



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Sigurinë Kombëtare

PROCESVERBAL

Tiranë, më 08.06.2022, ora 12:30

Drejton mbledhjen:

Nasip Naço- kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

1. Miratimi i kalendarit të komisionit për periudhën 30 maj - 17 qershor 2022
2. Miratimi i procesverbaleve të mbledhjeve datë 26.04.2022 dhe 09.05.2022
3. Shqyrtim në parim i projektligjit “ Për organizimin dhe funksionimin e Aviacionit Civil” në cilësinë e komisionit për dhënie mendimi.

Marrin pjesë:

Nasip Naço, Xhemal Qefalia, Ferdinand Xhaferraj, Antoneta Dhima, Luan Duzha, Bardhyl Kollçaku, Denis Deliu, Ilirjan Pendavinji, Vullnet Sinaj, Isuf Çelaj dhe Kasem Mahmutaj.

Mungojnë:

Paulin Sterkaj, Toni Gogu, Pranvera Resulaj, Agron Çela, Enkelejd Alibeaj, Ervin Saliq, Flamur Noka, Luan Baçi, Lindita Metaliaj.

Të ftuar

Hantin Bonati – Zëvendësministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Kledia Ngjela – Drejtore e Përgjithshme në Drejtorinë e Përgjithshme Rregullatore dhe Përputhshmërisë në Infrastrukturë dhe Energji

Lilika Radovicka – Drejtore e Drejtorisë së Programeve të Zhvillimit të Transportit, Infrastrukturës dhe Zhvillimit Urban

Maksim Et’hemaj – Drejtor Ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil

Edlira Kraja – Drejtore Juridike e Autoritetit të Aviacionit Civil

HAPET MBLEDHJA

Nasip Naço – Përshëndetje të gjithëve!

Komisioni për Sigurinë Kombëtare zhvillon seancën me këtë rend dite: miratimi i kalendarit të komisionit për periudhën 30 maj - 17 qershor 2022; miratimi i procesverbaleve të mbledhjeve datë 26.04.2022 dhe 09.05.2022 dhe shqyrtim në parim i projektligjit “ Për organizimin dhe funksionimin e aviacionit Civil”. Komisioni për Sigurinë kombëtare është në cilësinë e komisionit për dhënie mendimi. Të ftuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë janë: zoti Hantin Bonati, zëvendësministër, zonja Kledia Ngjela, drejtoreshë e Përgjithshme në Drejtorinë e Përgjithshme Rregullatore dhe Përputhshmërisë në Infrastrukturë dhe Energji; zonja Lilika Radovicka, drejtor i Drejtorisë së Programeve të Zhvillimit të Transportit, Infrastrukturës dhe Zhvillimit Urban, zoti Maksim Et’hemaj, drejtor Ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil dhe zonja Edlira Kraja, drejtore Juridike e Autoritetit të Aviacionit Civil. Faleminderit! Relator është zoti Bardhyl Kollçaku.

Duke ju falënderuar për pjesëmarrjen, kërkoj nga zëvendësministri një relacion të shkurtër për projektligjin.

Hantin Bonati - Faleminderit, kryetar!

Të nderuar deputetë,

Përpara se të parashtror qëllimin e aktit që propozojmë sot dua të bëj një parantezë të shkurtër hyrëse lidhur me këtë akt, duke cituar dy nene që janë parashtruar edhe te Kodi Ajror, shprehimisht thuhet: “Republika e Shqipërisë ka sovranitet të plotë dhe ekskluziv në hapësirën ajrore mbi territorin e saj” dhe “Hapësira ajrore e Republikës së Shqipërisë, në zbatim të marrëveshjeve ndërkombëtare, organizohet në kuadër të përdorimit të një qielli të përbashkët europian”. Këtë parashtrim e bëj edhe për faktin e diskutimeve që kishim në komisionin paraprak për të thënë që vet Autoriteti i Aviacionit Civil e shtrin veprimtarinë e tij në një fushe të rregulluar që është brenda një qielli të Europës, pra duhet të ketë një paralelizëm me institucionet e tjera.

Autoritetet përgjegjëse në fushën e aviacionit civil, janë: ministri; autoriteti i Aviacionit Civil; autoriteti i Investigimit dhe strukturat përgjegjëse për shërbimet e kërkim-shpëtimit.

Autoriteti i Aviacionit Civil, është një institucion i pavarur, përgjegjës për aktivitetin e aviacionit civil, kombëtar dhe ndërkombëtar në vendin tonë. Ai financohet tërësisht nga të ardhurat e tij, të cilat menaxhohen dhe përdoren

për të mbuluar kostot e shërbimeve të rregullta dhe të pandërprera që ky Autoritet i bën të gjithë spektrit të ofruesve të shërbimeve në aktivitetin e transportit ajror, duke filluar nga

kompanitë ajrore, aeroportet, agjencitë e shërbimit të trafikut ajror dhe ofrues të tjerë shërbimesh.

Nga pikëpamja organizative, AAC-ja e ushtron përgjegjësinë e tij në mënyrë hierarkike nëpërmjet këshillit drejtues dhe drejtuesi ekzekutiv i tij.

Ky projektligj inicohet me qëllim që të përshtasë Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë të miratuar me ligjin 96/2020, si dhe saktësimin e përcaktimeve të tjera të gjykuara si të nevojshme dhe të domosdoshme apo të sugjeruara nga institucione ndërkombëtare për përmbushjen e plotë të detyrave dhe përgjegjësi që ky institucion ka.

Sa i përket Kodit të ri Ajror në nenin 8, krahas detyrave të mëparshme për Autoritetin e Aviacionit Civil ka përcaktuar që në ligjin e organizimit dhe funksionimit të Autoritetit duhet të përcaktohen edhe procedurat dhe legjislacionin e aplikueshëm për refuzimin, pezullimin dhe revokimin e licencave, lejeve, autorizimeve dhe certifikatave, legjislacionin e aplikueshëm në rastin e ankimimit të vendimeve të Autoritetit Civil, si dhe llojet e tarifave për shërbimet, mënyrën e llogaritjes së tyre, mënyrën e administrimit të të ardhurave të realizuara prej tyre, përcaktime, të cilat nuk ishin të evidentuara në ligjin aktual.

