



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 08.06.2022, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Arben Pëllumbi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Prezantimi i projektligjit “Për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit të Aviacionit Civil” (*Komision përgjegjës*)

Marrin pjesë:

Arben Pëllumbi, Helidon Bushati, Fadil Nasufi, Laert Duraj, Ilir Ndraxhi, Luljeta Bozo, Tatjana Piro, Anduel Tahiraj, Baftjar Zeqaj, Benet Beci, Ismet Beqiraj, Lefter Gështenja, Zef Hila, Ramadan Likaj, Rrahman Rraja dhe Ilir Pendavinji.

Mungojnë:

Flamur Hoxha, Fatjon Veizaj, Xhelal Mziu, Nusret Avdulla dhe Agron Duka.

Të ftuar:

Hantin Bonati – Zëvendësministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Kledia Ngjela – Drejtoreshë e Përgjithshme e Drejtorisë së Përgjithshme Rregullatore dhe Përputhshmërisë në Infrastrukturë dhe Energjisë në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Lilika Radovicka – Drejtoreshë e Drejtorisë së Programeve të Zhvillimit të Transportit, Infrastrukturës dhe Zhvillimit Urban në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

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

Edlira Kraja – Drejtoreshë juridike e Autoritetit të Aviacionit Civil

HAPET MBLEDHJA

Arben Pëllumbi – Mirëmëngjesi!

Fillojmë mbledhjen e Komisionit për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin.

Sot në rendin e ditës kemi prezantimin e projektligjit “Për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit të Aviacionit Civil”. Ne jemi komision përgjegjës. Relator është zoti Laert Duraj.

Të ftuar për të prezantuar projektligjin, nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, kemi zotin Hantin Bonatin, zëvendësministër; zonjën Kledia Ngjela, drejtoreshë e përgjithshme, zonjën Lilika Radovicka, drejtoreshë.

Mirë se erdhët!

Nga Autoritetit të Aviacionit Civil kemi drejtorin, zotin Maksim Et’hemaj dhe zonjën Edlira Kraja, drejtoreshë juridike.

Mirë se erdhët!

Për të bërë një prezantim të projektligjit po ia kaloj fjalën zotit Hantin.

Fjala për ju, zoti Hantin.

Hantin Bonati – Përshëndetje, kryetar!

Përshëndetje, deputetë!

Përpara se të filloj të parashtoj qëllimin e aktit që ne propozojmë, fillimisht dua të bëj një parantezë të shkurtër hyrëse, për të kuptuar dinamikat përse kemi ardhur me këtë propozim dhe mjedisin mbi të cilin ky propozim vjen.

Republika e Shqipërisë ka sovranitet të plotë të hapësirës ajrore në territorin e saj dhe hapësira ajrore e Republikës së Shqipërisë, në zbatim të marrëveshjes ndërkombëtare, organizohet në kuadrin e përdorimit të përbashkët të një qielli të përbashkët europian. Arsyeja përse i sjell në vëmendje këto dy paragrafë, që janë të përcaktuar edhe në fillim të Kodit Ajror, është se janë të rëndësishëm për të kuptuar qartësisht mjedisin ku Autoriteti i Aviacionit Civili shtrin veprimtarinë e tij. Nëpërmjet tyre del qartë, pavarësisht sovranitetit të plotë të hapësirës sonë ajrore, në zbatim të marrëveshjeve ndërkombëtare, se ne jemi të detyruar të unifikojmë jo vetëm aktet ligjore, por edhe çdo komponent tjetër të funksionimit për t’i afuar organizmat, sikurse është në të gjithë Bashkimin Europian.

Autoritetet përgjegjëse në fushën e Aviacionit Civil janë: ministria, Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti i Investigimit dhe strukturat përgjegjëse për shërbimin e kërkim shpëtimit.

Autoriteti i Aviacionit Civil është një institucion i pavarur përgjegjës për aktivitetin e Aviacionit Civil kombëtar dhe ndërkombëtar në vendin tonë. Autoriteti 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 gjithë spektrit të ofruesve të shërbimeve të transportit ajror civil në Republikën e Shqipërisë. Në këtë spektër hyjnë shoqëritë ajrore, aeroportet, Agjencia e Shërbimit të Trafikut Ajror dhe ofrues të tjerë shërbimesh.

Nga pikëpamja organizative Autoriteti i Aviacionit Civil e ushtron përgjegjësinë e tij në mënyrë hierarkike, nëpërmjet këshillit drejtues dhe pastaj drejtorit të përgjithshëm ekzekutiv.

Qëllimi i projektaktit është iniciuar për arsye të përshtatjes së tij me Kodin Ajror të Republikës së Shqipërisë, miratuar me ligjin nr. 96 të vitit 2020, si dhe për saktësimin e përcaktimeve të tjera të gjykuara si të nevojshme dhe të domosdoshme apo të shoqëruara nga institucionet ndërkombëtare për përmbushjen e plotë të detyrave dhe përgjegjësi që ky institucion ka.

Për sa i përket Kodit Ajror, në nenin 8, krahas detyrave të mëparshme të Autoriteti i Aviacionit Civil, është detajuar: “Në ligjin për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit do të duhet të përcaktohen procedurat dhe legjislacioni i aplikueshëm për refuzimin, pezullimin dhe revokimi e licencave, lejeve, autorizimeve dhe certifikatave.

Legjislacioni i aplikueshëm në rastin e ankimimit të vendimeve të Autoritetit, si dhe llojet e tarifave për shërbimet që Autoriteti ofron, mënyrën e llogaritjes së tyre, mënyrën e administrimit të të ardhurave dhe realizimit prej tyre, përcaktime që nuk ishin të evidentuara në ligjin aktual.

Meqenëse përgjegjësia e Autoriteti i Aviacionit Civil është e një rëndësie që implikon shtetin tonë ndaj shteteve të tjera dhe organizmave ndërkombëtarë, sikurse janë: ICAO apo organizma si: Bashkimi Europian, Komisioni Europian ASA, Eurocontrolli e të tjerë, duke marrë në konsideratë rekomandimet e këtyre organizmave, u adoptua ligji aktual, duke sanksionuar detyrimet e ligjit nr. 96/2020, Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë, si dhe duke adresuar elemente që gjykohen të domosdoshme për përballimin e sfidave të së ardhmes së afërt të këtij sektori, i cili po zhvillohet me ritme shumë të vullshme.

Miratimi i këtij projektakti është i planifikuar në programin analitik të projekteve të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë.

Nevojat për ndryshime, sikurse e thashë, janë ndryshime që ka pësuar si efekt i ndryshimeve të Kodit Ajror, rekomandime të vijueshme nga organizma ndërkombëtarë, të cilat auditojnë dhe monitorojnë në mënyrë permanente Aviacionin Civil. Këto rekomandime

konsistojnë në nevojën e përcaktimit të mekanizmave ligjorë të përshtatshëm, të cilët do t'i mundësojnë Autoritetit të Aviacionit Civil shqiptar të tërheqë, të rekrutojë dhe të mbajë një numër të mjaftueshëm të stafit teknik të kualifikuar, me qëllim ushtrimin e funksioneve të tij si Autoritet kombëtar mbikëqyrës në Aviacionin Civil.

Unifikimi i këtij Autoriteti me autoritetet e tjera homologe ndërkombëtare, për sa i përket mënyrës së organizimit dhe funksionimit të tij.

Disa nga ndryshimet kryesore të këtij akti konsistojnë në: përcaktimin e objektivit dhe fushës së veprimtarisë së këtij Autoriteti; zgjerimin e kompetencave në këshillin drejtues, në funksion të arritjes së autonomisë institucionale, organizative dhe menaxhuese.

Parashikimi për krijimin e një fondi rezervë, i cili do të shërbejë për të mbuluar diferencën negative mes të ardhurave dhe shpenzimeve.

Ky parashikim është përcaktuar duke marrë shkas edhe nga situata e krijuar prej forcave madhore, siç ishte pandemia, COVID-19, duke pasur parasysh që vlera kryesore e të ardhurave të Autoritetit është tarifa *enroute*.

Përcaktimet lidhur me organizimin e brendshëm organizativ në lidhje me funksionet specifike.

Parashikimi për transparencë në veprimtarinë e Autoritetit në përputhje me legjislacionin të fuqi për informimin publik; parashikimi për nëpunësit e Autoritetit që mbajnë pozicione të lidhura me pozicione specifike dhe që kanë akses në zonat e sigurisë së kufizuar, të cilat duhet t'i nënshtrohen kontrollit të së kaluarës; saktësimi lidhur me të ardhurat, me të cilat financohet Autoriteti, ku përcaktohet që këto realizohen nga tarifat e vendosura në veprimtarinë që kryen Autoriteti, të cilat llogariten në bazë të kostos kur kjo është e aplikueshme.

Parashikimi i lidhur me ankimimin ndaj vendimeve që Autoriteti merr ndaj subjekteve të treta.

