sigurisë së personelit”. Kush është dakord me nenin 127? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 128 “Facilitetet”. Kush është dakord me nenin 128? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 129 “Komiteti kombëtar për facilitetet”. Kush është dakord me nenin 129? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Kapitulli XI

Neni 130 “Shkëmbimi i njësive monetare”. Kush është dakord me nenin 130? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 131 “Juridiksioni”. Kush është dakord me nenin 131? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 132 “Përgjegjësia e operatorit të avionit”. A keni vërejtje? Kush është dakord me nenin 132? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 133 “Kompensimi në rast vdekjeje”. Këtë shikojeni, sepse kjo vlen për trashëgimtarët.

A keni ndonjë ndërhyrje për këtë nen? “Në rast vdekje të një personi kompensimi përfshin: koston e trajtimit mjekësor, të ardhurat e munguara të viktimës së aksidentit gjatë trajtimit mjekësor deri në çastin e vdekjes dhe koston e funeralit, të cilat i rimbursohen personit që është i detyruar të mbulojë këto shpenzime”.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Çfarë mund të shtojmë se, në fakt, shumë pak duken.

Ju lutem, me radhë!

Kush i përfiton këto kompensime: ai që është i siguruar apo ai që është i pasiguruar?

Krislen Keri – Parashikimet nga neni 130 deri në nenin 143 kanë të bëjnë me sigurinë e detyrueshme që bën kompania ajrore për çdo avion dhe për çdo fluturim, pra larg qoftë, në rast të rënies të avionëve, për ata që janë në qiell dhe për ata që janë në tokë. Në historinë e aviacionit botëror ka ndodhur që janë transpozim, *copy paste* i detyrimeve ndërkombëtare, që ne duhet të kemi si institucion.

Ermonela Felaj – A jeni dakord me nenin 133?

Urdhëroni, zoti Sinaj!

Vullnet Sinaj – A është i përshtatur me ligjet që ka Komuniteti European?

Krislen Keri – Detyrim ndërkombëtar, ne kemi anekset e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, të cilat i ka edhe Bashkimi European gjatë hartimit të rregullores së tij, pra ne kemi detyrim të dyfishtë ndaj rregullores së BE-së dhe ICAO-së.

Vullnet Sinaj – E bëj këtë pyetje, sepse këtu thuhet: “Ky projektligj është në përputhje të pjesshme dhe jo të plotë me ligjet e Komitetit European për Aviacionin Civil”, apo jo?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Krislen Keri - Flasim për nene të posaçme. Këto nene ekzakte janë pjesë e transpozimit të Rregullores së BE-së dhe anekset i e ICAO-së. Pra, nenet nga 138...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ajo është transpozim, *copy paste* i një pjesë të aneksit 17 të ICAO-s, pra ta gjejmë si formulim në anglisht dhe t’jua japim.

Ermonela Felaj – Zoti Sinaj e votoi, por, gjithsesi, duhet që ta sjellë përmbajtjen e asaj pjese.

Vullnet Sinaj – Te Komisioni i Veprimtarisë Prodhuese kemi një ligj për mbrojtjen e konsumatorit, që duhet ta informojmë konsumatorin për çdo gjë.

Ermonela Felaj – Dakord, por këta janë përdorues, më shumë se konsumatorë.

Kush është dakord me nenin 133? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 134 “Kompensimi në rast dëmtimi trupor”.

Kush është dakord me nenin 134? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 135 “Shuma e përgjegjësisë”.

Kush është dakord me nenin 135? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 136 “Kompensimi me pagesa periodike”.

Kush është dakord me nenin 136? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 137 “Kufizimet e veprimit”.

Kush është dakord me nenin 137? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 138 “Parashtrimi i kërkesës për shpërblimin e dëmit”.

Kam një pyetje: pse e keni parë të domosdoshme që ta vendosni, sepse këto u nënshtrohen rregullave të Kodit Civil, që, gjithsesi, po t’i shkruanit ndryshe ju, përsëri nuk mund të kishin fuqi, sepse dihet që do të zbatohen rregullat e Kodit. Pra, a është vërtet e nevojshme që ta keni këtë nen, apo jo? Nuk kam ndonjë gjë për përmbajtjen sepse më duket se është komform kodit.