Duke qenë se përgjegjësia është e një rëndësie që implikon shtetin tonë ndaj shteteve të tjera dhe organizatave ndërkombëtare të Aviacionit Civil, si:

ICAO, Bashkimi Europian, Komisioni Europian, EASA, Eurokontroll e të tjera, si dhe duke marrë në konsideratë rekomandimet e këtyre organizmave, u adaptua ligji aktual për Autoritetin e Aviacionit Civil, duke sanksionuar edhe detyrimet e ligjit 96/2020, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë", si dhe duke adresuar elemente, të cilat gjykohen të domosdoshme për përballimin e sfidave të ardhmes së afërt të këtij sektori, i cili po zhvillohet me ritme mjaft të vrullshme.

Miratimi i këtij projektligji është i planifikuar në programin analitik të projektakteve të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë. Nevojat për ndryshime, sikurse i shpreha pak më lart, i referohen ndryshimeve të diktuar nga ndryshimet e Kodit Ajror të Republikës së Shqipërisë, sikurse edhe rekomandimeve të organizmave ndërkombëtarë, të cilat auditojnë dhe monitorojnë në mënyrë permanente aviacionin civil. Këto rekomandime konsistojnë në nevojën e përcaktimit nga ana e shtetit të mekanizmave ligjore të përshtatshëm, të cilat do t'i mundësojnë AAC-së të tërheqë, të rekrutojë dhe të mbajë një numër të mjaftueshëm të stafit teknik të kualifikuar, me qëllim ushtrimin e funksioneve të tij si autoriteti kombëtar mbikëqyrës në aviacionin civil.

Unifikimi i këtij Autoriteti me autoritetet homologe ndërkombëtare është i lidhur me ato që unë thashë në fillim, duke qenë se e gjithë veprimtaria rregullohet në një qiell europian.

Ndryshimet konsistojnë në përcaktimin e objektit të projektligjit dhe fushën e veprimtarisë së AAC-së; zgjerimin e kompetencave të këshillit drejtues në funksion të rritjes së autonomisë institucionale, organizative e menaxhuese; parashikimin për krijimin e një fondi rezervë, i cili do të ishte i nevojshëm duke parë edhe sfidat që kaluam me COVID-in dhe vështirësitë që ky institucion, duke qenë se është me vetëfinancim, hasi; përcaktimet lidhur me organizimin e brendshëm administrativ, në lidhje me funksionet specifike të tij; parashikimin për transparencën në veprimtarinë e Autoritetit, në përputhje me legjislacionin në fuqi për informimin publik; parashikimin për nëpunësit e AAC-së që mbajnë pozicione të lidhura me funksione specifike dhe që kanë akses në zonat me siguri të kufizuar, të cilët duhet t'i nënshtrohen kontrollit të së kaluarës; saktësimin lidhur me të ardhurat dhe mjetet financiare që duhet të përmbushë ky autoritet, detyrat dhe detyrimet që ai ka në bazë të kostos kur ato janë të aplikueshme; saktësimin e mënyrës së përdorimit të të ardhurave, duke parashikuar edhe kryerjen e investimeve për rritjen e kapaciteteve dhe trajnimet profesionale të stafit të ngarkuar me detyra specifike; parashikimin lidhur me ankimin ndaj vendimeve të AAC-së; parashikimin lidhur me të drejtën që AAC-ja duhet të ketë që të bëjë përjashtime nga zbatimi i rregullave në fuqi, veçanërisht në rastet kur parashikohen në ligjin 96/2020, "Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë" dhe aktet nënligjore në zbatim; saktësimin dhe evidentimin e rasteve që kanë të bëjnë me procedurat e detajuara që do të zbatohen për dhënie, refuzim, pezullim apo revokim të një lejeje, certifikate apo licence të parashikuar në Kodin Ajror dhe aktet nënligjore të dala në zbatim të tij.

Nisur nga fakti i kompleksitetit dhe i veçantisë së rregullimit të këtij sektori, si dhe nga fakti që Autoriteti i Aviacionit Civil, siç e theksova edhe më lart, është me vetëfinancim, duhet të krijojë kushte të thithjes së një personeli me kualitet të lartë profesional- edukativ, ashtu siç kërkohet nga standardet dhe praktikat rekomanduese, që i janë bashkëlidhur 19 anekseve të Konventës së Çikagos, trajnimit të vazhdueshëm të këtij personeli në linjë me dinamikën e zhvillimit të industrisë së aviacionit në të gjitha komponentët e tij.

Projektligji është në përputhje me Kushtetutën e Shqipërisë dhe është i përbërë nga 5 kre: "Dispozita të përgjithshme"; "Organet drejtuese, statusi dhe struktura e Autoritetit", "Organizimi dhe funksionimi i Autoritetit të Aviacionit Civil"; "Kodi Etik, profesionalizmi dhe konfidencialiteti", si dhe "Kompetenca e Autoritetit gjatë ushtrimit të funksioneve mbikëqyrëse".

Kjo ishte në mënyrë të përmbledhur prezantim i projektaktit, duke parashtruar edhe qëllimin dhe risit që ky projektakt vjen para jush për miratim.

Faleminderit!

Nasip Naço - Faleminderit për prezantimin!

Zoti Kollçaku, fjala për ju.

Bardhyl Kollçaku - Faleminderit, zoti kryetar!