Parashikimi lidhur me të drejtën që Autoriteti duhet të ketë, që të bëjë përjashtime nga zbatimi i rregullave në fuqi, veçanërisht në rastet kur parashikohen nga ligji nr. 96/2020, Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë, dhe aktet nënligjore në zbatim.

Rastet që kanë të bëjnë me procedurat e detajuara, që do të zbatohen për dhënie, refuzim, pezullim apo revokim të çdo leje, certifikatë apo licencë të parashikuar në Kodin Ajror dhe aktet nënligjore të dala në zbatim të tij. Nisur nga fakti i kompleksitetit dhe veçantisë së rregullimit të këtij sektori, si dhe nga fakti që Autoriteti i Aviacionit Civil, siç e theksuam edhe më lart, është me vetëfinancim, duhet të krijojë gjithashtu edhe kushtet e thithjes së një personeli me kualitet të lartë profesional edukativ, ashtu siç kërkohet nga

standardet dhe praktikat rekomanduese, që janë bashkëlidhur 19 anekseve të Konventës së Çikagos. Trajtime të vazhdueshme të këtij personeli në linjë me dinamikën e zhvillimit të industrisë së aviacionit dhe të gjithë komponentët e tij.

Ky projektligj është në përputhje me Kushtetutën e Shqipërisë dhe është i përbërë nga 5 kapituj, nga dispozita e përgjithshme, organet drejtuese, statusi, organizmi dhe funksionimi i Autoriteti i Aviacionit, Kodi Etik, profesionalizmi, konfidencialiteti, si dhe kompetenca e Autoritetit gjatë ushtrimit të funksioneve mbikëqyrëse. Kjo është në mënyrë të përmbledhur.

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Bonati!

Fjalën e ka relatori, zoti Duraj.

Laert Duraj – Përshëndetje, zoti kryetar!

Përshëndetje, të ftuar!

Të nderuar kolegë,

Autoriteti i Aviacionit Civil rregullon veprimtarinë e tij me një ligj të veçantë, i cili del qartë nga neni 8 i Kodit të Aviacionit. Ky Kod, në vitin 2020, është përmirësuar, por ky ligj që rregullon mënyrën se si operon Autoriteti i Aviacionit Civil ende nuk është përshtatur me ndryshimet e bëra në vitin 2020. Pra, kishte 2 mënyra: ose të amendohej ligji i vjetër, ose të paraqitej një projektligj i ri, siç është bërë në këtë rast, i cili ka në fokus rritjen e efikasitetit të veprimit të Autoriteti i Aviacionit Civil.

Është e qartë se në kohën që po jetojmë sot, ku hapësira ajrore gjithnjë e më shumë po bëhet e shfrytëzueshme nga mjetet e ndryshme të transportit ajror, nisur edhe nga përvoja ime te Posta Shqiptare dhe nga ajo çfarë ndodh, vetëm përdorimi i dronëve ka ndryshuar konceptin e hapësirës ajrore, që është një teknologji e fundit, imagjinoni mjetet e tjera ajrore private, si helikopterë e të tjera. Pra, ne kemi nevojë që Autoriteti i Aviacionit Civil të jetë në lartësinë e sfidave të kohës në të cilën jetojmë, prandaj nga pikëpamja e funksionimit të përditshëm. Ky projektligj e lehtëson shumë punën e vendimmarrjeve dhe ajo që është shumë e rëndësishme në ente të tilla përthithjen e një personeli të kualifikuar.

Nga pikëpamja e përvojave tona personale, e dimë shumë mirë se një ligj, i cili të jep dorë të negociosh, kontrata pune me persona të aftë, patjetër që duhet të jetë më fleksibël dhe të krijojë mundësi negociate dhe përthithjeje e një stafi të kualifikuar. Nuk dua të ndalem tek të gjitha ndryshimet dhe tek ajo çfarë konsistojnë, sepse zoti Bonati e bëri shumë të qartë dhe në mënyrë të detajuar. Megjithatë, dua të sjell në vëmendje të komisionit njëloj nonsesusi që kishte projektligji, ndaj besoj se duhet të merret në konsideratë kjo që është konstatuar.

Megjithëse flitet për efikasitet, është e qartë që ky është objektivi kryesor i ligjit, ka diçka që duhet ndryshuar dhe duhet përmirësuar, sepse është një mospërputhje në nenin 6, ku

te shkronja “b” thuhet: “Autoriteti propozon te ministri strukturën organizative të Autoritetit, e cila miratohet me urdhër të ministrit”, ndërkohë po të shikojmë nenin 17, në pikën 1 thuhet: “Struktura dhe organika e Autoritetit miratohet me urdhër të Kryeministrit, me propozim të ministrit, pas konsultimit paraprak me institucionin përgjegjës për strukturat dhe organikat e institucioneve të administratës shtetërore”. Pra, në këtë rast është një lloj mospërputhje dhe sugjerimi im është që këto parashikime të unifikohen dhe të ngelet si vijon: “Struktura dhe organika e Autoritetit miraton me urdhër të Kryeministrit”. Kjo ishte një gjë që u konstatua nga një lexim i kujdesshëm i projektligjit. Kjo është ajo që unë sugjeroj kryetar.

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Duraj!

Ne sot do të qëndrojmë vetëm në diskutimin në parim të këtij projektligji, çfarë ka të bëjë me thelbin e atyre që tha zoti Bonati, por që e përmendët edhe ju, pastaj kemi shqyrtimin nen për nen, pasi të kemi marrë edhe raportet dhe sugjerimet nga komisionet e tjera, sepse ky projektligj kalon në Komisionin e Sigurisë, Komisionin e Ligjeve dhe Komisionin e Ekonomisë, për pjesën që ato mbulojnë. Pra, kur do ta diskutojmë nen për nen do të shikojmë edhe sugjerimin që ju thatë.

Fjala për kolegët. Kush ka ndonjë pyetje apo diskutim?

Po, zoti Bushati.

Helidon Bushati – Ky është një ligj relativisht teknik dhe, pavarësisht prezantimit të zëvendësministrit dhe të kolegut Duraj, mendoj që dy gjëra janë në ndryshim me ligjin e përparshëm: së pari, rritja e kompetencave të drejtorit ekzekutiv; së dyti, kalimi nga statusi i nëpunësit civil në statusin me Kod Pune, me gjithë hyrjen që i bëri kolegu për të thithur kapacitete, thithja e kapaciteteve në vetvete është parim për çdo institucion. Ky nuk është institucioni më i rëndësishëm i administratës publike, pra nuk ekziston koncepti i institucionit më të rëndësishëm në administratën publike. Me këtë koncept çdo institucion i administratës publike do të bëhej me Kod Pune, DAP-i nuk do të ekzistonte fare dhe as konkurset për marrjen e personave. Në momentin që një vend pune ka një *job description* të qartë, konkurrenca vetëm shton potencialet që ofrohen për atë vend pune. Pra, negocimi, me një gjykim të ftohtë e objektiv, është për t’i lënë dorë të lirë drejtorit të Aviacionit Civil që të negociojë dhe të marrë sipas preferencave politike, por edhe ndonjë preference tjetër, ku unë nuk mund të hyj, në punë njërin apo tjetrin. Këto janë dy ndryshimet thelbësore, zoti zëvendësministër, sepse ankimimi, që e prezantuat si një risi bazuar në Kodin e ri Ajror, në ligjin e vitit 2010 ka qenë. Pra, nuk është ndonjë risi ankimimi i vendimeve. Këto janë risi, këtu ka qenë objektivi i bërjes së këtij ligj, që nuk kanë lidhje me Kodin Ajror, nuk kanë

lidhje me evolucionin, që me të drejtë tha edhe kolegu për sa u përket dronëve apo problematikave që sjellin ato.

Këtu ka nene që tregojnë se kush mund të jetë anëtar bordi, si përzgjidhen anëtarët e bordit e të tjerë, pra nuk ka pasur ndonjë ndryshim. Ndryshimet e vetme janë: kalimi nga statusi i nëpunësit civil në statusin me Kod Pune, për të hequr dhe për të marrë kë të dojë drejtori, si dhe rritja e kompetencave të drejtorit administrativ. Kaq e thjeshtë është. Ky është koment, por që hedh poshtë të gjithë atë argumentim që bëtë ju. Prandaj është mirë ta pohoni me gojën tuaj se doni që drejtori të ketë mundësi të marrë dhe të heqë kë të dojë në punë dhe të ketë kompetenca më shumë se sa duhet të ketë.

Faleminderit!

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Bushati!

A e dëshiron kush tjetër fjalën? Në fakt, marr shkas nga ajo që thatë ju, nuk është se këtu ka ndonjë gjë të fshehtë, sepse është e shkruar e zeza mbi të bardhë dhe ka ardhur përpara nesh....