Krislen Keri – Mënyra se si funksionojnë përputhshmëria me rregulloret e BE-së dhe anekset e ICAO-s është se në periudha të caktuara këta imponojnë audite. Pra, ne kemi detyrim që t’i transpozojmë të gjitha siç i kanë ata. Kur këto audite vijnë këtu, ne u tregojmë atyre se i kemi transponuar siç duhet. Duke qenë se ne jemi përgjegjës për Kodin Ajror dhe duke qenë se është një Kod gjithëpërfshirës, janë përfshirë edhe këtu.

Ermonela Felaj – Faleminderit!

Kush është dakord me nenin 138? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 139 “Dëmet e shkaktuara nga më shumë se një avion”.

Kush është dakord me nenin 138? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 140 “Përgjegjësia, bazuar në dispozita të tjera ligjore”.

Kush është dakord me nenin 140, me sugjerimin që “presja” pa fjalës “përgjegjësi” të hiqet? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 141 “Fusha e zbatimit për përgjegjësinë kontraktore”.

A jeni dakord me këtë nen? Besoj se edhe këtu duhet një sugjerim për ta quajtur “përgjegjësi kontraktore” në vend të “përgjegjësi kontraktuese”, sepse është përgjegjësia e palëve që bën pjesë në një kontratë.

Miratohet neni 141, me sugjerimin për t’u korrigjuar titulli i nënkapitullit III.

Kalojmë te neni 142 “Dëmtime vetjake”.

Kush është dakord me nenin 142? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 143 “Vonesa në transport”.

Kush është dakord me nenin 143? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 144, besoj se ky nen na fton që ta shikojmë pak me vëmendje.

“Dëmtimi i bagazheve”.

Urdhëroni, zoti Qefalia!

Xhemal Qefalia – Faleminderit, zonja kryetare!

Në fakt, ky është një nen shumë fleksibël, pasi ka ndjeshmëri te qytetarët, madje ka shumë ankesa dhe veprime të tilla, të cilat e ngarkojnë transportuesin të jetë përgjegjës për ruajtjen e këtyre materiale që kanë pasagjerët.

Në paragrafin e fundit të nenit të parë thoni: “Transportuesi nuk është përgjegjës kur dëmtimi rrjedh nga një defekt i trashëguar”. Çfarë keni parasysh te kjo pjesë?

Krislen Keri – Atëherë, edhe ky është transpozim. Madje dua të bëj një parantezë, për aq sa ju thatë në lidhje me detyrimet ndërkombëtare, ne jemi në negociata me komisionin drejtues të këtij ligji, që për çdo nen që transponon një rregullore të BE-së të vihet si *foot note* rregullorja e BE-së. Kjo do të na e bënte punën më të lehtë kundrejt detyrimit të Bashkimit European, por kjo është diçka që ne e kemi në diskutim. Edhe këtu janë transpozime të rregullores së BE-së dhe ekzaktësisht te fjalia e fundit e nenit të parë që ju flisni, bën fjalë për rastet kur transportohen materiale të thyeshme në një bagazh me mbulesë të butë, atëherë nuk mund të mbajë përgjegjësi kompania ajrore nëse thuhet gjërat brenda. Pra, përgjegjësia e

parë është për pasagjerin, që të marrë masat e duhura që ato të mos thyhen. Pra, nëse vendosen në qese gjëra të thyeshme, atëherë...

Ermonela Felaj – Po themi për rastet kur bagazhi humbet i gjithi, nga duhet ta dimë ne se ishte për faj të bagazhit, sepse nuk kemi mundësi as ta krahasojmë.

Krislen Keri – Jo, po themi për dëmtim që rrjedh nga defekti i trashëguar cilësi apo cen i bagazhit. Për rastet e humbjes ose të dëmtimit, kur qytetari ka të drejtë, unë përfitoj nga rasti t'i inkurajoj qytetarët, madje si pjesë e fushatës së informimit të pasagjerit për të drejtat e tyre, në aeroport kemi tri lloj 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. Ka pasur shumë mungesë informacioni në këtë aspekt, ku shumë njerëz ankohen, por nuk e dinë se kanë të drejta. Në rast se bagazhi është i dëmtuar për faji 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.