Po flas shkurtimisht, sepse zëvendësministri në mënyrë shteruese i parashtrori qartë jo vetëm përmirësimet dhe risitë që sjell ky projektligj, por edhe ajo që në këtë projektligj ka mësimet të nxjerra dhe mbahen parasysh rekomandimet e vijueshme të organizmave ndërkombëtarë, të cilat auditojnë dhe monitorojnë në mënyrë permanente aviacionin civil.

Siç e tha edhe zëvendësministri, kjo është një kërkesë që buron nga Kodi i Aviacionit Civil i miratuar me ligjin 96/2020, neni 8, i cili e ngarkon parlamentin të miratojë këtë ligj, i cili rregullon dhe përcakton të gjitha detyrimet e Autoritetit të Aviacionit Civil.

Më vjen mirë që edhe pandemia që kaluam, edhe vështirësitë financiare ky autoritet i kaloi, sepse është me vetëfinancim dhe krijimi i fondit rezervë është risi, por merren parasysh edhe disa problematika që kanë ndodhur ndër vite dhe që reflektohen në këtë projektligj.

Pa u ndaluar në detaje, nëse mundem, dua të bëj dy pyetje në fund të relativitetit.

Duke e parë ligjin, meqenëse jemi komision për dhënie mendimi, merak, ose vëmendja jonë kryesore është te cenimi i sigurisë kombëtare. Këtu parashikohen disa nene që kanë të bëjnë edhe me informacionin e klasifikuar në nivelin konfidencial, mosrespektimi i rregullave të këtij informacioni rrezikon sigurinë kombëtare. Prandaj, unë dua t'ju pyes: punonjësit që do të njihen me këtë informacion a do të pajisen me certifikatë të sigurisë personale, a është konsultuar me drejtorinë sigurimit të informacionit të klasifikuar dhe a është e nevojshme të shtohet apo të pakësohet diçka, sidomos te neni 17 pika 4, ku flitet për zonat e sigurisë? Ky ishte shqetësimi im, ndërsa për të tjerat, unë mendoj se ligji është në përputhje me Kushtetutën dhe nenet 81, pika 1 dhe 100, si dhe me nenin 68 të Rregullores së Kuvendit. Ju ftoj ta miratojmë!

Nasip Naço- Faleminderit, zoti Kollçaku!

Hantîn Bonati - Për sa përket nenit 23, është një nen që nuk ka ndryshuar krahasuar edhe me ligjin e mëparshëm lidhur me konfidencialitetin, këtu mund të japim edhe eksperiencën tonë aktuale të Autoritetit lidhur me përmbushjen e këtij detyrimi, pra, nuk kemi ndryshime nga ligji i mëparshëm.

Për sa i përket nenit 17 pika 4, që i nënshtrohet kontrollit të kaluarës, edhe ky është një mekanizëm që ushtrohet aktualisht edhe nga Autoriteti dhe për të dyja këto nuk ka ndryshime, por mund të themi për eksperiencën mbi të cilën i aplikojmë. Për këtë mund të flasë edhe kryetari i Autoritetit më gjatë për mënyrën sesi është e organizuar aktualisht këto dy pika.

Maksim Et'hemaj - Përshëndetje!

Faleminderit!

Në lidhje me sigurinë, vetë Aviacioni Civil në thelb ka sigurinë. Për informacionin e klasifikuar, i gjithë stafi i Aviacionit Civil, i cili ka akses në dokumente e klasifikuara është subjekt i DSIK-së. e vetmja gjë që kemi në vazhdimësi me DSIK-në është ndryshimi i kompjuterit, pasi standardi kërkon që në të kemi një kompjuter, i cili të mos ketë lidhje me sistemin e rrjetit dhe jemi në fazën e implementimit të këtij kompjuteri dhe sa ta mbaromë DSIK-ja do të vijë ta certifikojë. Kjo është e vetmja gjë që ka mbetur.

Elementi i dytë o pastërtisë së figurës është një element shumë kritik. Aneksi 17, i cili adreson çështjet e sigurisë në vetvete ka ndryshuar, ku edhe ligji respektiv ka ndryshuar nga Aviacioni Civil dhe në vend të 5 vjetëve kërkon 3 vjet background check për stafet që punojnë në zonat sensitive të aeroportit. Drafti ka përfunduar dhe ka qarkulluar në të gjitha organizatat e inteligjencës në Shqipëri, përfshirë edhe SHIU-n. Në datën 17 qershor kemi mbledhjen e Komitetit të Sigurisë, ku presim të miratohet dhe të futet në zbatim. Përpos këtyre, ndryshimi do të na lejojë neve të adresojmë çështje për security, pasi edhe ICAO, që është Organizata Botërore e Aviacionit Civil, i kërkon shteteve të marrin masa për security. Kështu që pjesë e ndryshimit është edhe adresimi i këtij elementi. Ndërkohë elementi tjetër se ku ne e shikojmë lidhjen e sigurisë kombëtare është hapësira ajrore. Sikurse e tha edhe zëvendësministri, hapësira ajrore është në konceptin europian të hapësirës ajrore. Pra, duhet të kemi parasysh që operimet dhe qielli në Europë shihet si një i tërë, pavarësisht se pjesë e tij i takon Shqipërisë, Belgjikës, ose Anglisë. Në këtë kontekst, pjesë e këtij qielli europian është edhe akomodimi i kërkesave të ushtrisë nëpërmjet asaj që quhet përdorimi fleksibël i hapësirës. Hapësira është e përbashkët dhe në qoftë se ushtria kërkon pjesë të hapësirës për operimet e veta, përfshirë edhe operimet në Ukrainë, ne jemi në kontakt me NATO-n për këtë çështje, hapësira e kërkuar i delegohet ushtrisë, Aviacioni Civil merr masa për të devijuar trafikun dhe kur kjo hapësirë nuk i duhet më ushtrisë, kthehet mbrapa tek Aviacioni Civil. Pra, të gjitha elementet e sigurisë janë adresuar dhe ndiqen në mënyrë rutinë nga Aviacioni Civil.