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Sigurisht, institucionet dhe propozuesit, nëpërmjet Këshillit të Ministrave, paraqiten te ne për të gjykuar, nëse mund të organizohet në një formë apo në një tjetër. Prandaj ka kaluar në 4 komisione, për këtë arsye, pra për të parë se sa është e mundur të gjejë mbështetje propozimi që vjen.

Po, zoti Gështenja.

Lefter Gështenja – Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit, zoti zëvendësministër, për prezantimin që bërë!

Ashtu siç e tha edhe zoti Bushati, është e dukshme arsyeja përse bëhen këto ndryshime. Unë them që jemi duke bërë hapa pas, duke hequr nga këto institucione, që janë pjesë e administratës publike, emërimin e punonjësve që bëhet nga DAP-it, duke e kaluar në një formë tjetër, pra me kontratë pune, sipas Kodit të Punës. Në fakt, nuk është institucioni i parë që e bën një gjë të tillë, të paktën në 9 vjet janë rreth 11 institucione kryesore qendrore që janë tërhequr nga qenia e institucioneve të administratës publike, pra që emërimet e punonjësve të bëhen nga DAP-i dhe kanë kaluar me emërimet të bërë nga ministrat apo Kryeministri, pra drejtues kryesorë.

Është e dukshme që edhe në këtë projektligj janë përcaktuar kriteret se çfarë duhet të plotësojë qoftë bordi, qoftë drejtuesi i bordit, qoftë edhe drejtori ekzekutiv.

E tha edhe kolegu, relatori Duraj, jo vetëm neni 17, por edhe neni 13 e ka këtë handicap që thotë: “Drejtorin ekzekutiv e emëron Kryeministri”. Nëse do të ishte siç është në

institucionet kryesore të vendit, do të kishte një garë të lirë, absolutisht mund të përthitheshin ekspertët më të mirë që ka vendi, pra do të kishte konkurs, do të kishte garë. Unë nuk e kuptoj përse duhet të ngelim në dorë të 1, 2 apo 3 njerëzve për emërimi i drejtuesve të këtij institucioni.

Gjithsesi, ju e thatë që ka ardhur një propozim dhe ne jemi për ta shqyrtuar dhe votuar, por unë vazhdoj të ngul këmbë se nuk duhet të ecim me modelin që kush ka votat, e miraton, sepse është një institucion i rëndësishëm, pra duhet të jemi më fleksibël, jo të jetë çështje numrash. Dakord, maxhoranca i ka numrat, por dua që të reflektojmë dhe të mos bëjmë hapa pas. Nëse kjo maxhorancë bie në opozitë dhe i kërkon qeverisë së atëhershme që të përfshihen sa më shumë institucione që të jenë në varësi të DAP-it, pra të ketë transparencë, konkurrencë dhe garë, sot bën të kundërtën, prandaj mendoj që ne si komision të reflektojmë.

Faleminderit!

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Gështenja!

Po, zoti Duraj.

Laert Duraj – Unë dua ta vazhdoj aty ku e la kolegu Gështenja, te fleksibiliteti. Pa diskutim, që Kodi i Punës dhe DAP-i janë 2 realitete që ekzistojnë dhe rregullojnë marrëdhënien e punës në institucione të ndryshme. Unë besoj se nuk është e thënë që të jenë të gjitha te DAP-i apo të gjitha me Kod Pune, pra varet shumë se si është lloji, natyra, fokusi dhe objektivi që ka institucioni i caktuar. DAP-i është një risi shumë pozitive dhe ka ndryshuar për mirë shumë gjëra, megjithatë, për shkak të burokracisë që përzgjedhja bëhet nëpërmjet DAP-it, si dhe limiteve të pagës, sepse duhet të diskutojmë dhe të themi të vërtetën, në njëfarë mënyre, e bëjnë shumë të vështirë që për disa specialitete të jenë konkurrese ofertat që bëhen nga entet publike, kam parasysh IT-të dhe specialistë juristëve shumë të mira të. Për shembull: nga përvoja ime te posta, është vështirë që një IT të qëndrojë për shumë kohë dhe krijon shumë probleme në kompani, pra ishte një lloj *know how* që e merrte, krijonte raporte, njihte sistemin për 1 apo 2 vjet një ofertë nga tregu privat ikte dhe krijonte një boshllëk shumë të madh. Pra, kur krijon shumë probleme në një kompani si posta, imagjinoni Autoritetin e Aviacionit Civil, i cili ka një rëndësi strategjike për zhvillimin e Shqipërisë, sidomos në këtë kohë ku turizmi është në fokus, ku Shqipëria po integrohet në të gjitha kuptimet. Unë besoj se aftësia e stafit dhe e personelit në nivelin e duhur, është ajo që do të bëjë diferencën dhe do ta bëjë vërtetë në lartësinë e detyrës për këtë Autoritet.

Unë diskutoj në parim, nuk bëhet fjalë vetëm për këtë, sepse ka edhe të tjerë që, për mendimin tim, kanë një dinamikë dhe specifikë tjetër, që duhet të trajtohen në këtë formë.

Pra, është Kodi i Punës që rregullon marrëdhëniet dhe administrata, këshilli mbikëqyrës apo administratori i shoqërisë, drejtori në këtë rast, duhet të kenë jo dorë të lirë, por të kenë fleksibilitet në përzgjedhje. Sigurisht që ata do t'u nënshtrohen ligjeve dhe rregullave të konkurrimit në përzgjedhjen e tyre, por rritet fleksibiliteti dhe shpejtësia e veprimit. Ne mund ta diskutojmë, por unë jam dakord në parim jo vetëm për Autoritetin e Aviacionit Civil, por për çdo ent që ka në fokus një detyrë specifike, për kryerjen e së cilës kërkohen persona specifikë.

Faleminderit!

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Duraj!

Zoti Beci.

Benet Beci – Do ta vazhdoj aty ku e la Laerti, pasi vijmë nga e njëjta eksperiencë e menaxhimit të disa institucioneve të veçanta. Unë vij nga Fondi Shqiptar i Zhvillimit prej shumë vitesh, ku e kishim këtë fleksibilitet.

Në këtë rast janë dy veçori të institucionit:

E para, ka vetëfinancim, ka një përgjegjësi shumë të madhe, të drejtpërdrejtë dhe shumë të shpejtë të reagimit institucional.

E dyta, janë sektorë të ndryshueshëm, siç e tha edhe zoti Duraj, që kërkon një përgjegjësi shumë të shpejtë.

Për sa kohë që ekzistojnë të dyja modelet, adaptimi i këtij modeli në aspektin e menaxhimit, të funksionimit dhe performancës më të mirë financiare, fleksibiliteti që mund të ketë në përzgjedhjen e stafit e fuqizon mundësinë e institucionit për të performuar më mirë, më shpejt dhe për t'u abdetuar me ndryshimet e teknologjisë apo me ndryshimet e sektorit që ka institucioni. Unë besoj se ky është ndryshimi mes dy modeleve të dy institucioneve, duke u munduar t'i përmbledh, por jam i sigurt që një ligj i tillë jep më shumë mundësi për performancë shumë të lartë sesa një ligj që do të kërkonte më shumë burokraci ose më shumë kohë për të adaptuar nevojat e sektorit.

Arben Pëllumbi – Zoti Gështenja.

Lefter Gështenja – Me sa kuptoj nga diskutimi i kolegëve, Departamenti i Administratës Publike është një institucion burokratik, që nuk funksionon dhe duhet ta mbyllim.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ndërkohë, misioni i Departamentit të Administratës Publike ka si qëllim sigurimin e një shërbimi civil të qëndrueshëm, profesional, të bazuar në merita, integritet moral dhe paanësi politike. Kjo e fundit bie në momentin kur ju largoheni nga ky institucion. Pra,

paanësia politike bie, edhe pse në projektligj është e përcaktuar që titullari, drejtori ekzekutiv apo drejtuesi i bordit duhet të ketë minimumi 5 vjet pa qenë drejtues politik. Unë do të thosha se ne nuk duhet të bëjmë hapa pas.

Zoti Beci, me të drejtë, thotë se është institucion me pavarësi financiare, i ndryshëm nga institucione të tjera, por unë sërish do të thosha: jo, ne nuk duhet të bëjmë hapa pas duke anashkaluar një institucion shumë të rëndësishëm, për të cilin qeveritë dhe komuniteti ndërkombëtar kanë financuar ndër vite shuma marramendëse për ngritjen e tij. Ne ...

Helidon Bushati - Nëse është propozim i maxhorancës, jemi dakord, e mbështesim. Maxhoranca ta sjellë si propozim që nuk duhet të jetë më DAP-i, ne jemi dakord, nuk ka problem. Ju artikuluat me zë, por duhet sjellë me shkresë.

