

RELACION

PËR

PROJEKTLIGJIN “KODI AJROR I REPUBLIKËS SË SHQIPERISË”

I. QËLLIMI I PROJEKTAKTIT DHE OBJEKTIVAT QË SYNOHEN TË ARRIHEN

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

Qëllimi i veçantë i këtij projektligji është rregullimi i veprimtarisë së avionëve civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, të avionëve për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi sipas dispozitave të këtij Kodi në përputhje me nenin 83 *bis* të Konventës së Çikagos, dhe të avionëve të regjistruar në një shtet tjetër, por që operojnë me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë.

Me qëllim përmirësimin e legjislacionit, sipas rekomandimeve të ekspertëve të Komisionit Evropian, përafrimit të akteve të Bashkimit Evropian të përcaktuara në aneksin I të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil, në fillim u hartua një projektligj, i cili do të ndryshonte ligjin nr.10040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, me ligjin nr.10484, datë 24.11.2011.

Ndryshimet e propozuara preknin mbi gjysmën e dispozitave të neneve të ligjit aktual “Kodi ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar dhe, duke konsideruar faktin se ky do të ishte ndryshimi i dytë që i bëhej këtij ligji, u hartua një projektligj i ri, i cili, përveç ndryshimeve të dispozitave ekzistuese, bën një saktësim nga ana gjuhësore dhe standardizim të të gjithë termave në fushën e aviacionit civil, por pa ndryshuar strukturën e ligjit nr.10040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, i cili parashikohet të shfuqizohet nga ky projektligj.

Me vendimin nr.311, datë 31.5.2018, të Këshillit të Ministrave, “Për propozimin e projektligjit “Kodi ajror i Republikës së Shqipërisë”, projektligji u përcoll për miratim në Kuvend. Gjatë shqyrtimit në komisionet parlamentare në periudhën shtator – tetor 2018, në Komisionin e Veprimtarive Prodhuese, për shkak të daljes së një rregulloreje të re evropiane 2018/1139, “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, e cila shfuqizon rregulloren EU nr.216/2008 dhe është rregullorja bazë në fushën e aviacionit civil, projektligji u tërhoq, me qëllim reflektimin e kësaj rregulloreje evropiane.

Projektligji i paraqitur është draft i ripunuar.

II. VLERËSIMI I PROJEKTAKTIT NË RAPORT ME PROGRAMIN POLITIK TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE, ME PROGRAMIN ANALITIK TË AKTEVE DHE DOKUMENTE TË TJERA POLITIKE

Miratimi i këtij projektligji nuk është i planifikuar në programin e përgjithshëm analitik të projektakteve që do të paraqiten për shqyrtim në Këshillin e Ministrave për vitin 2019, por është i planifikuar në Planin Kombëtar të Integritimit Evropian.

III. ARGUMENTIMI I PRJEKTAKTIT LIDHUR ME PËRPARËSITË, PROBLEMATIKAT, EFEKTET E PRITSHME

Projektligji paraqet përparësi, pasi në të parashikohen dispozita që përmbushin një pjesë të detyrimeve të Marrëveshjes për Krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit Civil. Pjesë e kësaj marrëveshjeje është aneksi I, në të cilin përfshihet i gjithë legjislacioni evropian që prek transportin ajror dhe që përditësohet çdo vit, në varësi të ndryshimeve të këtij legjislacioni. Për rrjedhojë, në mënyrë të vazhdueshme, lind nevoja e përditësimit të legjislacionit kombëtar, pjesë e të cilit janë edhe dispozitat e Kodit Ajror në fuqi.

Projektligji plotëson mangësitë e karakterit ligjor të evidentuara nga auditimet e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO) apo vizitat standardizuese të EASA-s. Shqipëria, si shtet anëtar i ICAO-s dhe si aspirant për t'u asociuar në EASA, ka detyrimin e korrigjimit të mangësive të rezultuara nga këto vizita vlerësuese.

Autoriteti i Aviacionit Civil, si institucioni mbikëqyrës për aviacionin civil në Shqipëri, ka mundësi të realizojë funksionet e tij nga ana ligjore, të mirërregulluara me miratimin e këtij projektligji.

Industria e aviacionit ka mundësinë të njihet më qartë me detyrimet e saj, me qëllimin e vetëm, atë të garantimit të nivelit të pranueshëm të sigurisë në fluturim.

Gjithashtu, arrihet të formalizohet bashkëpunimi mes institucioneve të ndryshme brenda dhe jashtë transportit ajror (civil), me qëllim të menaxhimit të hapësirës ajrore në mënyrë të sigurt dhe eficiente.

IV. VLERËSIMI I LIGJSHMËRISË, KUSHTETUTSHMËRISË DHE HARMONIZIMI ME LEGJISLACIONIN NË FUQI VENDAS E NDËRKOMBËTAR

Projektligji i propozuar është në përputhje me Kushtetutën e Republikës së Shqipërisë dhe në përputhje me detyrimet që burojnë nga marrëveshjet ndërkombëtare dhe konventat për aviacionin civil në fuqi në Republikën e Shqipërisë, si dhe me ligjet e fushave të tjera specifike që prekin veprimtarinë e aviacionit, siç është legjislacioni për licencimin.