Pra, rrini të qetë për sa u përket rregullsisë së këtyre neneve, pasi janë transpozim një për një i rregullores së BE-së dhe konventave ndërkombëtare.

Ermonela Felaj – Urdhëroni, zoti Sinaj!

Vullnet Sinaj – I kaluam pak shpejt, por transportuesi...

Ermonela Felaj – Jo, nuk e kemi kaluar ende.

Vullnet Sinaj – Jo, jam pak më lart, te 143-shi: "Transportuesi është përgjegjës për dëmet e shkaktuara nga vonesa në transportin ajror të pasagjerëve." Pastaj, fjalia e dytë thotë: "Transportuesi nuk është përgjegjës për dëmet e shkaktuara nga vonesa, kur provon që ai, punonjësit dhe agjentët e tij, morën të gjitha masat e mundshme për të shmangur..." Kush e ka fajin? Se një herë e bëjnë përgjegjës dhe një herë jo.

Ermonela Felaj – I kemi lënë barrën e provës, Vullnet.

Vullnet Sinaj – Një herë e vendosim që ka faj dhe një herë e heqim.

Ermonela Felaj – Dakord, por në rast se ai e provon... Ia kemi ngarkuar atij barrën e provës.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Vullnet Sinaj – Kush e ka fajin, atëherë?

Ermonela Felaj – Përgjithësisht e ka ai fajin, por në qoftë se ai provon që faji nuk është i tij, normale që nuk mund t’ia ngarkojmë fajin atij.

Vullnet Sinaj – Por edhe “është përgjegjës”, edhe “nuk është përgjegjës”, më duket sikur...

Ermonela Felaj - Kemi shtuar një detyrim, pra jo automatikisht. I kemi ngarkuar barrën e të provuarit.

Vullnet Sinaj – Mund të formulohet ndryshe?

Ermonela Felaj – Ndërkohë, te neni 149, nuk e di se kush e ka barrën e provës. Kush do ta provojë që punonjësit dhe agjentët janë fajtorë, kur humbet, shkatërrohet ose dëmtohet bagazhi i dorës? Kush e ka detyrimin ta provojë këtë? Pasagjeri? Pasagjerit i humbet ose i dëmtohet bagazhi i dorës. Kush e ka detyrim ta provojë që e gjithë kjo ndodhi për faj të punonjësve?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Krislen Keri – Kur humb, humb. Deklarata bëhet në moment dhe është e provuar, është ose nuk është.

Ermonela Felaj – Po flasim për dëmtimin e bagazhit të dorës dhe për vjedhjen e bagazhit të dorës.

Krislen Keri – Vjedhja konsiderohet humbje. Humbja deklarohet si e tillë dhe ndiqen procedurat për kompensim me kompaninë në bazë të evidencave dhe se çfarë deklarohet që pasagjeri ka pasur brenda.

Në rastet e dëmtimit (kjo është ajo që duhet theksuar), është vënë në fletëpalosje, qytetari nuk duhet ta marrë bagazhin në shtëpi, por duhet të qëndrojë aty deri sa të bëhet procesverbali i dëmtimit. Ndahet në moment ajo, nuk është se qytetari e merr bagazhin, shkon në shtëpi dhe konstaton dëmin. E këshillueshme është që konstatimi të behët në moment, prandaj është zyra lost&found në çdo aeroport, ku janë edhe formularët përkatës për këtë.

Ermonela Felaj- Po nëse nuk ka mundësi ta bëjë në moment?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Krislen Keri – Ju, të drejtën e ankimit vazhdoni ta keni, por siç e thatë, ajo është çështje provash. Në momentin kur e konstaton punonjësi i aeroportit dhe e firmos, atëherë konstatimi qëndron dhe është më e lehtë procedura.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ermonela Felaj- Luan, të lutem, nëse ke pyetje, bëji me mikrofon!

Nëse nuk ka pyetje me mikrofon, vazhdojmë votimin normalisht.

Luan Harusha - Faleminderit, kryetare!