Lefter Gështenja – Në fakt, i dashur koleg, këta kanë të drejtë. Pse kanë të drejtë? Departamenti i Administratës Publike nuk funksionon prej 9 vjetësh. Pse nuk funksionon? Të gjitha emërimet janë bërë politike. Nëse do të funksiononte, asnjë sekretar i Përgjithshëm në pozicion në administratën publike, nuk do të ishte emëruar nëse do të respektohej procedura që ka DAP-i. Janë emëruar, të gjithë e dimë, sekretarë të Përgjithshëm nga 25 vjeç në kundërshtim me ligjin, drejtorë të Përgjithshëm në institucione, drejtorë të rëndësishëm në ministri pa eksperiencë, jo në përputhje me DAP-in. Pra, është anashkaluar si institucion, janë bërë emërimet politike.

Kjo është arsyeja që unë them se nuk duhet bërë ky ndryshim ligjor, dhe kërkoj mirëkuptimin tuaj, përtej politikës. Ne duhet t'i rishikojmë me qetësi të gjitha ndryshimet e nevojshme për përmirësimin dhe mirëfunksionimin e këtij institucioni. Jam absolutisht dakord të përfshihet në këtë projektligj çdo gjë që shkon për mirëfunksionimin e këtij institucioni; nuk kemi asnjë rezervë, por jo të anashkalojmë një institucion kaq të rëndësishëm, siç është DAP-i.

Të dashur kolegë,

Nëse ne biem dakord që ky institucion nuk funksionon, t'i propozojmë qeverisë të mbyllet si institucion dhe të kalojnë të gjitha institucionet me Kod Pune, me kontrata pune, që kur të dojë drejtori, pronari, t'i heqë nga puna, kur dojë, t'i mbajë në punë. Ata që e respektojnë drejtorin, që i rrinë lepe-peqe, urdhëro, si urdhëron; ai i mban në punë, kush bën opozitë, oponencë apo kundër, e largon nga puna, sepse i ka në dorë. Kjo është arsyeja pse është investuar kaq shumë për një institucion kaq të rëndësishëm sa DAP-i.

Unë sërish ngulm këmbë që ne nuk duhet ta kalojmë sot, duhet të diskutojmë më gjerë, të marrim mendime nga ekspertë. Absolutisht, jam dakord të miratojmë një projektligj që shkon në funksion të këtij institucioni, që e përmirëson punën, por pa përjashtuar DAP-in.

Nëse do të mbetemi te emërimet politike, keni numrat, mund ta miratoni, por mendoj se nuk funksionon, nuk shkon, nuk është normale.

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Gështenja!

Unë për herë të parë në një takim të këtij komisioni, kur zoti Bushati u tërhoq politikisht dhe nuk bëri asnjë deklaratë politike, por tha se ligji është tërësisht teknik, isha i mendimit dhe dua ta vazhdojmë diskutimin teknikisht. Për sa kohë që bëhet fjalë për një institucion që nuk është si gjithë institucionet e tjera, për sa kohë që bëhet fjalë për një institucion që ka raporte specifike me Bashkimin Europian, për sa kohë bëhet fjalë për një institucion që vërtet menaxhon një pjesë të hapësirës sonë ose hapësirën tonë ajrore, që është një pjesë e vogël e hapësirës europiane, rregullohen të gjitha bashkë, për sa kohë bëhet fjalë që nuk është një punë e zakonshme, unë do të doja të pyesja drejtorin ose dikë tjetër se sa kohë i duhet një specialisti të mirë të ju të përgatitet, dhe pasi e ke përgatitur këtë specialist, për të cilin ke investuar, ke harxhuar, e mbani dot në punë me pagat aktuale që ju keni? Pra, i keni konkurrese këto paga?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Një minutë, ju lutem!

Duhet të na jepni disa arsye, sepse, me të drejtë, kolegët e opozitës dhe të maxhorancës nuk kanë tendencë të përjashtojnë një institucion nga DAP-i dhe ta kalojnë me Kodin e Punës. Ne nuk e kemi këtë tendencë. Ne mbrojmë këtë qasje. Pra, duhet të na bindni pse kërkonit të ikni nga DAP-i dhe të kaloni me Kod Pune. Duhet të keni disa arsye që e bëni këtë gjë, sepse nuk mendoj që e bëni për qejfin e drejtorit, sepse nëse është kështu, nuk diskutohet fare. Cilat janë arsyet teknike organizatore të bashkëpunimit, siç e tha edhe relatori, që ju duhet të jeni më fleksibël, si në përgatitjen e personelit, edhe në mbajtjen e tij, sepse besoj që ky është qëllimi dhe ky është niveli i pagave. Pra, në të gjithë këtë gjë, të fokusohemi në këtë pikë. Për çfarë arsyesh e kërkonit ju këtë ndryshim? Nëse këto arsye do të na bindin, sigurisht, ne do të shikojmë si bëhet kjo gjë, sepse nuk është kaq e thjeshtë, që bëhet vetëm ndryshimi me këtë ligj. Me siguri do të kërkohet ndryshimi në ligj, por këtë do të na e thonë kolegët e Komisionit të Ligjeve, por do të kërkohen edhe ndryshimet në Kodin Ajror, ku rregullohet veprimtaria juaj. Gjithashtu, mund të kemi nevojë për ndërhyrje edhe në ligje të tjera, por përtej kësaj, duke qenë se ne jemi komision përgjegjës dhe do të japim vullën e fundit, që do ta mbrojmë edhe në seancë plenare, duhet të jemi të bindur pse kërkohet kjo gjë dhe çfarë duhet të bëhet. Ne nuk kemi qëllim të rrimë strikt dhe të themi se duhet vetëm DAP-i, sepse po nuk ishte DAP-i, emërimet bëhen politike, por, nga ana tjetër, që të lëvizësh nga DAP-i, duhen argumente të forta, sepse ne nuk e kemi ngritur kot DAP-in. Në këtë sens

do të doja ta zhvillonim diskutimin. Sigurisht, projektligji ka edhe pika të tjera, të cilat meritojnë të diskutohen.

Zoti Duraj.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Laert Duraj – Për procedurë.

Dua të saktësoj diçka, sepse, të them të drejtën, në fjalën time, por edhe të zotit Beci, që e dëgjova me vëmendje, në asnjë moment nuk pati qëndrime kritike të asnjë lloj forme ndaj DAP-it. E thashë që DAP-i ka ndikuar jashtëzakonisht pozitivisht për përmirësimin e përzgjedhjes dhe formimit të administratës publike, por qëndrimi im nuk ndryshon për disa institucione specifike. Nisur edhe nga përvoja ime 4-vjeçare si administrator i Postës Shqiptare, në disa institucione specifike është shumë e rëndësishme që administrata, administratori, të ketë më shumë hapësirë negociatash.

DAP-i, në një farë mënyre, ka ligje, ka burokracinë e vet të veprimit. Nuk është turp të thuash fjalën “burokraci”, sepse është një mënyrë veprimi, e cila të mbron nga shumë gjëra, por, nga ana tjetër, të kushtëzon shpejtësinë në vendimmarrje. Aviacioni Civil, siç u diskutua, është një qasje e re, me teknologji, me konkurrencë, integrohet në qiellin e përbashkët të Europës dhe ne nuk duhet të cedojmë në asnjë mënyrë nga cilësia që kërkohet dhe standardi që duhet të arrihet. Më besoni, është shumë e rëndësishme që në institucione të tilla të kesh njerëzit më të aftë. DAP-i, me të gjitha avantazhet që ka, kur vjen puna, të kushtëzon në negociata, si nga niveli i pagës, edhe për shpejtësinë e të tjera. Besoj se në këtë pikë, sidomos edhe nga kolegët e opozitës, që kanë një përvojë të konsiderueshme menaxhimi, e dinë shumë mirë se çfarë do të thotë shpejtësi në vendimmarrje dhe aftësi negociatore për të pasur stafin më të mirë të mundshëm. Besoj se problemi është te kjo pjesë teknike. Unë jam shumë i qartë në këtë pjesë, ndaj nuk kam çfarë të diskutoj.

Arben Pëllumbi – Zoti Bushati.

Helidon Bushati – Duke mos hyrë në replika të kota, së pari, duhet bërë një qartësim, zoti Duraj.

Zoti Bonati vjen nga një eksperiencë e lartë në institucion. Ne duhet të qartësojmë që jemi duke folur për Drejtorinë e Aviacionit Civil dhe jo për ANTA-n, Njësinë e Trafikut Ajror. ANTA ka vërtet elemente specifike dhe duke iu referuar pyetjes së kryetarit, do shumë vite të krijojë stafin, sidomos për sa u përket kontrollorëve të trafikut ajror, me vite e vite pune.

Autoriteti i Aviacionit Civil ka më tepër elemente burokratike; është një institucion licencues, një institucion vendosjesh standardesh në trafikun ajror. Me gjithë dëshirën e mirë

që standardet dhe niveli i stafit të jetë në nivelet më të larta në të gjithë administratën, të mos jetë politik, por të jetë teknik, ANTA, pa dyshim që ka elemente teknike, që vërtet duhen, por sot nuk jemi duke folur për ANTA-n, jemi duke folur për Autoritetin e Aviacionit Civil. Është një institucion burokratik, nuk është operacional. Më kuptoni!