Faleminderit!

Nasip Naço - Për të plotësuar deri diku edhe pyetjen e zotit Kollcaku, në nenin 17 paragrafi 4, thuhet: “Nëpunësit e Autoritet që mbajnë pozicione të lidhura me funksione specifike dhe që kanë akses në zonat me siguri të kufizuar i nënshtrohen kontrollit të së kaluarës”, ka të bëjë me autoritetin e dosjeve, apo me certifikatë sigurie?

Maksim Et'hemaj - Fillimisht ne i drejtohem policisë dhe policia na sjellë konfirmimin sepse është ose jo i përshtatshëm, pra, kishim dy mënyra sesi ta bënim këtë gjë,

ose të na jepnin detaje, gjë që SHISH-i nuk pranoi të ndajë detaje me ne, kështu që është dakordësuar vetëm i përshtatshëm dhe i papërshtatshëm.

Ajo që u adresua në mbledhjen e muajit janar në komitetin e sigurisë ishte edhe përfshirja e SHIU-t, pasi për shkak të anëtarësimit në NATO kanë akses edhe në organizatën inteligjente jashtë Shqipërisë. kështu që në ndryshimin e bërë është edhe SHIU, pra kemi më shumë informacione inteligjente të disponueshme.

Nasip Naço - Ndoshta unë nuk e kuptova, por këtu thotë: “I nënshtrohen kontrollit të së kaluarës”, si ta kuptoj dhe çfarë do të fiksoj në ligj?

Maksim Et’hemaj - Ajo pjesë nuk ka ndryshuar është siç ka qenë.

Nasip Naço - Ju e keni bërë që i nënshtrohet kontrollit të së kaluarës dhe pyetja ime është: a ka të bëjë me autoritetin e dosjeve nëse ka qenë ose jo bashkëpunëtor, apo ka të bëjë me certifikatë sigurie?

Maksim Et’hemaj - Jo, nuk ka të bëjë as me certifikatë sigurie dhe as me të shkuarën, por ka pasur elementë kriminalë në backgroundin e vet, që e ndalojnë të punojnë në zonat sensitive të aeroportit.

Ferdinant Xhaferraj - Faleminderit, zoti kryetar!

Kam nevojë për disa sqarime. Cili është raporti dhe marrëdhënia që ju keni me koncesionarin? A keni evidentuar probleme deri tani dhe si është raporti me koncesionarin e ri, sepse më parë e kishte një kompani kineze ndërsa tani e ka një kompani shqiptare? A keni evidentuar ndonjë problematikë deri tani?

Maksim Et’hemaj - Në lidhje me sigurinë apo në përgjithësi?

(Ferdinant Xhaferraj flet pa mikrofon)

Çdo aktivitet ka problematikën e tij, por problemi është sesi menaxhohen këto problematika për t’u zgjidhur. Çdo fushë ka ato që quhen *performance indicator* dhe në qoftë se ju po flisni për zonën e sigurisë, ne në mënyrë periodike inspektojmë nivelin e sigurisë në aeroport me dy mënyra: me kontrole të njoftuara dhe të panjofuara. Kontrolli i fundit ndodhi para një muaji, ku në një valixhe specifike, enkas për test, ishte vendosur një lëndë që dukej si eksploziv, një staf i aviacionit iu pre një biletë dhe udhëtoi dhe procesi ishte nëse e kap siguria e aeroportit apo jo, por u kap. Pra, çdo gjë bëhet në bazë të aneksit 17.

Elementi i dytë, teste të njoftuara ose të panjofuara. Pse të njoftuara e të panjofuara?! Sepse ka teste për të parë sistemin e aksesit, se cilat persona kanë akses në zonën e aeroportit, a janë këta persona në vende pune që i takojnë këtij aksesit, a bëhet niveli i trajnimit me standardet e ICAO-s...

(Ndërrhyrje pa mikrofon)

Po, ne kryejmë funksionet e auditimit, të mbikëqyrjes dhe shikojmë një përjasje shumë pozitive. E fundit fare që po ndodh është sistemi i aksesit. Ne i kemi kërkuar koncesionarit të përmirësojë sistemin e aksesit, pasi kërkojmë që të gjitha të dhënat të jenë të integruara dhe jo të ndryshme. Është premtuar që deri në fund të vitit të realizohet dhe është detyra jonë t'i monitorojmë dhe është detyra e tyre t'i plotësojnë.

Antoneta Dhima- Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit, zoti zëvendësministër dhe përfaqësuesve të Autoritetit të Aviacionit Civil për shpjegimet!

Në fakt, e vlerësoj përgjegjësinë tuaj që këtë projektligj e sillni në zbatim dhe në mbështetje të ligjit nr. 96/2020 të Kodit Ajror në Republikën e Shqipërisë dhe si autoritet ju keni përgjegjësinë për të mbuluar fushën e veprimtarisë në rregullimin dhe në mbikëqyrjen e veprimtarive në fushën e transportit ajror në Republikën e Shqipërisë.

Edhe në relacion, edhe në fjalën tuaj ju thatë që Autoriteti i Aviacionit Civil financohet tërësisht nga të ardhurat e tij dhe mbulon të gjitha kostot dhe të gjitha shpenzimet e veprimtarisë që kryen institucioni juaj dhe, njëkohësisht, jep edhe mundësinë e thithjes së një personeli të kualifikuar, si nga ana profesionale ashtu edhe nga ajo edukative dhe kërkon një personel, i cili të plotësojë standardet dhe rekomandimet sipas anekseve të Konventës së Çikagos. Pyetja ime është: a keni ju mjaftueshëm të ardhura për të mbuluar të gjitha këto shpenzime?