Në rast vonesash të bagazheve, kush e mban përgjegjësinë?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ermonela Felaj – Po, faleminderit!

Krislen Keri – Të gjitha këto janë pjesë e detyrimeve të kompanisë ajrore. Për të gjitha këto, pasagjeri duhet të informohet dhe për këtë ka formularë. Në rast se bagazhet vonohen 1 javë, pasagjeri ka të drejtë të shkojë në dyqan dhe të blejë çfarë i mungon dhe t'i ruajë këto fatura dhe, pasi t'i vijë valixhja, t'ia kërkojë kompanisë, që për shkak të...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Kompania ka përgjegjësinë për ta kompensuar.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

E kompenson me vlerë monetare deri në 2000 euro.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ermonela Felaj – Zoti Qefalia do të ndërhyjë prapë. Është pjesë e së njëjtës gjë.

Xhemal Qefalia - Unë e paralajmërova që në fillim, ka ndjeshmëri dhe fleksibilitet, aq më tepër për çështjet që kanë të bëjnë drejtpërdrejt me qytetarët.

Ju, edhe te pika e 4-t, thoni se në rast humbjeje dhe vonese vendoset një gjobë prej 1000 SDR. Nuk e di, çfarë keni parasysh me këtë?

Ermonela Felaj – Është norma e bankës më duket.

Xhemal Qefalia - Nuk e ke mendjen. E ke mendjen te mesazhi që të shkruan ministri, më duket.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ermonela Felaj - Njësi matëse monetare, por...

Xhemal Qefalia – Edhe diçka tjetër, meqenëse na ndjekin qytetarët (sepse opozita nuk ka kohë të merret me këtë punë), a keni pasur ju raste kur qytetarëve u është dëmshpërblyer humbja e bagazheve? Meqenëse tregoheni shumë të ndjeshëm këtu dhe thoni të presë një javë dhe t'i blejë të gjitha... A ka statistika që tregojnë që kompania dhe transportuesi është garant për qytetarët?

Ermonela Felaj – Po, zoti Keri.

Krislen Keri – Sigurisht që ka pasur raste, por ne jemi në pritje, në sensin që duhet të njoftojë dikush, sepse nuk kemi informacion se çfarë ndodh mes qytetarit dhe kompanisë. Në rast se qytetari ankohet, atëherë ne e vendosim në kontakt...

Xhemal Qefalia - Keni pasur raste kur ankohen...?

Krislen Keri – Jo së fundi. Kemi pasur qindra raste ankesash për vonesat dhe anulimet e pasagjerëve.

Ermonela Felaj – U bënë disa pyetje, në fakt. Shoh që kolegët nuk ngelën të kënaqur nga përgjigjet, për faktin e thjeshtë se qytetarët nuk janë të paralajmëruar për procedurën që duhet të ndjekin dhe për afatet brenda të cilave mund të ushtrojnë të drejtën e tyre.

A mundemi të bëjmë përgjegjës transportuesin ose vetë Autoritetin e Aviacionit Civil, që përpara se të nisë fluturimi qytetarët të pajisen me një fletëpalosje, në mënyrë që të kenë mundësi të marrin dijeni për të drejtat e tyre? Ta dijë çdo qytetar që ka të drejtë të ankohet brenda 7 ditësh dhe se po kaluan 21 ditë, ai e humbet fare këtë të drejtë. Besoj se më shumë vuajmë në këtë pikë, sesa në pikën që nuk kërkohen. Njerëzit janë të interesuar të kërkojnë, por nganjëherë nuk dinë rrugën dhe afatet për të kërkuar. A mundemi t'ua lehtësojmë jetën të gjithë pasagjereve, përfshirë ju dhe ne bashkë, që të jemi të mirinformuar përpara se të vendosin për të fluturuar?

Krislen Keri – Detyrimet ligjore janë të qarta. Detyrimet për informimin e pasagjerit janë që në momentin kur pritet bileta, qoftë në agjenci, qoftë në internet, qoftë kur janë në aeroport, në rast se pyesin.