Unë mund të bëj edhe supozime që kanë një lloj diatripe, një lloj konkurrence mes ANTA-s, një institucion që është trajtuar në formë sh.a-je, siç ka qenë posta, që ju e keni drejtuar me kompetencë, zoti Laert, dhe mundësitë e punësimit janë me Kod Pune, sepse çdo sh.a është me Kod Pune, në ndryshim nga institucionet publike, që është krijuar DAP-i, dhe ky është elementi thelbësor. Elementet e konkurrencës për ego midis ANTA-s me rroga të larta dhe Autoritetit të Aviacionit Civil me rroga më të ulëta, janë problem tjetër. Punonjësit nuk ikin nga ANTA, sepse është niveli i rrogave më i lartë, jo për efekt të kontratës së punës apo të kontratës me Kodin e Punës. Ky është problemi, në terma të përgjithshëm, që duhet ekspertizë, në çdo institucion. Ekspertizë teknike e mirëfilltë duhet shumë më tepër tek ANTA, e cila, edhe në kuadër të marrëveshjes me Aero-Kontrollin, kanë pagat e tyre, kanë mënyrën e menaxhimit të tyre e të tjera. Autoriteti i Aviacionit Civil nuk është sh.a. Këto lloj përjashtimesh janë 11 deri tani, siç e tha kolegu Gështenja, por fillon një ortek më pas. Nëse përfaqësuesit e maxhorancës e shikojnë të arsyeshme, qoftë edhe ky institucion, që të paraqisni një propozim me shkrim për shkrirjen e DAP-it, mund të merret parasysht, mund ta diskutojmë dhe t'ia dërgojmë Kryeministrit. Edhe ai mund të jetë dakord me ju, por këto propozime duhet t'i sillni të shkruara, formalisht, t'i diskutojmë dhe t'ia dërgojmë Kryeministrit: "Nga dy përfaqësues të maxhorancës të Komisionit të Veprimtarive Prodhuese erdhi propozimi që DAP-i të shkrihet". Pa dyshim, mund ta diskutojmë.

Unë i bashkëngjitem pyetjes së kryetarit: a mund të na shpjegoni cilat janë kompetencat e jashtëzakonshme që duhet të kenë punonjësit e Autoritetit të Aviacionit Civil, për të cilët justifikohet anashkalimi i DAP-it dhe kalimi te Kodi i Punës, aq më tepër që vetë zoti Duraj e pranoi se megjithëse ka pasur mundësi për t'i marrë punonjësit me Kodin e Punës, në cilësinë e administratorit të sh.a-së, por përsëri atij i kanë ikur punonjësit. Ndërkohë, zotit Beci nuk i kanë ikur punonjësit, sepse niveli i pagave ka qenë i tillë tek ANTA që nuk i ikën asnjë nga punonjësit. Ky është problemi; kaq e thjeshtë është.

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Bushati!

Në fakt, ne nuk e kemi një iniciativë ligjore që t'ju paraqesim juve, se ndoshta nuk jemi edhe aq të lirë, sa ç'jeni ju në opozitë që bëni propozime të tilla, ne mbase nuk na lejon kryetari që e di se i ka ato kandidaturat në xhep dhe i nxjerr sa herë të dojë, kështu që ne nuk e bëjmë dot këtë gjë. Gjithsesi, sot diskutimin e kemi për një projektligj që rregullon

veprimtarinë e Autoritetit të Aviacionit Civil. Një nga ndryshimet, që propozohet, është edhe kjo, por nuk besoj se është vetëm kjo. Megjithatë, për sa kohë neve na ka lindur ky diskutim dhe ky debat, do të doja një përgjigje të pyetjes sime, por edhe të zotit Bushati, në mënyrë që të na jepni një shpjegim se cila është arsyeja pse e kërkoni ju këtë gjë.

Maksim Et'hemaj – Përshëndetje!

Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit, zotërinj deputetë!

Është një mundësi shumë e mirë për mua të prezantoj pse duhet ky ndryshim. Të them të vërtetën, nuk jam shumë kompetent për pjesën ekonomike dhe ligjore, por jam shumë kompetent te komisioni juaj që mendoj se keni 360 gradë pikëpamje lidhur biznesin. Pra, e shikoj një tavolinë komode për të folur, mbase në tavolinat tjera nuk do të flas, por do të flasin ekspertët e mi.

Zoti Gështenja tha që ne duam një person jopolitik, ekspert të fushës, që të ketë 5 vjet në administratë, por për administratën unë nuk di fare. Unë quhem Maksim Ethemaj, kam 30 vjet në Aviacionin Civil dhe kam qenë pjesë e zhvillimit të trafikut ajror. Gjithashtu, dua të t'ju bëj me dije se në vitin 1992 kur kam filluar punë atje, kishim një *turnover* prej 750 mijë dollarësh me 12 fluturime në ditë, ndërsa sot kemi një *turnover* me mbi 20 milionë dollarë me 1000 fluturime. Unë kam punuar me kompanitë më të mëdha të botës *Lockheed Martin*, jam trajnuar në institucionet më të mira të Aviacionit Civil, nuk jam dhe nuk kam për të qenë ndonjëherë anëtar i ndonjë partie; e mora këtë pozicion duke lënë *Albcontrol*-in, pasi tani është momenti për *change aviation*. Në qoftë se doni të dini pse duhet të bëhet ky ndryshim, unë do t'ju tregoj një e nga një pse duhet të bëhet ky ndryshim.

Zoti Bushati, në vetvete tha një të vërtetë, *change-i* është në dy elemente: rritja e kompetencave të drejtorit ekzekutiv dhe dalja nga DAP-i. Po, kjo është e vërtetë! Unë do të doja t'i thosha zotit Bushati që...

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Është vërtetë dhe tani do të të them pse.

Në qoftë se ne do të ishim subjektivë në bërjen e këtij drafti dhe do ta sillnim te ju, shumë mirë drejtori i Përgjithshëm i Aviacionit Civil mund të kishte një mandat 4 apo 5-vjeçar, gjë që nuk është në ligj. Qëllimi në vetvete nuk është që të marrë mandat dhe të marrë një karrige. Në qoftë se ju do të shikoni *LinkedIn*-in tim unë, bëj *lection* në ICAO në Komisionin European dhe jam këtu për të *move* së bashku në fushën e Aviacionit Civil. Pse duhet të dalim nga DAP-i? Është shumë e thjeshtë. Në qoftë se ju do të ktheheni *back* në kohë, dikush ka qenë deputet, dikush nuk ka qenë, por, duke qenë se jeni politikanë, duhet ta

shikoni që në vitin 2006 qeveria shqiptare dhe Komisioni European dakordësuan që Shqipëria, ndonëse nuk është pjesë e Bashkimit European, duhet të aplikojë të njëjtat standarde në Aviacionin Civil. Kjo marrëveshje quhet *ECA Agreement*, marrëveshja për qiejt e përbashkët europianë, ku, përveç vendeve të Ballkanit, është edhe Islanda, Zvicra, Norvegjia, *no new countries*. Pra, në vullnet të lirë ndoqëm atë rrugë, dhe bëmë shumë mirë që e ndoqëm.

Në vitin 2008, duke qenë se Aviacioni Civil ishte në vitin 2006 i paformalizuar dhe duke qenë se ka qenë në *under audit* të vazhdueshëm të Komisionit European, në vitin 2008 qeveria shqiptare me financimin european kërkoi një asistencë se cili do të ishte modeli i Aviacionit Civil në vitet e pasardhshme. Kompania franceze, e mirënjohur në botë, që quhet “Sofreavia”, i ofroi qeverisë shqiptare modelin e funksionimit të Aviacionit Civil. Pas gjithë informacionit, që mbarte brenda, modeli vinte në dy propozime: së pari, nëse Autoriteti i Aviacionit Civil do të ishte rregullbërës, pra do të bënte ligjin e Aviacionit Civil, në mënyrë të detyrueshme, duhej të ishte pjesë e DAP-it; së dyti, nëse *rulemaking*, bërja e ligjeve, do të ishte në kompetencë të Ministrisë së Transportit, siç është sot, *Civil Aviation Authority* duhej të ishte jashtë DAP-it.

E para, ju vetë kërkuat një model, ju erdhi modeli, por ne të gjithë nuk e zbatuam. Pse nuk e zbatuam? Unë nuk e di, por ky ishte modeli i propozuar nga institucionet ndërkombëtare.