Për sa i përket buxhetit, në nenin 19, në fund të vitit të ardhurat që mbeten pa u përdorur kaluan në vitin pasardhës, duke krijuar mundësinë që këto të përdoren në veprimtarinë e vitit pasardhës. A keni ju mundësi që të financoni projekte të tjera, jashtë veprimtarive së Autoritetit të Aviacionit Civil, për shembull në zonën që ju mbuloni, për rikonstruksione ose ndërhyrje të objekteve në funksion të pushtetit vendor ose njësisë administrative ku ju ushtroni aktivitetin tuaj?

Faleminderit!

Hantın Bonati - Për sa i përket fondit rezervë, është një fond rezervë, që është parashikuar te neni 19, sikurse e thatë, duke pasur parasysh krizën që kaloi i gjithë globi, ku u përshkallëzua deri në nivelin e institucioneve dhe, duke qenë një institucion me vetëfinancim, problematikat e hasura nga mungesa e trafikut ajror dhe veprimtarisë së tij normale krijoi vështirësi dhe për ta kaluar këtë vështirësi, nisur nga mësimet e së kaluarës, është parashikuar një fond rezervë, i cili do të mbahet deri në nivelin e një mesatarizimi të 6-mujorit të dytë të tre vjetëve të fundit dhe pasi ky fond rezervë të përmbushet, atëherë, të ardhurat e tjera, që janë mbi të, përsëri do të kalojnë në buxhetin e shtetit.

Për sa i përket fondeve aktuale, me të cilat zhvillon veprimtarin autoriteti, më mirë mund të bëjë një parashtrim kryetari, i cili e ka këtë problematikë.

Maksim Et'hemaj- Gjithmonë ka një balancë që duhet mbajtur midis nevojave që ke dhe parave të disponueshme. Pra, mund të kërkojmë, por në fund të fundit do të realizojmë aq buxhet sa kemi. E para kjo.

E dyta, ka disa mekanizma financimi në kuadrin e aviacionit civil. Ka institucione si Komisioni European, që kanë fonde të disponueshme për shtetet. I kemi përdorur në të shkuarën dhe mendojmë se do të vazhdojmë t'i përdorim edhe në të ardhmen. Pra, do të harxhojmë aq sa kemi dhe do të bashkëpunojmë me të tjerët. A dalin paratë? Ky është risk. Nëse e ke me financim, mund të jemi shumë mirë, siç jemi këtë vit, që kemi më shumë kapacitet pasagjerësh e avionësh, por mund të jemi edhe shumë keq, si në rastin e Covid-it. Prandaj ekziston një nevojë për të pasur këtë fondin e emergjencës si dhe për t'u bërë fleksibël në bazë të të ardhurave që ne do të kemi.

Falemnderit!

Nasip Naço – Po, zonja Dhima!

Antoneta Dhima – Mbështetja që do t'ju jepet nga institucione jashtë, që operojnë me ju, jepet me destinacion apo në funksion të Autoritetit? Me destinacion?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Maksim Et'hemaj – Po flasim për projektin IPA. Faktikisht, IPA është një projekt shumë i mirë sepse ju përdorni eksperiencën e të tjerëve. Problemi që ka pasur IPA në të shkuarën, ishte se kemi marrë çfarë na kanë dhënë. Pra, ajo çfarë duam të bëjmë, është të marrim atë që kemi nevojë të marrim. Si e shikojmë ne aviacionin civil? E shikojmë në tre elementë kryesorë. Elementi i parë është një plan strategjik: ku do të shkojmë? Çfarë do të bëhet me aeroportin? Çfarë do të bëhet me aeroportin e Vlorës? A do të hapen degë të reja në trajnim dhe edukim në universitete, gjë që është shumë optimiste. Pse duhet plani strategjik? Duhet, sepse plani strategjik në mënyrë vjetore do të çojë në përmirësim.

Elementi i dytë shumë i rëndësishëm është cilësia e punës që ne do të bëjmë. Elementi i tretë, që është më vitali, ka të bëjë me burimet njerëzore. Të gjithë e dimë shumë mirë se pa burime njerëzore mund të kemi ëndrra, që mbetemi me ëndrra, pasi janë njerëzit ata që i realizojnë.

Kësisoj, në IPA shikojmë dy elementë që do ta furnizojnë aviacionin civil: njëri është pjesa strategjike e Aviacionit Civil, ndërsa tjetra është pjesa e burimeve njerëzore.

Nasip Naço – Falemnderit!

Po.

Isuf Çelaj – Falemnderit, zoti kryetar!

Kam dy pyetje. Pyetja e parë ka të bëjë me raportin e pagave të punonjësve të Aviacionit Civil në raport me kategoritë e tjera të administratës publike. Cili është ky raport?

E dyta, duke qenë përfaqësues i zonës administrative Kukës, i qarkut Kukës, pyetja ime është: cila është ecuria dhe fizibiliteti i funksionimit të aeroportit të Kukësit deri tani?

Falemnderit!

Maksim Et'hemaj – Tani unë do të bëja një pyetje: a mendoni ju se njerëzit kompetentë, që janë përgjegjës për lëvizjen e 4 milionë pasagjerëve, për kontrollin dhe sigurimin e cilësisë së shërbimit për kompanitë ajrore, për cilësinë e shërbimit të trafikut ajror, mund të krahasohen?

Ne jemi anëtarë të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil. Me vullnet të lirë kemi vendosur të bashkohemi në këtë organizatë ndërkombëtare, me qëllim që të rrisim mundësitë për zhvillimin e Aviacionit Civil në Shqipëri. Aviacioni Civil Ndërkombëtar, nëpërmjet kësaj organizate ICAO-s, në elementin kritik 4 kërkon nga shtetet kontraktore, në këtë rast Shqipëria, të sigurojë staf kompetent për kryerjen e funksioneve audituese në biznese. Ky staf kompetent, për shkak të rrezikut potencial që të thithet nga industria, duhet të paguhet në mënyrë të krahasueshme me industrinë. Pra, kjo është diçka e thënë ndërkombëtarisht. A do ta zbatojmë? Kemi vendosur ta zbatojmë.

