

**RELACION  
PËR  
PROJEKTLIGJIN  
KODI AJROR I REPUBLIKËS SË SHQIPERISË**

**I. QËLLIMI I PROJEKTAKTIT DHE OBJEKTIVAT QË  
SYNOHEN TË ARRIHEN**

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

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

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

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

Pas marrjes së mendimeve nga ministritë linjës, reflektimit të tyre, me **VKM nr. 311, datë 31.5.2018 “Për propozimin e projektligjit “Kodi Ajror i RSh”**, projektligji u përcoll për miratim në Kuvend. Gjatë shqyrtimit në komisionet parlamentare në periudhën Shtator – Tetor 2018, në Komisionin e Veprimtarive Prodhuese, për shkak të daljes së një Rregulloreje të re Evropiane 2018/1139 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil”, e cila shfuqizon Rregulloren EU nr. 216/2008, dhe është Rregullorja Bazë në fushën e aviacionit civil, projektligji u tërhoq, me qëllim reflektimin e kësaj rregulloreje evropiane.

Projektligji i paraqitur për mendim, është drafti i ripunuar i projektligjit të propozuar me VKM e mësipërme.

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

Miratimi i këtij projektligji nuk është i planifikuar në programin analitik të projekt akteve të Këshillit të Ministrave për vitin 2019, por është i planifikuar në Planin Kombëtar të Integritimit Evropian.

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

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

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

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

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

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

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

Projekt ligji i propozuar është në përputhje me nenet 81 dhe 83, pika 1 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë dhe në përputhje me detyrimet që burojnë nga Marrëveshjet Ndërkombëtare dhe Konventat për aviacionin civil, në fuqi në RSH, e po ashtu marrin në konsideratë edhe ligjet e fushave të tjera specifike që prekin veprimtarinë e aviacionit, siç është legjislacioni për licencimin.

Zbatimi i Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit (MSA), shtron para Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë detyra të rëndësishme në lidhje me ndryshimet e legjislacionit kombëtar në përfrimin me legjislacionin e BE-së.

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

- Strukturën aktuale legjislative të KE (*acquis communautaire* të transportit ajror);
- Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar (Konventën e Çikago-s);

Projektligji është hartuar sipas standardeve të vendosura në **Konventën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO)**. Në të gjejnë pasqyrim masat zbatuese të detyrueshme në Aneksat e kësaj Konvente si më poshtë:

- Aneksi 1- Licencimi i Personelit;
- Aneksi 2- Rregullat e Ajrit;
- Aneksi 3- Shërbimi Meteorologjik për Lundrimin Ajror Ndërkombëtar;
- Aneksi 4- Informacioni Aeronautik;
- Aneksi 5- Njësitë e Matjes për tu përdorur në Operimet në Ajër dhe në Tokë;
- Aneksi 6- Operimet e Avionit;
- Aneksi 7- Shtetësia e Avionit dhe Shenjat e regjistrimit;
- Aneksi 8- Vlefshmëria ajrore e Avionit;
- Aneksi 9- Fasilitetet;
- Aneksi 10- Ndërlidhjet Aeronautike
- Aneksi 11- Shërbimet e Trafikut Ajror;
- Aneksi 12- Kërkimi dhe Shpëtimi
- Aneksi 13- Investigimi i Aksidenteve dhe Incidenteve Ajrore;
- Aneksi 14- Aerodromet;
- Aneksi 15- Shërbimet e Informacionit Aeronautik;
- Aneksi 16- Mbrojtja Mjedisit;

- Aneksi 17- Siguria (security) Mbrojtja e Aviacionit Civil Ndërkombëtar kundër akteve të Ndërhyrjes së Paligjshme;
- Aneksi 18- Transporti i Sigurt i Mallrave të rrezikshme nëpërmjet Ajrit;
- Aneksi 19- Menaxhimi i Sigurisë (safety).

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

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

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

Gjithashtu në këtë projektligj janë parashikuar edhe dispozita për nxjerrjen e akteve nënligjore, të cilat do të *përafrojnë plotësisht* rregulloret evropiane të mësipërme, si dhe i hap rrugë përafrimit të legjislacionit edhe me rregullore të tjera evropiane.