Zbatimi i Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit (MSA) shtrun para Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë detyra të rëndësishme lidhur me ndryshimet e legjislacionit kombëtar në përfaqësimin me legjislacionin e Bashkimit Evropian.

Grupi i ekspertëve hartues të këtij akti normativ ka reflektuar në projektligj eksperiencën më të fundit legjislative në fushën e transportit ajror evropian, duke marrë në konsideratë:

- strukturën aktuale legjislative të KE (*acquis communautaire* të transportit ajror);
- Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar (Konventën e Çikagos);

Projektligji është hartuar sipas standardeve të vendosura në Konventën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO). Në të gjejmë pasqyrim masat zbatuese të detyrueshme në anekset e kësaj konvente, si më poshtë vijon:

- Aneksi 1 - Licencimi i personelit;
- Aneksi 2 - Rregullat e ajrit;
- Aneksi 3 - Shërbimi meteorologjik për lundrimin ajror ndërkombëtar;
- Aneksi 4 - Informacioni aeronautik;
- Aneksi 5 - Njësitë e matjes për t'u përdorur në operimet në ajër dhe në tokë;
- Aneksi 6 - Operimet e avionit;
- Aneksi 7 - Shtetësia e avionit dhe shenjat e regjistrimit;
- Aneksi 8 - Vlefshmëria ajrore e avionit;
- Aneksi 9 - Fasilitetet;
- Aneksi 10 - Ndërlidhjet aeronautike
- Aneksi 11 - Shërbimet e trafikut ajror;
- Aneksi 12 - Kërkimi dhe shpëtimi
- Aneksi 13 - Investigimi i aksidenteve dhe incidenteve ajrore;
- Aneksi 14 - Aerodromet;
- Aneksi 15 - Shërbimet e informacionit aeronautik;
- Aneksi 16 – Mbrojtja e mjedisit;

- Aneksi 17 - Siguria (*security*), mbrojtja e aviacionit civil ndërkombëtar kundër akteve të ndërhyrjes së paligjshme;
- Aneksi 18 - Transporti i sigurt i mallrave të rrezikshme nëpërmjet ajrit;
- Aneksi 19 - Menaxhimi i sigurisë (*safety*).

V. VLERËSIMI I SHKALLËS SË PËRAFRIMIT ME *ACQUIS COMMUNAUTAIRE*

Lidhur me legjislacionin evropian, në projektligj gjejnë pasqyrim të pjesshëm ose masa zbatuese të detyruara nga rregulloret evropiane, si më poshtë vijon:

- Rregullorja (BE) 2018/1139 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 4 korrik 2018, “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe për themelimin e EUASA-s, që ndryshon rregulloret (EU) nr.2111/ 2005, (KE) nr.1008/2008, (EU) nr.996/2010, (EU) nr.376/2014 dhe Direktivat 2014/30/BE dhe 2014/53/BE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, e cila shfuqizon rregulloret (KE) nr.552/2004, dhe (KE) nr.216/2008 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit dhe rregulloren e Këshillit (KKE) nr.3922/91;
- Rregullorja (KE) nr.1008/2008 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 24 shtator 2008, “Mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitetin Evropian”, numri CELEX 32008R1008;
- Rregullorja (KE) nr.1070/2009 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 21 tetor 2009, që ndryshon Rregulloret (KE) nr.549/2004, (KE) nr.550/2004, (KE) nr.551/2004 dhe (KE) nr.552/2004, me qëllim përmirësimin e performancës dhe qëndrueshmërisë së sistemit të aviacionit evropian, numri CELEX 32009R1070;
- Rregullorja (EU) nr.996/2010 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 20 tetor 2010, “Mbi investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, e cila shfuqizon Direktivën 94/56/KE”, numri CELEX 32010R0996;
- Rregullorja (KE) nr.300/2008 e Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 11 mars 2008, “Për rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil, e cila shfuqizon Rregulloren (KE) nr.2320/2004”, numri CELEX 32008R0300.

Gjithashtu, në këtë projektligj janë parashikuar edhe dispozita për nxjerrjen e akteve nënligjore, të cilat do të përafrojnë plotësisht rregulloret evropiane të

mësipërme, si dhe i hapet rrugë përafrimit të legjislacionit edhe me rregullore të tjera evropiane.