E dyta, si pjesë e implementimit të ligjeve europiane, kërkohet që për pozicione të ndryshme të ketë një gamë të gjerë përfshirëse të njerëzve. Po marr shembullin e pilotit. Në Aviacionin Civil ka ekspertë, ka kontrollorë, që vijnë nga *Albcontrol*-i, ka pilotë, ka inxhinierë aeroportesh, ka inxhinierë të *navigation*-it, pra që të gjithë kanë detyrë shumë më të vështirë se sa *Albcontrol*-i.

Albcontrol-i *provide service, make money, civil aviation ensure* që pasagjerët të jenë *save* kur fluturojnë. Kjo nuk bëhet pa kompetencë, por do të kthehem më vonë te kompetenca, por po them pse duhet jashtë DAP-it.

Pra, një nga kërkesat, që ka komisioni për pozicion piloti që auditon kompanitë ajrore, thotë: ky pozicion pune duhet të ketë një pilot komercial ose një njeri me njohuri të ngjashme. Çfarë nënkuptohet me “njohuri të ngjashme”? Me “njohuri të ngjashme” kupton një pilot ushtarak dhe t’i shkon në DAP për ta vendosur këtë gjë dhe DAP-i thotë: “Ma hiq këtë, sepse është e pamatshme” dhe ti mbetesh te piloti. Shqipëria nuk ka pilotë që të punojnë në *Civil Aviation*, sepse duan *make money* me *airlines*. *Civil Aviation* nga 80 punonjës që

duhet të ketë në staf, sot ka 63, dhe paguan 30 mijë euro në vit për t'i *outsource* këto *function* nga jashtë. Pse? Sepse ne nuk i krijojmë dot kapacitetet.

Le të kthehemi *back*. A do të kërkojmë 67-vjeçarët, siç e mbajti *Civil Aviation* një pilot, sepse nuk kishte tjetër, apo do të krijojmë gjenerata të reja me specialistë në fushën e aviacionit? Ma thoni ju, sepse ju jeni në fushë! Unë po ju flas hapur dhe dua që ta kuptoni qartë se çfarë jam duke thënë.

Helidon Bushati – Asnjë pilot në botë nuk punon për një autoritet, përveç momentit kur ka dalë në pension, sepse rrogat në sektorin privat janë të tilla. Tani, unë nuk dua t'jua shpjegoj juve, sepse jeni më kompetentë se unë në këtë fushë dhe nuk e vë në dyshim fare, por problemi është këtu: për sa i përket pozicionit të pilotit, unë besoj se ju...

(*Ndërhyrje pa mikrofon.*)

Jam dakord! Edhe unë kam eksperiencë si drejtues në një fushë të caktuar...

(*Diskutime pa mikrofon.*)

Zotëri, është kryetari ai që vendos, të lutem! Kemi qenë shumë mirë, Benet, deri tani!

(*Ndërhyrje pa mikrofon.*)

Zotëri, jemi të gjithë të barabartë këtu!

Arben Pëllumbi – I lemë replikat me njëri-tjetrin! Jemi të gjithë për një qëllim këtu dhe duam të kuptojmë këtë gjë.

Zoti Bushati, unë jua dhashë fjalën, por, ju lutem, mos bëni më ndërhyrje kur shpjegon drejtori, se ka një të drejtë, pasi ai po fliste. Unë mendova se ju kishit një gjë të shpejtë për të komentuar, ndaj mos bëni diskutime. Të mbarojë drejtori, sepse jemi të gjithë të interesuar për të kuptuar.

Maksim Et'hemaj – Po, është e vërtetë çfarë tha zoti Bushati që një pilot nuk preferon të punojë në *Civil Aviation*, por *Civil Aviation* kontrollon procesin. Çfarë do të thotë kjo? Në qoftë se unë paguaj çdo vit minimalisht 30 mijë euro për të inspektuar kompanitë ajrore, a nuk do të ishte më mirë që unë të rekrutoja dy djem të rinj, t'i trajnoja me 60 mijë apo 70 mijë euro për pilot dhe të mos t'u jepja orët e fluturimit. Një pilot fluturon dhe del nga *Civil Aviation*, në qoftë se ai ka licencën, ka edhe 900 orë fluturimi. Pra, në qoftë se unë e trajnoj derisa të marrë licencën, duke plotësuar *regulation*-in european për kompetencën, nuk ikën asnjëherë nga *Civil Aviation*. Në qoftë se unë atë *gay* e marr dhe i bëj një kontratë 7-vjeçare, është *simple* të flasësh, për t'i mbrojtur ato para, ju bëjini vetë se sa *cost benefits* shkojnë. 70 mijë euro, unë paguaj 30 mijë euro në vit për *inspection*, se ma ka kërkon *regulation*-i european. Domethënë, unë për 2 vjet *inspection* marr një 23-vjeçar dhe e kam për

gjithë jetën. Pra, për çdo çështje të tillë, në qoftë se ti ngre procese brenda, normal që ai nuk mund të paguajë dot te kompania ajrore, por nuk mund të paguhet as me pagat sotme.

Kthehemi te DAP-i. Elementi i parë janë modelet që ne i kemi zgjedhur vetë, rregullbërja e Ministrisë së Transporteve, *Civil Aviation* jashtë.

E dyta, DAP-i në njëfarë mënyre nuk të lejon që ti të zgjedhësh njerëz për të zhvilluar dhe shembulli është piloti.

E treta, *evolution performance is very important*. Në qoftë se shikoni DAP-in, sot DAP-i të jep një element që ta popullosh vetë, por nuk ka një *link* midis objektivave strategjike, midis performancës së individit dhe kënaqësisë së klientit. Pse e them këtë? Është rasti më tipik në *Civil Aviation*. Në qoftë se ju ktheheni *back* dhe shikoni në ICAO dhe hapni performancën e Aviacionit Civil në Shqipëri, ju do të gjeni që në fushat e trafikut ajror ne jemi mirë, sepse është investuar. Në fushën e transportit ajror, që janë kompanitë ajrore dhe aeroportet, jemi nën mesatare. Kur shikon për çudi *evolution performance*, që individi performon shumë mirë dhe merr 1-sha, 2-sha dhe merr bonuse, ndërkohë, kur shikon objektivat strategjike të Aviacionit Civil, ti nuk ke progres, ti ke regres dhe këto duhen të *linked*. Kjo do të thotë që vetë e kemi zgjedhur modelin, pengesa në rekrutimin e stafeve, që të zhvillohen, na mban peng në burime njerëzore dhe në njerëz që janë mbi moshën e pensionit. Ndërkohë që kemi gjenerata, që kanë mbaruar brenda dhe jashtë Shqipërisë, të cilat janë gati të kontribuojnë.

E treta, është *evolution performance*.

Tri elemente janë të mjaftueshme për ne që të mendojmë që, në qoftë se nuk *change*-im, ne nuk do të ecim bashkë me zhvillimin.

Të nderuar deputetë, si pjesë e këtij komisioni shumë të rëndësishëm, unë do të doja të mendonit se ku do të jetë Aviacioni Civil pas 5 vjetësh. Unë mbase nuk do të jem, por po të isha do ta kërkoja 5 vjet mandatin, do ta merrja, por unë nuk dua këtë gjë, unë dua ta ngremë së bashku Aviacionin Civil. Ku do të jetë? *Wizz air*-i po i *expand* operimet, po shkon nga 9 avionë në 19 avionë. Jemi duke finalizuar marrëveshjen për të hapur *maidness* të kompanive ajrore këtu, ku kërkohen rreth 800 apo 900 veta. A nuk ka ardhur koha të mendojmë se si mund ta *expand* këtë biznes, të shkojmë në universitete së bashku? A mundet *Civil Aviation* sot me këto *resource* që ka dhe me këto pengesa të mundet të ecë përpara me biznesin?

Thank you!

Arben Pëllumbi – Faleminderit!

Po, zoti Bushati.

Helidon Bushati – Atëherë, zoti Et'hmaj, po e filloj nga fundi për ndihmën ndaj biznesit dhe përfaqshen pozitive ndaj biznesit.

Ti more një target, siç është *maintenance*, dhe ka pasur një eksperiencë, zoti Et'hmaj, ka qenë pikërisht poshtë zyrave të zotit Bonati, kur ishte në cilësinë e drejtorit të ANTA-s, dhe bëhet fjalë për një kompani të certifikuar për të bërë *maintenance* të helikopterëve. Ju e dini besoj, meqenëse keni vite në Aviacionin Civil, që ministri apo ministrja e Mbrojtjes i para pak viteve, nuk ka rëndësi kush ka qenë, e bëri të ikte atë biznes shumë i veçantë, që bënte *maintenance* të helikopterëve, të ushtrisë dhe të civilëve.

Sot, zoti Et'hmaj, ti nuk ke asnjë helikopter operacional nga këta të mëdhenjtë. Nuk është detyra juaj, por, meqenëse po flisnit për një përfaqshje pro biznesit. Kompania ka qenë e licencuar me përbërje *maintenance*, ka qenë nga *Eurocopter*-i, meqenëse doni ta dini dhe kishte sistemet për të certifikuar jo vetëm *Eurocopter*-i, por edhe *August* e të gjitha. Për këtë gjë unë di po aq sa edhe ju.