A mund të bëjë më shumë Autoriteti i Aviacionit Civil? Po, patjetër, por ne ecim me vlerësimin e situatës. Vlerësimi ynë për situatë të rënduar ka qenë te vonesat dhe anulimet dhe ne aty e kemi fokusin. Siç e thashë, nuk kemi pasur raste ankesash për bagazhe të dëmtuara. Pavarësisht se nuk ka raste, ne i kemi prodhuar informacionet tona te zyra lost&found në aeroport. Jemi garantuar që ka informacion shterues për të drejtat e pasagjerëve. Në vazhdimësi, në rast se do të na vijnë ankesa për këtë çështje, patjetër që do t'i trajtojmë dhe do t'i vendosim në fokus, siç kemi në fokus të drejtat e pasagjerit.

Ermonela Felaj – Dakord, vetëm se fluturojnë qytetarë të ndryshëm, të zakonshëm, që jo domosdoshmërisht dinë një gjuhë të huaj dhe kuptojnë që ajo zyra me atë emërtim, është zyra ku mund të zgjidhet problemi tyre.

Kështu që do t'i ftoj kolegët deputetë të propozojmë një paragraf të ri në këtë nen, që ta detyronim, në kuptimin pozitiv, Autoritetin e Aviacionit Civil të gjejë një mënyrë për ta bërë të njohur të gjithë procedurën që duhet të ndjekin pasagjerët për të kompensuar dëmet në bagazhin e tyre. Besoj se ne do ta adresojmë këtë dhe te Komisioni i Veprimtarive Prodhuese, që do të jetë edhe komisioni përgjegjës dhe do ta marrë në shqyrtim edhe më të detajuar.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Dakord, por formulari të shpërndahet edhe më përpara, në mënyrë që gjatë kohës kur unë jam duke fluturuar, të kem mundësi ta lexoj dhe ta di, jo kur më humbet pastaj të vij vërdallë, se njerëzit nuk kanë kohë të merren me këtë. Kjo është çështje promovimi të drejtash dhe detyrimesh.

(Diskutime pa mikrofon)

Kush është dakord me propozimin dhe me nenin?

Miratohet.

Kalojmë te neni 145 “Përgjegjësia e bazuar në dispozita të tjera ligjore”. A keni vërejtje për këtë nen? Jo.

E hedhim në votim.

Miratohet.

Neni 146 “Transportimi i njëpasnjëshëm nga ajri”. Kush është dakord me këtë nen?

Miratohet.

Neni 147 “Transportimi ajror i kryer nga një person i ndryshëm nga transportuesi i kontraktuar”. A ka ndërhyrje për këtë nen?

Kush është dakord me nenin 147?

Miratohet.

Neni 148 “Kufizime të pretendimeve”.

Kush është dakord me nenin 148?

Miratohet.

Neni 149 “Zbatimi i detyrueshëm”. Kush është dakord me nenin 149?

Miratohet.

Kalojmë te nënkapitulli 4 “Përgjegjësia për avion shtetëror”.

Neni 150 “Dëmtimet ndaj palëve të treta”. Kush është dakord me këtë nen?

Faleminderit!

Neni 151 “Dëmtimi ndaj pasagjerëve”.

Përpara se ta kalojmë këtë nen për votim, pati një sugjerim nga kolegët nëse do të ishte e nevojshme që të vendosnim te përkufizimet edhe njësinë monetare SDR. A mundemi ta bëjmë një gjë të tillë? Për këtë gjë doja të pyesja stafin juridik të ministrisë, sepse ky është një ligj i veçantë, pavarësisht se termi është i njohur në ekonomi.

Krislen Keri - Besoj se është te neni 5, por ne do ta kontrollojmë dhe në qoftë se nuk është do ta shtojmë.

Ermonela Felaj – Faleminderit!

Miratohet neni 151.

Kalojmë te neni 152 “Sigurimi i detyruar”. Kush është dakord?

Miratohet.

Neni 153 “Sigurimi për pasagjerë, bagazhe dhe ngarkesë”. Jeni dakord me këtë nen?

Miratohet neni 153.

Kalojmë te nënkapitulli 6 “Mbrojtja e pasagjerit”.

Neni 154 “Mohimi i hyrjes në bord, anulimi apo vonesat e gjata të fluturimeve”. Kush është dakord me nenin 154?