VI. PËRMBLEDHJE SHPJEGUESE E PËRMBAJTJES SË PROJEKTAKTIT

Projektligji, i cili ruan strukturën e ligjit në fuqi, është një tekst i konsoliduar i ligjit nr.10040, datë 22.12.2008, “Kodi ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, duke përfshirë të gjitha ndryshimet, futjen e dispozitave të reja dhe unifikimin e terminologjisë, është i ndarë në 13 kapituj dhe përmban 165 nene, me këtë përmbajtje:

Kapitulli I : Objekti, subjektet dhe parimet e përgjithshme;

Kapitulli II: Operimet në transportin ajror;

Kapitulli III: Operimi i avionit;

Kapitulli IV: Aerodromet;

Kapitulli V: Rregullat e ajrit;

Kapitulli VI: Lundrimi ajror;

Kapitulli VII: Kërkimi dhe shpëtimi;

Kapitulli VIII: Investigimi i aksidenteve dhe incidenteve;

Kapitulli IX: Raportimi i ngjarjeve;

Kapitulli X: Siguria;

Kapitulli XI: Përgjegjësia dhe të drejtat e pasagjerëve;

Kapitulli XII: Kundërvajtjet dhe gjobat.

Kapitulli XII: Dispozita të fundit

Në nenin 1 “Qëllimi” përmbahen shpjegimet për atë çfarë synon të arrijë ky kuadër ligjor. Si qëllim kryesor është rregullimi ligjor i përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe i marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror.

Në nenin 2 “Parime të përgjithshme” paraqiten dispozita mbi hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë.

Në nenin 3 “Fusha e zbatimit të ligjit” përcaktohet që ky projektligj zbatohet për aviacionin civil dhe rregullon veprimtarinë e avionëve civilë.

Në nenin 4 “Trafiku ajror në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë” përcaktohen avionët, të cilët lejohen të përdorin hapësirën ajrore shqiptare.

Në nenin 5 “Përkufizime” jepen përkufizime të termave të industrisë së aviacionit që përdoren në këtë projektligj. Me qëllim lehtësimin në përdorim e në komunikim, disa nga akronimet e përdorura janë ruajtur ato të rregulloreve

europiane që janë edhe sipas ICAO-s. Në këtë draft janë shtuar dhe disa përkufizime.

Në nenin 6 “Autoritetet përgjegjëse” përcaktohen autoritetet përgjegjëse të fushës së aviacionit civil që janë ministri përgjegjës për transportin ajror, autoritetet në varësi të ministrit (Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti i Investigimit dhe strukturat përgjegjëse për shërbimet e kërkim-shpëtimit). Në pikën 2 të këtij neni përcaktohen operatorët dhe entitetet e tjera që ofrojnë shërbimet e tyre në përputhje me këtë projektligj, si, operatorët e aerodromeve (aerporteve), operatorët e avionit, ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror dhe entitetet e tjera).

Në nenin 7 përcaktohen përgjegjësitë e ministrit përgjegjës për transportin.

Në nenin 8 përcaktohen përgjegjësitë e Autoritetit të Aviacionit Civil, për të ushtruar funksionet dhe detyrimet e tij kudo ku përcaktohet në këtë projektligj ose në aktet e tjera të dala në zbatim të tij, si dhe përcaktimin se organizimi dhe funksionimi i këtij autoriteti rregullohet me ligj të veçantë.

Në nenin 9 “Organizimi i hapësirës ajrore” përcaktohen përgjegjësitë e ministrit përgjegjës për transportin dhe ministrit përgjegjës për mbrojtjen lidhur me organizimin e hapësirës ajrore dhe koordinimin e veprimeve në përdorimin e hapësirës ajrore, i cili ka për qëllim të rregullojë një nga kërkesat kryesore evropiane sot, që buron si nga marrëveshja shumëpalëshe - Komisioni Evropian, ashtu edhe nga *Eurocontrol*, në kuadër të *Single European Sky*, përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore (FUA) dhe legjislacionit përkatës evropian për këtë qëllim, atë të bashkëpunimit civil e ushtarak për çështje të menaxhimit të hapësirës ajrore, në nivel strategjik dhe praktik.

Koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore është një koncept i sanksionuar për hapësirën ajrore të Bashkimit Evropian që Shqipëria është angazhuar dhe e detyruar ta zbatojë për shkak edhe të MSA-së. Në këtë kontekst, duhet të kihet parasysh që hapësira ajrore, për sa kohë nuk është e ndarë në mënyrë të përhershme në pjesë civile apo ushtarake, do të menaxhohet në mënyrë të vazhdueshme, rast pas rasti, në bazë të kërkesave të përdoruesve, qofshin civile apo ushtarake. Koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore do të zbatohet në tri nivele të menaxhimit të hapësirës ajrore (strategjik, pretaktik dhe taktik). Për koordinimin e veprimeve brenda fushëveprimit të kompetencave të tyre, lidhur me përdorimin e hapësirës ajrore dhe kontrollin e zonave të sigurisë rreth aerporteve civile, krijohet komiteti për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore shqiptare, me përfaqësues të ministrisë përgjegjëse për transportin dhe të ministrisë përgjegjëse për mbrojtjen. Parashikimi për FUA-n është një nga risitë e këtij projekti, që, krahas përmbushjes së standardit

të Bashkimit Evropian në nivel të legjislacionit primar, mbyll edhe një nga gjetjet e EASA-s për aviacionin civil shqiptar.