Në lidhje me aeroportin e Kukësit, ai është një aeroport i ri, një aeroport rajonal. Nëse e mbani mend, meqenëse jeni nga zona e Kukësit, fluturimin e parë e ka pasur në korrik të 2021-shit. U hap për operime në prill. Pse nga prilli në korrik? Sepse janë disa standarde ndërkombëtare, që duhet të zbatohen. Pse në korrik? Çfarë ndodhi në korrik? Korriku është mesi i sezonit. Të gjitha kompanitë ajrore që operojnë në botë, në Europë, në Shqipëri, planifikimin e bëjnë sezonal. Verën e bëjnë në fund të marsit, ndërsa dimrin e bëjnë në fund të tetorit. Kjo do të thotë se ishte një aeroport, që hyri në operim në mes të sezonit, duke pasur rreth 102 fluturime. Sot aeroporti i Kukësit vazhdon të operojë. Dje, në orën 19.40 është ngritur një avion i fundit, nuk e di çfarë ka ndodhur sot.

Po çfarë do të ndodhi me aeroportin e Kukësit? Nga pikëpamja e *business case* është detyra e personit që e ka marrë për të bërë. Gjithsesi, nëse doni mendimin e *Civil Aviation*, Aviacionit Civil, them po, ka shumë *business opportunity*. Nëse ndjekim trendin europian, gjë të cilën na keni besuar neve, ju them se shumë shpejt do të shikojmë dronë që do të fluturojnë. Pra, të marrin pasagjerë e mallra dhe t'i çojnë nga pika A në pikën B. Imagjinoni sikur në Kukës të jetë një *warehouse*, një magazinë, ku ti të çosh me dronë ngarkesën në Bicaj apo në

një vend tjetër. Tendenca e sotme është që, përveç avionëve standardë komercialë, të krijohen avionë që quhen ultra të lehtë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Në kuptoni? Domethënë, ka shumë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

A e dini ju se në aeroportin e Kukësit avionët ulen me bazë satelitore? E dini këtë gjë?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Nasip Naço – Falemnderit!

Po, zoti Pendavinji, pyetje.

Ilirian Pendavinji – Falemnderit, kryetar!

Në fakt, doja të bëja një pyetje për drejtorin e aviacionit.

Ka një projekt zhvillimor strategjik për Korçën, të cilin e ka financuar Fondi Shqiptar i Zhvillimit për rivënien në funksion të aeroportit të Korçës. Me sa di unë, jo në funksion për aviacion civil, po për aviacion sportiv, mbase edhe për dronët. Mbase me mbështetjen nga fondet IPA mund të mendohet për vazhdimin e këtij projekti, që është vërtet strategjik, pasi Korça ka pasur aeroport që në vitin 1925.

Falemnderit!

Maksim Et'hemaj – Falemnderit për pyetjen!

Po, është e vërtetë: Kodi Ajror njihet në vetvete regjistrimin e fushave ajrore, të cilat në vetvete nuk janë aeroporte që mundësojnë fluturime ndërkombëtare, por janë aeroporte sportive. Po, Korça është në listë. Ne kemi filluar procesin e regjistrimit për aeroportin e Gjirokastrës, dhe e dyta në listë është Korça. Ne duam t'i japim jetë. Ne nuk duam të sjellim njerëz, por do t'i japim jetë bashkisë, që të kryejë aktivitete dhe të bëjë një përzierje midis aktiviteteve sportive dhe një birre të mirë si birra "Korça", një muzikë serenatë. E kemi nisur me Gjirokastrën, është në fazë regjistrimi, e dyta në listë është Korça.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Sepse aplikuan të parët. Kanë aplikuar zyrtarisht, ndërsa Korça nuk ka aplikuar ende.

Nasip Naço – Të nderuar kolegë, a keni pyetje të tjera, para se të fillojmë me diskutimet?

Zoti Kollçaku, pyetje tjetër, para se të fillojmë me diskutimet?

Atëherë, unë do të doja të bëja dy pyetje.

Ju thatë me të drejtë, zoti drejtor, që pagat e tyre duhet të jenë të larta për shkak të punës e të homologëve të tyre në rajon. Kam parasysh shpërblimet që jepen për këshillin drejtues. Këtu në ligj, te neni 9, thuhet se pagat e tyre, shpërblimi i tyre do të jetë njëloj si për qeverisjen

vendore. A ka një diskordancë midis shpërblimeve që marrin punonjësit e Aviacionit Civil nga bordi drejtues? Kam parasysh nenin 9, se i referohet. E para.

E dyta, anëtarët e bordit të këshillit drejtues emërohen nga Këshilli i Ministrave, me propozim të ministrit, dhe thuhet kryetari dhe katër anëtarë. Pra, katër të tjerët përcaktohen prej fushave nga vijnë, kurse kryetari nuk përcaktohet se nga do të vijnë. Kjo është një çështje terminologjie, të cilën mund ta rregullojmë.

Pyetja ime është: këta emërohen nga Këshilli i Ministrave, ndërsa drejtori i Autoritetit të Aviacionit Civil emërohet nga ministri, me propozim të Kryeministrit.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Për anëtarët e bordit, me propozim të ministrit, i emëron Këshilli i Ministrave, ndërsa drejtori me propozim të ministrit, me urdhër të Kryeministrit. A ka ndonjë diskordancë midis të dyve: për një anëtar bordi që zgjidhet nga Këshilli i Ministrave dhe për drejtorin, i cili zgjidhet me urdhër të Kryeministrit? E para kjo.