## VI. PËRMBLEDHJE SHPJEGUESE E PËRMBAJTJES SË PROJEKTAKTIT

Projekt ligji, i cili ruan strukturën e ligjit në fuqi, është një tekst i konsoliduar i ligjit 10040 “Kodi Ajror në RSH”, i ndryshuar, duke përfshirë të gjithë ndryshimet, futjen e dispozitave të reja dhe unifikim të terminologjisë, është i ndarë në 12 kapituj dhe përmban 165 nene, me përmbajtje si vijon:

- Kapitulli I : Objekti, Subjektet dhe Parimet e Përgjithshme;
- Kapitulli II: Operimet në transportin ajror;
- Kapitulli III: Operimi i avionit;
- Kapitulli IV: Aerodromet;
- Kapitulli V: Rregullat e Ajrit;
- Kapitulli VI: Lundrimi Ajror;
- Kapitulli VII: Kërkimi dhe Shpëtimi;
- Kapitulli VIII: Investigimi i aksidenteve dhe incidenteve;
- Kapitulli IX: Raportimi i Ngjarjeve;
- Kapitulli X: Siguria;
- Kapitulli XI: Përgjegjësia dhe të drejtat e pasagjerëve;
- Kapitulli XII: Kundërvajtjet dhe Gjobat.

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

Në Nenin 2 “Parime të përgjithshme” përmbahen shpjegimet mbi hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë. Në këtë draft *është përfshirë edhe parashikimi që i jep mundësinë Shqipërisë të angazhohet në iniciativa rajonale siç janë blloqet funksionale, Blue Med, ose JSPA, iniciativa të mbështetura dhe nxitura nga legjislacioni evropian i fushës. Duke konsideruar që angazhimi në to ka të bëjë me çështje ndërkombëtare dhe të sovranitetit, është parashikuar ratifikimi me ligj i marrëveshjeve në fjalë.*

Në Nenin 3 “Fusha e zbatimit”. Ky projektligj zbatohet për aviacionin civil dhe rregullon veprimtarinë e avionëve civilë.

Fushës së zbatimit të këtij ligji në këtë draft, *i janë shtuar (shkronjat ‘d’ dhe ‘e’ të pikës 1) edhe aeroportet që gjenden në territorin e Republikës së Shqipërisë dhe që nuk janë ekskluzivisht në përdorim për qëllime ushtarake, operatorët e aeroporteve, transportuesit ajrorë, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, ofruesit e shërbimeve të tjera aeroportuale dhe të gjitha entitetet (persona fizik ose juridik, vendas apo të huaj) që kanë detyrime për të zbatuar Standardet dhe Praktikën e Rekomanduara të ICAO-s dhe që operojnë brenda ose jashtë aeroportit/ve dhe që ofrojnë mallra dhe/ose shërbime në ose përmes aeroporteve.*

Ky zgjerim i fushës së zbatimit është kryer me qëllim ndjekjen e hierarkisë të rregull bërjes dhe politik bërjes në fushën e aviacionit civil, në mënyrë që mos

të ketë keqkuptime të mundshme për zbatueshmërinë ose jo të këtij ligji dhe akteve nënligjore në zbatim të tij, për çdo entitet që operon në këtë fushë. Standardi me të cilin përafrohet ky ndryshim është ai i Rregullores (EU) Nr. **2018/1139** të Parlamentit Evropian dhe Këshillit datë 4 Korrik 2018 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe për themelimin e EUASA-s...” (*më poshtë do cilësohet si NBR*) dhe Rregullores EU Nr. 300/2008 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë në aviacionin civil dhe shfuqizimin e Rreg 2320/2002”.

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

Në Nenin 5 “Përkufizime”, jepen përkufizime të termave të industrisë së aviacionit që përdoren në këtë projektligj. Me qëllim lehtësimin në përdorim dhe në komunikim disa nga akronimet e përdorura janë ruajtur ato të rregulloreve Europiane që janë edhe sipas ICAO. Në këtë draft *janë shtuar dhe disa përkufizime.*

Në Nenin 6 “Autoritetet përgjegjëse”, përcaktohen autoritetet përgjegjëse të fushës së aviacionit civil që janë Ministri përgjegjës për transportin ajror, autoritetet në varësi të Ministrit (Autoriteti i Aviacionit Civil, Autoriteti i Investigimit dhe Strukturat përgjegjëse për shërbimet e kërkim-shpëtimit). Në pikën 2 të këtij neni përcaktohen operatorët dhe entitetet e tjera që ofrojnë shërbimet e tyre në përputhje me këtë projektligj si Operatorët e aerodromeve (aerporteve), operatorët e avionit, ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror dhe entitetet e tjera).