Gjithashtu, neni 10 “Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim” (*State Safety Programme*) përcakton përgjegjësitë e Autoritetit të Aviacionit Civil, të institucioneve të tjera me ndikim në sigurinë në operim (*safety*) dhe ofruesve të shërbimeve në transportin ajror mbi sigurinë e operimit (*safety*), dhe ka për qëllim formalizmin e Programit Shtetëror të Sigurisë në Fluturim, një dokument shumë i rëndësishëm për të garantuar nivelin e pranueshëm të sigurisë në fluturim, i cili buron si detyrim e rekomandohet nga ICAO-ja, aneksi 19 i tij, si dhe EASA. Sanksionimi i detyrimit për krijimin dhe menaxhimin e SSP-së do të rrisë nivelin e përgjegjësisë dhe ndërgjegjësimin për marrjen e masave gjithëpërfshirëse për arritjen e objektivave. Ndërkohë, parashikimi i këtij programi dhe i detyrimeve që burojnë prej tij, në një akt të nivelit të lartë, i hap rrugën Shqipërisë për përmbushjen dhe implementimin më tej të standardeve të ICAO-s.

Në kapitullin II “Operimet në transportin ajror” (nenet 12-29) përcaktohen kategoritë e operateve në transportin ajror, kushtet për dhënien e licencës së operimit, rastet për refuzimin, pezullimin ose heqjen e licencës së operimit, kriteret për lëshimin e certifikatës së operatorit ajror, rregullat për transportuesit e huaj dhe për personelin që ushtron funksionet e tij në aviacionin civil. Në këtë kapitull janë shtuar dispozita për disa kategori të caktuara operimi lidhur me shërbimet ajrore të programuara, jo të programuara, fluturimet sportive, fluturimet për qëllime private, punët ajrore etj. Projektligji në nenin 19 (1) përcakton përfshirjen e licencës së operimit sipas legjislacionit mbi licencat në Republikën e Shqipërisë, si dhe AAC-në si autoritetin kompetent për shqyrtimin e dokumentacionit dhe mbikëqyrjen e zbatimit të saj. Rastet për refuzimin, pezullimin ose heqjen e licencës së operimit, përcaktohen në nenin 21. Gjithashtu, lidhur me certifikatën e operatorit ajror në nenin 22 përcaktohet lëshimi i saj nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Neni 20 përcakton kushtet për licencën e operimit të cilat janë në përputhje me rregulloren përkatëse EU. Në nenin 29 “Çmimet dhe tarifat”, në përputhje me rregulloren përkatëse evropiane (1008/2008) përcaktohet që transportuesit ajrorë të caktojnë lirisht çmimet e tarifat e shërbimeve ajrore dhe, mbi bazën e reciprocitetit, të zbatojnë dispozitat përkatëse të marrëveshjeve dypalëshe dhe marrëveshjes shumëpalëshe. Këto parashikime më shumë saktësojnë ato që janë në ligjin ekzistues. Në këtë kapitull janë vendosur disa parashikime bazë për fluturimet sportive, punët ajrore apo fluturimet private, të cilat në ligjin në fuqi nuk trajtohen.

Në kapitullin III “Operimi i avionit” (nenet 30-50) përcaktohen rregulla lidhur me regjistrimin e avionëve, shenjat e avionëve, çregjistrimi i avionëve, përgjegjësitë për avionët e regjistruar në Shqipëri ose avionët e regjistruar në një

shtet tjetër sipas detyrimeve që rrjedhin nga Konventa e Çikagos.

Në nenet 35 dhe 36 përfshihen rastet e operimit të avionëve në hapësirën ajrore shqiptare, si dhe dispozitat lidhur me planin e fluturimit. Në nenet 37-40 përcaktohen certifikatat dhe lejet që duhet të ketë një avion për të operuar, ekuipazhi i tij, si dhe AAC-ja si autoriteti për lëshimin e tyre.

Një koncept i ri është ai i “deklarimit” si një dokument që del nga vetë operatori dhe që lejohet si mjet alternativ për të demonstruar përputhshmërinë me kërkesat në fuqi, në raste të caktuara, mbështetur në parimet e veprimit në bazë të performancës.

Gjithashtu, në nenin 33, që ka të bëjë me zbatimin e nenit 83 *bis* të Konventës së Çikagos janë shtuar dy pika nga ligji në fuqi, ku, në zbatim të saj, certifikata e vlefshmërisë ajrore, licenca e radios dhe licencat e personelit fluturues, të lëshuara nga shteti i operatorit, të lidhura me transferimin e përgjegjësive sipas pikave 1 dhe 2, të këtij neni, do të njihen si të vlefshme nga AAC-ja, nëse përmbushin kërkesat e anekseve 1 deri në 8, të Konventës së Çikagos. Njohja e certifikatave dhe e licencave të lëshuara nga shteti kontraktues do të bëhet menjëherë nga personeli inspektues i AAC-së, pasi personeli i avionit paraqet një kopje të legalizuar të marrëveshjes së lidhur mes shteteve, sipas nenit 83 *bis* të konventës së Çikagos.