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Të lutem, për këtë gjë di po aq sa edhe ju!

Sot helikopterët shkojnë dhe xhirojnë nëpër Europë, sa në Poloni, sa në Francë për të bërë *maintenance* dhe nuk ka një helikopter operacional sot për situatën e zjarreve dhe ky është realiteti, ka dalë edhe në medie, meqenëse fole pro biznesit.

Për sa u përket elementeve ne po fokusohemi këtu, të dashur kolegë, sepse e pranoi edhe vetë zoti Ethemaj që ky ligj këto dy ndryshime ka, nuk ka ndryshime të tjera, prandaj ne po fokusohemi këtu.

Për sa i përket elementit të marrjes në punë, për të marrë një 23-vjeçar për t'i dhënë *skills si pilot*, pa orët e fluturimit, i dashur, mund të merret shumë mirë me konkurs dhe, në qoftë se është puna për të investuar tek ai, pa dyshim investo; asnjëri nuk është kundër kësaj gjëje, por a je i zoti pastaj për ta mbajtur... Pra, nuk të shërben ty Kodi i Punës për të marrë një 23-vjeçar *unskill*, pa *skills*, prandaj ti ke probleme me argumentimin tënd, sepse për të marrë një 23-vjeçar mund ta marrësh nëpërmjet DAP-it dhe e bën me *skills*. Argumenti juaj duhej të ishte nëse e do me *skills*, se ti e fillove argumentin me pilotin, dhe doja të thosha pjesën, meqenëse është diçka shumë specifike, është e vërtetë kjo. Të paktën aktualisht, edhe për pak vjet, ka ende në Shqipëri, zoti Et'hmaj, pilotë, të cilët kanë fluturuar me *rigid flight*, me avionë me krahë *rigid* pilotë ushtarakë, janë gjithmonë e më pak, pasi dikush ka ikur jashtë shtetit, por ende ka nga ata që nuk janë sot në forcat ajrore, që kanë ende me mijëra orë fluturime me aviacionin ushtarak të kohës, se njihet kjo, por sot janë të papunë, luajnë domino. Shumë mirë këta mund të merren në punës, se janë duke mbetur gjithmonë e më pak

për efekt moshe, por akoma ka sot nga ata që nuk mund të punojnë në kompani, për shkak të elementeve, standardeve e të tjera, por atë punë mund ta bëjnë shumë mirë, meqenëse u kape shumë te pozicioni i pilotit, që është shumë specifik, por duhet një. Mund të ketë 2-3. Përsëri mund të rregullohet edhe në këtë ligj, duke thënë: “10% e stafit, për arsye të *skills*-ave specifike që duhet të ketë, mund të merret me Kodi Pune” dhe pastaj specifikimet i bën me VKM, nuk ka ndonjë problem, i fut këtu. Ju doni ta hiqni të gjithë stafin nga e drejta e konkurrimit, nga detyrimi i konkurrimit. Ky është problemi. Kështu që, për sa i përket përjasjes *probusiness*, jemi të gjithë shumë *probusiness* dhe këtë gjë duhet ta shohë qeveria juaj, që edhe ato specifikat që kishte...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Kur them “qeveria juaj”, nuk e kam me ty personalisht, por meqë je aty.

Ishte një kompani shumë specifike në Shqipëri, ku vinin helikopterë edhe nga Ballkani për të bërë *maintenance* dhe e hoqët, e larguat. Kjo është përjasja.

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti Bushati!

Fjala për zotin Et’hemaj.

Maksim Et’hemaj – Shumë faleminderit, zoti kryetar!

Ishin interesante!

Dy gjëra dua t’i them zotit Bushati. Këtu jemi duke folur për aviacionin civil. *Starter craft*, përfshirë helikopterët, organizatat e mirëmbajtjes së helikopterëve ushtarakë, nuk është pjesë e aviacionit civil. Kjo është e para.

E dyta, mund të ketë 1000, 2000 pilotë ushtarakë. Problemi është se po flasim për aviacionin civil, me *regulation* europian, ku nuk lejohet të fluturojë asnjë pilot, në qoftë se ka qenë *fighter* dhe nuk ka kryer fluturime instrumentale. Kështu që shumë mirë që janë atje...

Më vjen keq, të mos hyjmë në debate profesionale, se unë nuk jam politikan dhe nuk të ndjek dot, por në fushën time të kompetencës është mirë ta respektojmë profesionistin!

Arben Pëllumbi – Kush e do fjalën?

Zoti Gështenja ka një pyetje.

Lefter Gështenja – Me shumë respekt për gjithçka që thatë, si është proceduar deri më sot?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Si keni proceduar? Nuk keni qenë rezultativ si institucion?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Të lutem!

Nuk keni funksionuar me rregullat e DAP-it deri më sot? Keni funksionuar apo jo?
Kjo është pyetja.

Maksim Et'hemaj – Kemi funksionuar.

(Zoti Maksim Et'hemaj flet pa mikrofon.)

Sot jemi *under* DAP. Cili është produkti? Nga 80 vetë, që duhet të jetë struktura e aviacionit civil, jemi 63, pra 17 veta më pak, që i bie 20%. Pse? Ka pasur tentativë për t'i populluar, por për shkak se DAP-i kërkonte të hiqnim këtë apo atë, asnjëherë nuk u populluan këto vende. Sot ka vakanca...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

E para, është struktura që vetë ne kemi kërkuar. Ne kërkojmë ekspertizë nga të huajt dhe pastaj e harrojmë dhe pas 15 vjetësh themi: “Pse?”. Vetë e kemi zgjedhur këtë model. Keni zgjedhur që përbërja të ngelet në MIE, aviacioni civil të jetë siç duhet të jetë. E para, ju e kaloni, por vetë është zgjedhur ky model. Në 2006-n e ka kërkuar qeveria shqiptare këtë gjë. Kthehemi pas; çfarë po bën DAP-i sot? 80 me 63. *Performance indicator* është një tregues shumë i mirë i situatës. Ku do të shkojmë? Kërkohet të rriten kapacitetet. Do të jenë 800-900 forca pune, që do të bashkohen në aviacion për 2-3 vjet, do të jetë dhe stafi i Vlorës që do të certifikohet. Po rritet volumi i biznesit në aviacion civil.

Arben Pëllumbi – Edhe dy pyetje të shpejta nga zoti Bushati.

Helidon Bushati – Kam edhe dy pyetje, që kanë lidhje me punën tuaj.

Gjithmonë e më tepër po njihemi nga ana e medieve me vonesa të pajustificuara të kompanive ajrore nga Tirana apo nga destinacione të huaja për në Tiranë. Çfarë po bën autoriteti i aviacionit civil për këtë? Sepse është absolutisht fushë e kompetencës suaj. Kjo ishte pyetja e parë.

E dyta, përse kompanitë ajrore nuk po operojnë në aeroportin e Kukësit? Meqenëse u përdor aeroporti i Kukësit për të zgjatur afatin e koncesionit të Rinasit. Tani, pse nuk po punon fare aeroporti i Kukësit?

Këto dy pyetje kisha.

Arben Pëllumbi – Fjala për ju, zoti Et'hemaj.

Maksim Et'hemaj – Këto janë *scoop*-e. Nuk kanë lidhje me ligjin.

(Zoti Helidon Bushati flet pa mikrofon)

Më pëlqen shumë pyetja dhe do të doja shumë që përgjigjen që do t'ju jap ta ndanit dhe me të tjerët, sepse...

Helidon Bushati – Jemi *live*.

Maksim Et'hemaj – Dakord. Shumë mirë.

Për sa u përket vonesave, në fakt, ato nuk janë në aeroportin e Rinasit, nuk janë nga “Wizz Air”, por janë në të gjithë rrjetin europian të aeroporteve.

Unë dua t’ju them disa shembuj dhe pastaj t’ju jap edhe referencat. *Easy jet*, që të operojë një avion me 180 pasagjerë, që është *airbus 320*, kërkon të ketë edhe 5 stjuardesa, përveç 2 pilotëve. Sot *easy jet* ka hequr nga konfiguracioni i avionit 15 vende të fundit dhe operon me 4 *cabin crew*. Pra, kompanitë ajrore kanë *lack of staf*.