Miratohet.

Neni 155 “Informacioni për identitetin e transportuesit operues”. Kush është dakord me këtë nen?

Miratohet.

Neni 156 “Detyrimi për t’i informuar pasagjerët për të drejtat e tyre”.

Detyrimin ua kemi lënë transportuesve ajrorë, por besoj se ne e bëjmë më të plotë detyrimin, në qoftë se ia lëmë një autoriteti shtetëror, siç është Autoriteti i Aviacionit Civil.

Krislen Keri – Ne e kemi si detyrim, zonja kryetare, te rregullorja përkatëse...

Ermonela Felaj – Unë pikërisht nga ajo u nisa...

Krislen Keri - ... por subjekt mase administrative kjo është ajo që e lidh me masat administrative ndaj kompanisë. Detyrimi 261 i Rregullores Europiane për këtë çështje është i kompanive, ndërsa kjo që jemi duke bërë ne është një suplement për shkak të natyrës specifike të tregut tonë të përfshirë...

Ermonela Felaj – E kuptoj, prandaj pikërisht këtë donim të ngrinim, një nivel më të lartë, që njerëzit të informohen më shumë.

Krislen Keri – Në qoftë se ju doni ta sanksiononi me ligj, patjetër që ne jemi të gatshëm.

Ermonela Felaj – Jeni dakord me nenin 156?

Faleminderit!

Neni 157 “E drejta për rimbursim ose ridrejtim”. A keni vërejtje për këtë nen? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 158 “Zbatueshmëria”. Kush është dakord me nenin 158?

Miratohet.

Kapitulli 12 “Kundërvajtjet dhe gjobat”.

Ju lutem, kini vëmendjen për nivelin e gjobave që parashikohen në këtë ligj!

Në fakt, është një nen goxha i gjatë dhe shpresojmë që relatori ta ketë parë me më shumë kujdes se ne. Kush është dakord me nenin 159?

Miratohet.

Neni 160? “Komisioni i shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative përbëhet nga 5 veta dhe drejtohet nga drejtuesi i Autoritetit të Aviacionit Civil”.

Jeni dakord me këtë nen?

Miratohet.

Neni 161 “Ankimi ndaj vendimeve të komisionit”.

Kisha një pyetje për këtë nen. Gjohet që do të vendosë komisioni i shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative i parashikoni si titull ekzekutiv gjersa thoni që ankimimi në rrugë gjyqësore nuk e pengon ekzekutimin e vendimit të komisionit? Këtë ide keni pasur?

(Diskutime pa mikrofon)

Ju keni thënë në pikën 2 të nenit 161: “Ankimimi në rrugë gjyqësore nuk e pengon ekzekutimin e vendimit të komisionit”. Pra, vendimi që ju merrni është automatikisht i zbatueshëm, nuk pret që gjykata të vendosë për këtë. Kjo do të thotë që ky merr fuqinë e një titulli ekzekutiv më parë se të zbatohet. Këtë keni dashur të thoni dhe pse keni kërkuar ta bëni kështu?

Krislen Keri – Ky është një akt administrativ dhe në momentin që arrihet një vendim marrje finale, pas autorizimit që merret në bazë të rregullores nga ministri, ne e konsiderojmë akt administrativ që ka fuqi administrative, kështu që...

Ermonela Felaj – Kolegë, a keni ndonjë ndërhyrje tjetër?

A jeni dakord me nenin 161? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 162. Këtu vijmë te diskutimi që bëmë pak më herët lidhur me aktet nënligjore, 24 muaj këtij komisioni i duken shumë. Desha të pyes kolegët sa do të sugjeronin?

A jeni dakord me nenin 162, me detyrimin që brenda 6 muajve të dalin aktet?

Elona Gjebrea- Në fakt, unë i numërova urdhrat dhe një në tre nene është urdhër ministri. Sigurisht që janë të nevojshme, por në total janë rreth 35 akte nënligjore bashkë me udhëzime.