Kjo shtesë vjen si gjetje e auditit (*Safety*) të ICAO-s, të vitit 2012, gjetje e cila mbyllet me këtë parashikim.

Në nenin 50 “Mjetet e pilotimit në distancë” jepen parashikime për mjetet e pilotimit në distancë, një parashikim i munguar në vendin tonë dhe i munguar edhe në legjislacionin e Bashkimit Evropian, deri në momentin e hyrjes në fuqi të Rregullores (BE) 2018/1139.

Në kapitullin IV “Aerodromet”, në nenet 51 e 52, trajtohet klasifikimi dhe përdorimi i aerodromeve, për faktin se në ligjin në fuqi kishte disa pasaktësi dhe konfuzione lidhur me klasifikimin e aerodromeve, duke bërë një klasifikim të aerodromeve për nga përdorimi i tyre. Ky lloj klasifikimi do të përdoret me tej për të bërë certifikimin apo regjistrimin e aerodromeve.

Në nenin 52 përcaktohet se kushtet për përdorimin e aerodromeve për qëllime civile e ushtarake përcaktohen me rregullore të përbashkët të dy ministrave përgjegjës për transportin dhe mbrojtjen, ndërsa neni 53 trajton pëlqimin nga AAC-ja si kusht paraprak për ndërtim apo shfrytëzim të aerodromeve, kushtet për përdorimin e tyre, certifikimin dhe detyrimet e operatorit të aerodromit. Certifikimi dhe regjistrimi i aerodromeve jepet nga AAC-ja (neni 54).

Në nenin 57 përcaktohet detyrimi i operatorit të aerodromit për nxjerrjen dhe mirëmbajtjen e manualit të shërbimeve dhe operimeve të aerodromit, i cili paraqitet për pranim në AAC.

Në nenin 59 jepet kuptimi i fushës së fluturimit dhe kuptimi i fushës së fluturimit për avionët pa motorë si dhe detyrimi për t'u regjistruar në regjistrin e fushave të fluturimit që mbahet nga AAC-ja, kushtet për të cilat përcaktohen në rregullore të miratuar nga ministri përgjegjës për transportin.

Gjithashtu, në këtë kapitull jepen përcaktimet e zonës së mbrojtur të aeroportit si dhe kufizimeve për ndërtim apo pengesa të tjera, të cilat nuk duhet të cenojnë operimin e sigurt apo të ndikojnë në instalimet e KLM-së. Dispozitat e neneve 66-67 lidhen me instalimet për matjet e zhurmave, si dhe autoritetin kompetent përgjegjës e aktet nënligjore për çështjet që lidhen me zhurmat.

Në nenet 68-71 trajtohen klasifikimi i aeroporteve si të koordinuar apo me orare të rregulluara, caktimi i organeve përgjegjëse për alokimin e slotëve apo rregullim të orareve, si dhe autorizimi për nxjerrjen e akteve nënligjore në zbatim të dispozitave të këtij kapitulli.

Në nenet 72-77 jepen detyrimet e AAC-së për të siguruar hyrjen e lirë në treg të shërbimeve të përpunimit në tokë, si dhe rezervimi i së drejtës për vetëpërpunim për një kategori të caktuar shërbimesh të përcaktuar në dispozitën ligjore; gjithashtu rastet përjashtimore kur, për shkaqe të përligjura, AAC-ja, me kërkesë të entit menaxhues të aeroportit dhe pas konsultimeve me transportuesit ajrorë e komitetin e përdoruesve të aeroportit, vendos kufizim të numrit të ofruesve, dhënie të një ose më shumë kategorie shërbimi një ofruesi të vetëm apo pezullimin e së drejtës për vetëpërpunim. Në vazhdim përcaktohen kërkesat dhe procedura për marrjen e së drejtës për shërbime të përpunimit në tokë apo vetëpërpunimin, si dhe kompetencat e AAC-së për garantimin e të drejtave të ofruesve të shërbimeve.

Në nenin 81 projektligji parashikon miratimin e një rregulloreje nga ministri përgjegjës për transportin lidhur me rregullat e hollësishme për shërbimet e përpunimit në tokë në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Në kapitullin V “Rregullat e ajrit” (nenet 82-84) jepen rregullat e përgjithshme të operimit të avionit në fluturim ose në zonën e lëvizjes në një aerodrom, si dhe miratimi i rregullave të operimit me rregullore të miratuar nga ministri përgjegjës për transportin. Në këtë kapitull përcaktohet edhe mënyra e përdorimit të aerodromeve.