Shkojmë në aeroport. Nëse ju shkoni në *Schipol* ose në *Gatwick*, dje ishte dhe në Londër, koha mesatare e bagazheve për *arrivals* është 2 orë e gjysmë. Kjo do të thotë që, nëse të gjithë pasagjerët vonohen 2 orë e gjysmë, fluturimet e mëvonshme që vijnë do ta akumulojnë këtë vonesë dhe mund të qëllojë që kompanitë ajrore nuk kapin targetin që kanë nga Komisioni Europian për vonesa jo më shumë se 3 orë. Kjo do të thotë që do të paguajnë penallti më shumë dhe i anulojnë. Pra, ne kemi mungesë stafi në kompani ajrore, mungesë stafi në aeroport, që janë dhe në *security*, dhe në *baggage* dhe i detyron kompanitë ajrore të shmangin penalitetet përkundrejt pasagjerit, se ka *regulation*, dhe anulojnë fluturimet. Në qoftë se flasim për vonesat e “Wizz Air”-it, do të flasim për vonesat në fluturimin e dytë ose të tretë, jo në fluturimin e parë, sepse çdo vonesë që gjenerohet në fluturimin e parë akumulohet dhe bëhet me e madhe në fluturimin e fundit. Sot vonesat e aeroportit të Tiranës janë zero. Ka shumë vonesa në Milano, ka shumë vonesa në Paris, në Amsterdam. Ne fluturojmë në 56 destinacione dhe aty ku ka mbipopullim, ka vonesa. Mos harroni se vonesa e fundit vjen për shkak të akumulimit të vonesës së fluturimit të parë dhe të dytë. Pra, me pak fjalë dua t’ju them atë çka Komisioni Europian bëri *statement* javën e fundit, që aviacioni është gati të ringrihet, por infrastruktura në aeroporte dhe mungesa e stafit për shkak të *Covid-it* e pengon. Nuk e di nëse iu përgjigja pyetjes së parë.

Pyetja e dytë ishte në lidhje me aeroportin e Kukësit. Në fakt, fluturimi i djeshëm ka qenë rreth orës 19:40. Lajmi i mirë për ju dhe për biznesin është që ne po mundohemi, jemi në fazën e përmirësimit të infrastrukturës së aeroportit të Kukësit për të operuar dhe natën. Pra, aeroporti i Kukësit ka operuar në lindjen e diellit dhe në perëndimin e diellit. Me investimet që janë bërë, me përmirësimin e procedurës jemi në fazën e certifikimit që në aeroportin e Kukësit të fluturohet dhe natën. A ka fluturime? Dje ka pasur në 19:40. Sa ka? Për të thënë të vërtetën, nuk e di, se tani është punë biznesi, nuk është më punë e aviacionit civil. Ata e ndërtuan, ne e certifikuam, ia dhamë në operim, i audituam, i rrisim kapacitetet, duke futur orët e shërbimit dhe natën, kjo është detyra jonë.

U përgjigja?

Arben Pëllumbi – Faleminderit për përgjigjet!

Kam edhe unë nja dy pyetje, më shumë për të qenë të qartë.

Ju thatë që nuk jeni institucion buxhetor. Nga ju vijnë të ardhurat?

Kush jua përcakton këto tarifa?

Tarifat që vendosen i keni ju në dorë, pra i përcaktoni ju apo janë tarifa që janë të normuara nga një sistem europian apo diçka e tillë?

Si jemi duke ecur ne me *check in-in online*? Se shikoj që disa kompani e bëjnë dhe disa të tjera jo. Meqenëse për forcën tonë, për maxhorancën tonë, *online*-i është një prioritet, do të doja të dija, në aeroportin e Rinasit si do të shkojmë me *check in-in online*?

Maksim Et'hemaj – Shumë faleminderit, kryetar!

Pyetja e parë ishte për tarifën. Në fakt, kjo që do të them tani shkon në favorin e pyetjes së zotit Bushati, nëse aviacioni civil ka ekspertë. Të ardhurat e aviacionit civil vijnë nga tri burime. Burimi i parë janë pasagjerët në aeroport; burimi i dytë janë të gjitha *transit flights* dhe burimi i tretë janë shërbimet që ofron aviacioni civil për palët e treta. Ky i treti është minimalist dhe ne do t'i hymë me themel, që të gjenerojmë më shumë të ardhura, se kemi nevojë për më shumë të ardhura. Kjo do të thotë që sot përditësimi i manualeve kërkon *effort*-e nga ne dhe marrim 5 euro, ndërkohë që *everidge* është 200 euro në Europë. Pra, ka mundësi. E lëmë këtë të tretën, se është puna jonë. Për mbikalimet tarifën përcaktohen nga *Eurocontrol*-i. Ne nuk përcaktojmë asnjë tarifë. Pse? *Eurocontrol*-i e vlerëson faktin se aviacioni civil ka aktivitet në sigurinë e operimeve të trafikut ajror dhe *mandate Albcontrol*-in që 6 euro për çdo mbikalim të kalojë në buxhetin e aviacionit civil. Pse? Sepse ne bëjmë *oversight*-in, ne sigurojmë *safety*, ne kërkojmë kompetencë njësoj si kontrollorët. Ndryshimi është që ne jemi *state*, nuk *provide service*, ato *provide service*. Burimi i dytë të ardhurave është nga pasagjerët. Është 1 ose 1,5 euro për pasagjer, nuk e mbaj mend mirë, edhe kjo nuk përcaktohet nga ne, por është e shkruar në marrëveshjen koncesionare të aeroportit të Tiranës. Pra, këto janë të ardhurat tona. Jemi prapë *business*, kërkojmë rritjen e pasagjerëve, sepse rriten të ardhurat tona. Këtë vit po shikojmë për 4,2 milionë pasagjerë, që është *good* për ne, *good* për çdo njeri.

Nuk e di nëse u përgjigja.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Për sa i përket *check in-it online*, ka pasur një problem real. 80% e kompanive që operojnë në Shqipëri e bëjnë *check in-in online*. Sistemi që ka aeroporti i Tiranës është 100% *compatible* për të bërë *check in-in online*. Problemi pse nuk është masiv është për shkak të *Covid regulation*. Pra, ti mund të bësh *check in-in online*, por pasagjerët duhet të kenë PR *test* dhe evidenca të tjera. Kjo e detyron procesin të shkojë patjetër në *check in*. Çfarë kemi bërë

ne si aviacion civil? Dje kemi lëshuar një *extraction*, ku i kërkojmë autoritetit të shëndetit, që është një komitet që bën *guidelines* për shëndetin në aviacion, të heqë të gjithë *ristruction* për aviacionin në Shqipëri, pra të mos kërkohe maska, me qëllim që ne ta çojmë *flow*-n në *check in online*.

Ndërkohë, mbase ju e dini që aeroporti i Tiranës është në fazën e zgjerimit dhe një nga gjërat e reja që do të ketë ky zgjerim është që do të fillojmë të implementojmë aty *e-Pass*. Fillimisht do të implementohet për pasagjerët europianë, që nuk do të kenë nevojë të shkojnë në *border control*, por do të jetë *readable machine* dhe do të kalojnë. Gradualisht do të implementohet dhe për qytetarët shqiptarë. Pra, objektivi ynë është të krijojmë kapacitetet maksimale, optimale për pasagjerin, në 1,4 *square meeting passengers* dhe të krijojmë *quick access* në *security belt* dhe në *border control*. Si do ta realizojmë *security belt*? Do të instalohen 6 *security belt*, versioni i fundit, i cili *processing time* të pasagjerit e ka shumë më të shpejt se ai aktual, se nuk kërkohe të nxirret laptopi dhe janë disa facilitete të tjera. Kështu që jemi në fazën e përmirësimit të shërbimit për pasagjerët, që janë shumë të rëndësishëm, sepse ata janë *customer* me të cilët matim punën tonë.

Arben Pëllumbi – Po, zoti Bushati.

Ju lutem, jepini përgjigjet më të shkurtra, se, po i dhatë kaq të gjata, zoti Bushati gjithmonë do të gjejë një pyetje për t’jua bërë!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Helidon Bushati – Pimë kafe me qejf, por nuk është këtu diskutimi; diskutimi është përmirësimi i shërbimit.

Në kuadër të qeverisjes *online*, qeverisjes *wireless*, një ndër presupozimet që ajo ka është që të mos ketë nevojë qytetari për të shkuar te sporteli. Tani, në kuadër të punës suaj, te kjo *e-Albania*, ku e gjithë qeverisja është këtu, nuk gjeta formularin *online* të ankesës për vonesat apo për elementet kur udhëtari bën ankesë për një linjë ajrore. A mund të punoni ju, si autoritet, që të fusni një modul ankimi në *e-Albania*? Kështu nuk ka nevojë të vihet më as në sportelet tuaja, se jeni ndër të fundit në këtë qeverisje të suksesshme, që nuk keni futur akoma modul tuaj tek *e-Albania*!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo, kjo ishte me ironi.

(Diskutime pa mikrofon)

Arben Pëllumbi – Duke i falënderuar edhe një herë të gjithë të ftuarit për prezantimet dhe shpjegimet që na dhanë, e mbyllim këtu mbledhjen!

Do të rimblidhemi përsëri për të vazhduar, edhe në varësi të raporteve që do të na sjellin komisionet e tjera, diskutimet për këtë projektligj.

Faleminderit!

MBYLLET MBLEDHJA