E dyta, për zgjedhjen e drejtorit ekzekutiv, një nga kriteret, germa C, është: të ketë të paktën 5 vjet përvojë në Aviacionin Civil.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Pesë. Jo, jo, nuk e kam për ju, sepse ligji nuk bëhet për ju. Mund të rrini edhe 25 vjet të tjera. Unë pyes: a e ngushton fushën e mundësisë për të caktuar nesër, pas dhjetë vjetësh, kur të doni të ikni ju, një drejtor tjetër, që do të vijë vetëm nga aviacioni? Sepse këtu thoni se duhet të ketë të paktën pesë vjet përvojë në Aviacionin Civil. Pra, drejtori ekzekutiv nuk mund të vijë nga fusha të tjera. Duhet të jetë nga brenda, të zgjidhet nga...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po pra, e ka ligji, neni 15, germa C.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Kledia Ngjela – Kryetar, në lidhje me shpërblimet, që i takojnë këshillit drejtues, ka një VKM rregullatore, VKM-ja 656, ndjesë nëse jam emërtimin e gabuar, e cila përcakton, rregullon dhe normon pagesat e të gjithë këshillave mbikëqyrës apo këshillave drejtues, që funksionojnë në Republikën e Shqipërisë. Kësisoj, është e normuar dhe e përcaktuar paga. Në përqindje të pagës referuese përfitojnë anëtarët e këshillit drejtues. Pra, nuk ka trajtim të diferencuar.

Në lidhje me pyetjen tjetër, për sa i përket emërimit, si emërimit të kryetarit të Autoritetit, ashtu edhe të këshillit drejtues, kemi dy momente: në kuptim të ligjit “Për funksionimin e administratës shtetërore”, kjo një agjenci autonome, e cila funksionon me dy nivele. Njëri nivel është këshilli drejtues, i cili ka kompetencat të miratojë vendime

administrative dhe vendime të çështjeve financiare, që është menduar të ketë një miratim më të lartë, me një vendim kolegjal të Këshillit të Ministrave. Niveli tjetër është drejtori, i cili merret me organizimin dhe veprimtarinë e përditshme të institucionit, që është menduar dhe unifikuar në këtë formë, me të gjitha funksionimet e autoriteteve të tjera rregullatore, në këtë rast me miratimin e Kryeministrit.

Kjo është në linjë e në unison – po e citoje dhe një herë – me ligjin “Për funksionimin e administratës shtetërore”, që përcakton këtë lloj rregullimi e normimi.

Hantın Bonati – Për sa i përket pyetjes së tretë të shtruar nga ju, përvojës pesëvjeçare në Aviacionin Civil, duke qenë një fushë shumë specifike, që është rregullatore për gjithë fushën e Aviacionit Civil, ne gjykojmë se do të ishte e nevojshme që kryetari i këtij institucioni të kishte edhe një eksperiencë brenda Aviacionit Civil. Për të zgjeruar pak edhe atë që tha kryetari, kur themi Aviacioni Civil, aty përfshihet edhe Agjencia e Shërbimeve të Transportit Ajror, për shembull, Albkontrolli, ish-ANTA, që hyjnë në shoqëritë e aeronautikës, Aviacionit Civil.

Një eksperiencë e tillë, për shkak të kompleksitetit dhe rëndësisë që ka, ne gjykojmë se do të ishte më e nevojshme për titullarin, që do të propozohet dhe do të ketë të drejtën për të ushtruar këtë pozicion. Po ashtu, kjo është edhe në kuadër të forcimit të kriterëve për përzgjedhje, sikurse janë forcuar edhe kriteret e tjera, krahasuar me ligjin paraprak.

Nasip Naço – Falemnderit!

Duke qenë te kriteret, pyetja ime tjetër lidhet me nenin 10, germa Ç, “Lirimi nga detyra i kryetarit ose i anëtarit të këshillit drejtues bëhet kur i shkakton, për shkak të paaftësisë profesionale dhe neglizhencës, dëm autoritetit apo imazhit të këtij autoriteti”.

E dyta, që vazhdon me germën D, është: “Kur vepron gjatë ushtrimit të funksionit vepron në kundërshtim me interesat e autoritetit.”

Kush e përcakton neglizhencën, kush e përcakton imazhin, kush e përcakton paaftësinë profesionale? Në një nen të mëposhtëm e pezullon ministri, derisa të zgjidhet. Pra, në lidhje me këtë, kush do ta përcaktojë paaftësinë e tij? Meqenëse e ke vënë kriter në ligj.

Falemnderit!

Kledia Ngjela – Kryetar, të gjitha përcaktimet në këtë nen nuk është se kanë ndryshuar, nga sa përcakton ligji aktual. Pra, siç është në ligjin aktual, siç ka funksionuar deri më sot, ashtu është e normuar dhe e rregulluar edhe në këtë projektligj, që sot po paraqesim tek ju.

Për të qenë në analogji me çfarë parashikon neni në lidhje me pezullimin e anëtarit të këshillit drejtues, në një interpretim të zgjeruar të këtij neni, ministri mund të bëjë sërish

vlerësimin e aftësisë apo të gjykojë në lidhje me mosplotësimin të kriterëve të pikës Ç dhe D, që cituat ju, përkundrejt raportimit që do të bëhet nga drejtori për raste specifike.

Nasip Naço – Më fal, edhe një herë: drejtori do të propozojë shkarkimin e anëtarit të këshillit?

Kledia Ngjela – Jo. Drejtori do të evidentojë dhe do të raportojë te ministri, i cili është autoriteti mbikëqyrës i veprimtarisë së Aviacionit Civil. Do të raportojë sjelljen e anëtarit të këshillit drejtues, në respekt të dy paragrafëve që ju cituat.

Nasip Naço – Në vazhdim të nenit 10, paragrafi i dytë, thuhet: nga institucionet e tjera publike. Çfarë parashikon kryesisht, për ta ditur edhe ne?

Hantën Bonati – Për t’i dhënë përgjigje pyetjes së parë, pas renditjes së gjithë atyre kriterëve, që përbëjnë shkak për lirim nga detyra, besoj se pika e dytë e paraqet qartë, që është: “Propozimi për lirim nga detyra të anëtarit të këshillit drejtues, i paraqitet ministrit nga vetë këshilli”.