Në kapitullin VI “Lundrimi ajror” (nenet 85-96) sanksionohet ofrimi i shërbimit të lundrimit ajror (SHLA), me qëllim garantimin e sigurisë dhe përshejtimin e lundrimit ajror, si dhe bashkëpunimi me shtete të tjera për ofrimin e shërbimeve të tilla, futja e konceptit të përdorimit fleksibel të hapësirës ajrore. Ofrimi i SHLA-së bëhet nga ofrues të pavarur, të cilët përcaktohen, certifikohen dhe mbikëqyren nga AAC-ja. Të drejtën e ofrimit të shërbimit e kanë edhe ata operatorë, të cilët certifikohen nga shtete të Bashkimit Evropian. Kushtet si të sigurisë e ato financiare, si dhe inspektimet e nevojshme për shërbimin janë të parashikuara në këtë kapitull. Përgjegjësia për shkaktimin e dëmit bie mbi ofruesin e SHLA-së më përjashtim të rasteve të forcës madhore.

Në nenin 88 jepet qëllimi i shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror MTA, si dhe kriteret për plotësimin e kërkesave themelore për garantim të rrjetit evropian të MTA-së.

Në nenet 89, 90, 91 sanksionohet përgjegjësia e Republikës së Shqipërisë për ofrimin e shërbimeve të lundrimit dhe mbikëqyrjes, rregullat për ofrimin e këtyre shërbimeve, me qëllim garantimin e sigurisë e të rregullsisë në fluturim, si dhe jepet kuptimi i shërbimit meteorologjik, përgjegjësia e Republikës së Shqipërisë për të siguruar këtë shërbim dhe subjektet përfituese.

Gjithashtu, trajtohet përgjegjësia e Republikës së Shqipërisë për ofrimin e shërbimit të informacionit aeronautik brenda territorit dhe në zonat jashtë territorit për të cilat është përgjegjëse për ofrim të shërbimeve të MTA-së.

Një vend të rëndësishëm në nenet 93, 94 dhe 95 zënë tarifat për shërbimet e lundrimit ajror, ku përcaktohen se çfarë përfshihet në tarifat e lundrimit ajror, llogaritjen e tyre nga ofruesit e SHLA-së e përballimin nga përdoruesit e këtyre shërbimeve. Subjektet që autorizojnë tarifat, publikimin e tyre dhe mbledhjen nga *Eurocontrol*-i në emër të Republikës së Shqipërisë sipas sistemit të tarifave në rrugë të *Eurocontrol*-it. Në vazhdim të këtij kapitulli jepen parimet për vendosjen e tarifave dhe llogaritjen e kostos për njësi.

Gjithashtu, në këtë kapitull është përfshirë dhe neni 96 për skemën e performancës, një çështje që është rregulluar nga Bashkimi Evropian e që duhet të parashikohet dhe në vendin tonë, duke qenë se jemi në mënyrë të pashmangshme pjesë e nismave evropiane në kuadër të krijimit të blloqeve funksionale të hapësirës ajrore (Reg KE nr.390/2013 *laying down a performance scheme for air navigation service and network functions*) – ky nen është një tjetër risi e këtij projektligji.

Në kapitullin VII “Kërkimi dhe shpëtimi” (nenet 97-99) caktohet struktura që kryen operacionet e kërkim-shpëtimit brenda territorit të Republikës së

Shqipërisë, që është Qendra Kombëtare për Kërkim - Shpëtimin, organizimi, rregullat dhe procedurat e së cilës përcaktohen në legjislacionin për kërkim - shpëtimin. Gjithashtu, bashkëpunimi me shërbimet e huaja realizohet me marrëveshje dypalëshe. Pika 2, e nenit 99, përcakton elementet e llogaritjes së kostos, hollësitë për llogaritjen e të cilave do përcaktohen me akt nënligjor.

Në kapitullin VIII “Investigimi i aksidenteve dhe incidenteve” (nenet 100-109) është i konceptuar sipas rregullores përkatëse evropiane. Në këtë kapitull jepen përkufizimet për aksidentet, incidentet apo incidentet e rënda ajrore, si dhe kuptimi dhe qëllimi i investigimit i cili kryhet për përmirësim të sigurisë ajrore duke mundësuar kryerjen e shpejtë të investigimeve dhe me synim parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve të ardhshme. Sipas rregullores evropiane 996/2010 dhe praktikave evropiane, investigimi i aksidenteve dhe incidenteve kryhet nga Autoritetit Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit (aktualisht i krijuar si Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve), në varësi të ministrit përgjegjës për transportin, i pavarur nga pikëpamja funksionale nga autoritetet e aviacionit, të cilat mbikëqyrin vlefshmërinë ajrore, kontrollin etj. Organizimi dhe rregullat e funksionimit të tij përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave (neni 103). Në vazhdim, në përputhje me rregulloren evropiane jepen veprimet, të cilat përbëjnë investigimin, kompetencat e investiguesit në detyrë, pjesëmarrjen në investigim, si dhe përgatitjen e raportit të investigimit.