Gentian Keri – Nëse më lejoni jam dakord me propozimin tuaj për ta ulur kohën e hartimit të këtyre akteve. Vetëm për shpjegim janë gjithsej 54 akte, nga të cilat 12 janë vendime të Këshillit të Ministrave, 36 janë udhëzime ose urdhra ministri, 5 janë udhëzime të

përbashkëta mes ministrave për Mjedisin, Mbrojtjen dhe Ministrinë e Jashtme dhe 1 është udhëzim i ministrit të Rendit Publik. Pavarësisht kësaj ky nen ka mbetur nga kodi i mëparshëm, i cili është hartuar në vitin 2008 dhe ka qenë 24 muaj kohë e nevojshme për ta hartuar nga e para. Disa prej këtyre akteve janë aktualisht në fuqi, kanë nevojë për rregullime të vogla duke futur nga këto ndryshime që po bëhen me këtë ligj, ose rregulloret e Komisionit European, por besoj se 6 muaj do të jenë më se të mjaftueshme për ministrinë për t'i hartuar.

Ermonela Felaj- Atëherë edhe nga fjala juaj kuptohet që me propozimin për 6 muaj jemi dakord. Kam edhe një sugjerim, ju lutem, meqenëse sipas teknikës legjislative na duhet që të shkruajmë edhe detyrimin mbi të cilin do të dalin këto akte nënligjore, pra duhet thënë për paragrafin iks të nenit epsilon, në mënyrë që t'i jepet mundësi Kuvendit ta kontrollojë nxjerrjen e akteve nënligjore, ose jo, pra ta monitorojë. Të njëjtin gjë e bën edhe qeveria.

A jeni dakord me këtë nen?

Miratohet.

Neni 163 është neni që i takon shfuqizimit të Kodit Ajror aktual. Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni i fundit Hyrja në fuqi, 15 ditë nga botimi në Fletoren Zyrtare.

A keni ndonjë ndërhyrje?

Krislen Keri –Desha të shtoja diçka, duke parë dinamikën e ecurisë së punëve ditore në komisione, këto akte që janë transpozime të rregulloreve europiane ndryshojnë në mënyrë të vazhdueshme dhe ndryshimi në mënyrë të vazhdueshme i bën që ne të kemi detyrimin si autoritet t'i përpilojmë këto draft ndryshime, t'i përcjellim për miratim. Ndoshta për këtë mund të diskutohet një afat kohor, sepse është realisht e rëndësishme që ato transpozime të ndodhin sa më parë, siç është rasti i transpozimit të gushtit ku folëm për pjesën e detyrimeve të inspektimeve të shtesës në inspektim në aeroport, pra unë sugjeroj të ketë një mekanizëm ligjor që ne të jemi të imponuar që brenda një afati kohor t'i transpozojmë këto sa më parë.

Ermonela Felaj – Unë besoj se afatin mund ta përcaktojë me komisionin përgjegjës, sepse është më i specializuar për ta vlerësuar më drejtë këtë kërkesë tuajën, por gjithsesi besojmë se një afat i shtrirë në 6 muaj ju jep kohë që në mënyrë maksimale të arrini t'i nxirrni të gjitha aktet nënligjore. Natyrisht disa do të duhet t'i nxirrni më shpejt disa më vonë, por gjithsesi jeni brenda këtij afati maksimal. Ky është limiti. Edhe Kuvendi e ka të

mjaftueshme që ta marrë nën monitorim këtë gjë komisioni përkatës dhe ta shohë kohë pas kohe si është ecur me zbatimin e Kodit Ajror.

Sadi Vorpsi– Me qenë se kam qenë edhe unë pjesë e administratës, do të propozoja që 12 muaj do të ishin më se të nevojshme për autoritetin.

Unë mendoj se është një afat kohor shumë i shkurtër.

Ermonela Felaj - Zbatimi i Kodit të ri Ajror shpresoj të eliminojë shumë nga situatat e papëlqyeshme që ndodhin me fluturimet.

Faleminderit!

Ju lutem kolegëve, ne nuk e kemi mbaruar rendin e ditës, por ndërkohë bëjmë 5 minuta pushim.

MBYLLET MBLEDHJA

Sekretar
Pjerin Ndreu

Përgjegjëse e Sektorit të Redaktorëve
Euzheni Pengili

Sekretare e komisionit
Antonela Veshi