Kush është ai që e propozon? Sa i takon pyetjes tuaj për pikën Ç dhe D, vetë këshilli i identifikon këta dy elementë si propozim për lirim nga një anëtar. Institucionet e tjera publike, duke qenë se ky është një institucion rregullator, le të themi – deri para pak kohësh unë kam qenë titullar i Albkontrollit – është një institucion i cili, në veprimtarinë e tij ka punë edhe me institucione të tjera, që mund të identifikojnë shkelje të kësaj natyre, që mund të kenë propozime. Rastet mund të jenë shumë specifike ose shumë të ndryshme për t’i identifikuar, por propozimi për lirim nga këtyre anëtarëve mund të vijë edhe nga institucione të tjera, me të cilat lidhet fusha e veprimtarisë ose që kanë ardhur në dijeni të këtij fakti.

Falemnderit!

Nasip Naço – Falemnderit!

Ka pyetje, para se të kalojmë te diskutimet?

Zoti Qefalia, pyetje.

Xhemal Qefalia – Në vijim, sepse ne nuk jemi komision përgjegjës dhe do ta trajtojmë sërish edhe kur ta kalojmë nën për nën, duke marrë shkas edhe nga pyetja që adresoi me të drejtë kryetari, mendoj... Ju nuk keni kaluar ende në Komisionin e Ligjeve apo jo? Ndoshta mund të shikohet edhe atje, sepse nuk përbën sens pika 4 e nenit 17: “Nëpunësit e autoritetit, që mbajnë pozicione të lidhura me funksione specifike, që kanë akses në sigurinë e kufizuar, i nënshtrohen kontrollit të së kaluarës”. Është shumë evazive, shumë e përgjithshme kjo “e së kaluarës”. Ndoshta në Komisionin e Ligjeve do të gjejmë shkas për ta korrigjuar, por pse jo, mund ta bëjmë edhe këtu. Këta persona që kanë akses në sigurinë e kufizuar duhet të jenë

persona të pajisur me certifikatë sigurie. Kjo i përfshin të gjithë. Kur e lë kështu: “e së kaluarës”, ka të drejtë kryetari që mendon: i së kaluarës për çfarë?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Më kupton? Është nocion shumë më i përgjithshëm. Ndërsa kur e specifikon: “të pajisur me certifikatë sigurie”, dihet se cila është arsyeja pse duhen persona të besuar në këtë pikë.

Gjithsesi, kjo nuk është pjesë e diskutimit, pasi kur të arrijmë tek shqyrtimi nen për nen, mund edhe ta propozojmë për ta korrigjuar. Meqë e mora fjalën, zoti kryetar, jam dakord edhe me mënyrën se si u qas kjo në relacion, por edhe në fjalën e zëvendësministrit, edhe të relatorit. Mendoj se ne, si komision jemi dakord të kalojmë, pasi është një gjë që i shumë mirë këtij institucioni kaq të rëndësishëm dhe për të cilin ka kaq vëmendje edhe nga ana e qytetarëve.

Falemnderit!

Nasip Naço – Falemnderit, zoti Qefalia!

Falemnderit, të nderuar kolegë!

Duke qenë se pyetje s’ka...

Po.

Kledia Ngjela – Nëse mundem, vetëm një sqarim. U citua dy herë çështja e parashikimit të pikës 4 të nenit 17. Vetë Kodi Ajror e ka të shprehur në nenin 121 të tij, që nëse doni mund ta lexoj, pikërisht siç e kemi të shkruar në projektligj: “I nënshtrohet kontrollit të së kaluarës” dhe ia lë si detyrë drejtorit të Autoritetit të Aviacionit Civil, që të bëjë një si tip udhëzuesi apo rregulloreje në lidhje me shkaqet e mënyrat se si do të bëhet ky kontroll is ë kaluarës, përkundrejt kërkesës që i bëhet ministrisë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo, jo, Kodi Ajror e ka të shprehur në këtë formë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Nasip Naço – Normalisht, ne s’mund të dalim mbi kodin, por një rregullim mund t’ia bëjmë, gjithnjë brenda frymës që ka kodi.

Po, zoti Et’hemaj!

Maksim Et’hemaj – Shumë falemnderit!

Çështjet e sigurisë kombëtare adresohen nga aneksi 17 i CAO-s, por të gjitha shtetet, përfshi edhe Shqipërinë, i kanë të organizuara në Komitetin Kombëtar të Sigurisë, që ka të gjithë policinë. SHIU-n. E para kjo.

E dyta, ajo çfarë shkruhet në ligj në kod mbështetet me VKM e me urdhër ministri, që e detajon ekzakt se çfarë lloj background-i është. Gjithsesi, unë jam shumë dakord, nëse do të duam ta ndryshojmë, por kini parasysh se neve na është kërkuar të ruhet konsistenca midis asaj

që është përdorur në kod dhe ligjit pasardhës. Kësisoj, kam frikës e po ta saktësojmë këtu, do të duhet t'i kthehemi edhe kodit. Jam shumë dakord të shikohet, por duhet parë edhe konsekuenca.

Nasip Naço – Faleminderit!

Të nderuar kolegë, duke qenë se nuk ka më pyetje dhe diskutime të tjera, unë ju falënderoj për vëmendjen, për pyetjet, për relatimin e bërë nga përfaqësuesit e ministrisë.

Do të doja ta hidhnim në votim në parim projektligjin “Për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit të Aviacionit Civil”.

Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet!

Zoti Xhaferaj, kundër?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Abstenim.

Falemnderit për bashkëpunimin!

Në lidhje me seancën tjetër, do t'ju lajmërojmë pas kalimit të ligjit nga ana e komisionit përgjegjës.

Faleminderit!

MBYLLET MBLEDHJA