Në kapitullin IX “ Raportimi i ngjarjeve” (nenet 110-114) jepet kuptimi i ngjarjes, qëllimi i raportimit të ngjarjes që është parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve e jo përcaktimi i fajit apo përgjegjësisë. Raportimi është i detyrueshëm dhe vullnetar. Në nenin 111 caktohen edhe personat që kanë detyrimin të raportojnë. Ndryshimet në këto dy çështje, përveçse reflektojnë ndryshimet që ka pësuar legjislacioni evropian në këtë drejtim, gjithashtu rregullojnë çështje të investigimit në aviacion si proces, të ndarë nga hetimi penal, çështje që kanë të bëjnë me ruajtjen e konfidencialitetit të raportuesit etj. Në nenin 114 parashikohet hartimi i një rregulloreje të miratuar nga ministri, i cili do jetë në përputhje të plotë me rregulloren përkatëse evropiane nr.376/2014.

Në kapitullin X “Siguria e aviacionit civil” (nenet 115-130) jepet kuptimi i sigurisë (*security*), qëllimi i dispozitave për sigurinë, si dhe autoriteti kompetent përgjegjës, i cili është AAC-ja.

Dispozitat e këtij kapitulli janë hartuar për të siguruar zbatimin e standardeve dhe praktikave të rekomanduara të anekseve 17 e 9 të ICAO-s, rregullores evropiane 300/2008, të ndryshuar, dhe të praktikave më të mira të ECAC Dok 30. në kuadër të zbatimit të detyrimeve që rrjedhin nga marrëveshja e ZPAE.

Neni 115 përcakton standardet dhe rregullat bazë të sigurisë së aviacionit civil. Pika 1, duke iu referuar standardeve bazë për mbrojtjen e aviacionit civil ndaj akteve të ndërhyrjes së paligjshme që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil, përcakton se miratimi i tyre do të bëhet me vendim të Këshillit të Ministrave. Ndërsa pika 2 përcakton se masat e përgjithshme që amendojnë standardet bazë, masat e detajuara dhe ato të lejuara alternative do të miratohen nga ministri. Në këtë mënyrë plotësohet kuadri ligjor kombëtar, sigurohet koherenca dhe ruhet në implementim hierarkia e normës juridike ndërkombëtare, duke evituar dublimet apo mbivendosjet e gabuara.

Neni 118 është riorganizuar për të qenë më i përshtatshëm dhe i drejtpërdrejtë në përcaktimin e autoritetit përgjegjës për sigurinë e aviacionit dhe përgjegjësitë në kuadër të sistemit kombëtar të sigurisë së aviacionit civil.

AAC-ja është përgjegjëse për hartimin, zhvillimin, zbatimin e rregullave për parandalimin e akteve të ndërhyrjes së paligjshme në aviacionin civil. AAC-ja miraton programet e sigurisë të transportuesit ajror, operatorëve të aerodromit, ofruesit të shërbimeve të lundrimit ajror dhe subjekteve të tjera; certifikon organizatat e trajnimit dhe instruktorët përkatës të sigurisë së aviacionit civil dhe kryen mbikëqyrjen për kontrollin e cilësisë së sigurisë së aviacionit civil;

Konfirmohet roli koordinues dhe përgjegjës të Komitetit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil nën drejtimin e drejtorit ekzekutiv të AAC-së, përbërja dhe funksionimi i të cilit do të miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 117 përcakton përgjegjësinë e AAC-së për hartimin, zbatimin dhe mirëmbajtjen e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil (PKSAC), i cili miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

Nenet 118 dhe 119 përcaktojnë detyrimin e operatorëve dhe entiteteve për zbatimin e kërkesave të PKSAC-së dhe verifikimin e përputhshmërisë nëpërmjet aktivisteve të kontrollit të cilësisë, siç përshkruhet në Programin Kombëtar për Kontrollin e Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil, i cili miratohet nga ministri.

Neni 120 përcakton përgjegjësinë e çdo operatori të aeroportit/ve për hartimin, zbatimin dhe mirëmbajtjen e një programi të sigurisë së atij aeroporti, duke përfshirë detyrimet për trajnimet e personelit dhe masat për kontrollin e brendshëm të cilësisë në përputhje me PKSAC-në, krijimin e një komiteti të sigurisë së aeroportit dhe detyrime të tjera.

Neni 121, po ashtu, përcakton detyrimin e operatorëve të tjerë dhe entiteteve që të hartojnë, zbatojnë dhe të mirëmbajnë një program të sigurisë që miratohet nga AAC-ja dhe siguron përputhshmërinë me kërkesat e PKSAC-së.

Neni 122 përcakton vendosjen e programit kombëtar të trajnimeve për sigurinë e aviacionit civil, i cili miratohet nga ministri, ndërsa neni 123 përcakton kontrollet e së kaluarës për personelin e sigurisë dhe si risi ka sjellë miratimin e publikimin e kriterëve skualifikuese.

Neni 124 përcakton masat parandaluese të sigurisë. Ky nen është shtuar dhe siguron zbatimin e standardeve të përcaktuara në kapitullin 4, të aneksit 17, të ICAO-s. Është nen i shtuar rishtas.

Neni 125 trajton kostot e sigurisë dhe është një parashikim i ri.

Dy nenet e tjera në vijim, neni 126 dhe 127 përcakton detyrimet për operatorin e avionit dhe të aeroportit në kuadër të masave të sigurisë së aviacionit lidhur me transportin e armëve të zjarrit, të armëve sportive dhe municioneve të tyre.

Neni 128 është gjithashtu një nen i ri, i shtuar për të siguruar zbatimin e detyrimeve ndërkombëtare që përmbahen në ICAO SARP-s të aneksit 17, kapitulli 5, për menaxhimin e përgjigjes ndaj akteve të ndërhyrjes së paligjshme.

Më tej, në nenet 129 e 130, sipas aneksit 9 të ICAO-s, jepen dispozita që parashikojnë koordinimin e veprimeve ndërmjet autoriteteve shtetërore e private lidhur me facilitetet në aviacionin civil, nëpërmjet krijimit të Komitetit Kombëtar dhe Komitetit të Aeroportit për Fasilitetet në aviacion, të cilat nuk kanë qenë të parashikuara në ligjin aktual dhe të evidentuara në mënyrë të vazhdueshme nga auditimet ndërkombëtare. Këto parashikime janë të munguara në legjislacionin aktual dhe përfshirja e tyre përmbush një tjetër detyrim shtetëror si shtet anëtar i ICAO-s.

Me zbatimin e masave të sigurisë së aviacionit civil janë të lidhura edhe parashikimet si kundërvajtje administrative të shkronjave “rr”, “s”, “sh”, “t” dhe “th” të pika 1, e nenit 160.

Kapitulli XI “Përgjegjësia dhe të drejtat e pasagjerëve”. Dispozitat e këtij kapitulli të ndarë në gjashtë nënkapituj janë të njëjta me ato të ligjit aktual, është shtuar neni 154 “Sigurimi për pasagjerët, bagazhet dhe ngarkesën”, për të bërë më të qartë nenet e tjera që lidhen me sigurimin e detyruar. Ky nen saktëson shumën minimale të mbulimit të sigurimit për përgjegjësinë ndaj pasagjerëve, bagazheve dhe të ngarkesës, kjo edhe sipas rregullores 785/2004 për sigurimin e detyrueshëm.

Kapitulli XII “Kundërvajtjet dhe gjobat” (neni 160-162) përcakton konkretisht ato shkelje, të cilat përbëjnë kundërvajtje administrative dhe masa e gjobës që varion nga 500 000 (pesëqind mijë) lekë deri në 2 000 000 (dy milionë) lekë për subjektet dhe deri në 200 000 lekë për individët. Ndryshimi nga ligji në fuqi konsiston në rritjen e vlerës maksimale të gjobës, e cila është dyfishuar, si dhe shoqërimit të këtyre gjobave edhe me sanksione në pezullimin ose revokimin e licencës, certifikatës apo të dëshmisë përkatëse. Gjithashtu, përsëri në

konsideratë të gjetjeve të auditit të ICAO-s dhe vizitave standardizuese të EASA-s, është rritur gama e kundërvajtjeve të parashikuara si të dënueshme edhe me gjobë.

Kapitulli XIII parashikon dispozitat e fundit. Neni 163 përcakton daljen e akteve nënligjore brenda 24 muajve nga hyrja në fuqi e tij dhe duke mbajtur aktet nënligjore në fuqi, të cilat nuk bien në kundërshtim me këtë projektligj deri në daljen e akteve nënligjore në zbatim të këtij kodi.

Në nenin 164, me hyrjen në fuqi të këtij kodi, ligji nr.10040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, shfuqizohet.

Ligji do të hyjë në fuqi 15 ditë pas botimit në “Fletoren zyrtare”

VII. INSTITUCIONET DHE ORGANET QË NGARKOHEN PËR ZBATIMIN E PROJEKTAKTIT

Për zbatimin e projektligjit ngarkohet Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë. Institucionet subjekt i zbatimit të këtij projektligji janë Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti Kombëtar i Investigimit, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror.

Gjithashtu, ky projektligj evidenton nevojën e ndërveprimit ndërmjet institucioneve publike, si: ministria përgjegjëse për mbrojtjen, ministria përgjegjëse për rendin, ministria përgjegjëse për punët e jashtme, të cilat, krahas ministrisë përgjegjëse për transportin, kanë rol të rëndësishëm në garantimin e shërbimeve ajrore të sigurta.

VIII. MINISTRITË, PERSONAT DHE INSTITUCIONET QË KANË KONTRIBUAR NË HARTIMIN E PROJEKTAKTIT

Projektligji është hartuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Autoriteti i Aviacionit Civil, në bashkëpunim me *Albcontrol*-in.

IX. RAPORTI I VLERËSIMIT TË ARDHURAVE DHE SHPENZIMEVE BUXHETORE

Ky projektligj nuk shoqërohet me efekte financiare për buxhetin e shtetit.

KËSHILLI I MINISTRAVE