Në Nenin 7 përcaktohen përgjegjësitë e Ministrit përgjegjës për transportin.

Në Nenin 8 përcaktohen përgjegjësitë e Autoritetit të Aviacionit Civil, për të ushtruar funksionet dhe detyrimet e saj kudo ku përcaktohet në këtë ligj ose në aktet e tjera të dala në zbatim, si dhe përcaktimin se organizimi dhe funksionimi i këtij Autoriteti rregullohet me ligj të veçantë. Në këtë nen, është shtuar pika 6, sipas së cilës:

*AAC ka të drejtë të bëjë përjashtime nga zbatimi i rregullave në fuqi, veçanërisht në rastet kur parashikohen në këtë Kod dhe aktet e dala në zbatim të tij që lejojnë përjashtimet, me kusht që pas një vlerësimi, të arrihet në konkluzionin që mospërputhshmëria dhe masat e marra do të ruajnë të njëjtin nivel sigurie operimi me atë të kërkuar nga rregullat në fuqi. Rastet e përjashtimeve dhe masat për ruajtjen e nivelit të sigurisë përcaktohen në një rregullore të miratuar nga Ministri.*

## **Ky parashikim mbyll një nga gjetjet për legjislacionin primar në Shqipëri, të evidentuar nga auditi (*Safety audit*) i ICAO-s, i vitit 2012.**

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

Koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore është një koncept i sanksionuar për hapësirën ajrore të Bashkimit Evropian dhe të cilin Shqipëria është angazhuar dhe është e detyruar ta zbatojë për shkak edhe të MSA-së. Në këtë kontekst, duhet të kihet parasysh që hapësira ajrore, për sa kohë nuk është e ndarë në mënyrë të përhershme në pjesë civile apo ushtarake, do të menaxhohet në mënyrë të vazhdueshme, rast pas rasti, në bazë të kërkesave të përdoruesve, qofshin civile apo ushtarake. Koncepti i përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore do të zbatohet në tre nivele të menaxhimit të hapësirës ajrore (strategjik, pre taktik dhe taktik). Për koordinimin e veprimeve brenda fushëveprimit të kompetencave të tyre, në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore dhe kontrollin e zonave të sigurisë rreth aeroporteve civile, krijohet Komiteti për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore shqiptare, me përfaqësues të ministrisë përgjegjëse për transportin dhe të ministrisë përgjegjëse për mbrojtjen. Parashikimi për FUA-n është një nga risitë e këtij projekti, që krahas përmbushjes së standartit të BE-së në nivel të legjislacionit primar, mbyll edhe një nga gjetjet e EASA-s për aviacionin civil shqiptar.

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

- Edhe ky parashikim bën pjesë tek të rejat që sjell ky projektligj.

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

Në Kapitullin III “Operimi i avionit” (nenet 30-50), përcaktohen rregulla lidhur me regjistrimin e avionëve, shenjat e avionëve, përgjegjësitë për avionët e regjistruar në Shqipëri ose avionët e regjistruar në një shtet tjetër sipas detyrimeve që rrjedhin nga Konventa e Çikagos. Në këtë draft është shtuar pika 2 e nenit 32 *për heqja e avionit nga regjistri, kur kërkohet nga aplikanti, shoqërohet me lëshimin e certifikatës së çregjistrimit nga AAC-ja.*

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

Këto parashikime nuk kanë ndryshime thelbësore krahasuar me variantin aktual, por janë harmonizuar me NBR dhe konceptet e reja që ajo sjell. Një koncept i ri, është ai i “deklarimit”, si një dokument që del nga vetë operatori dhe që lejohet si mjet alternativ për të demonstruar përputhshmërinë me kërkesat në fuqi, në raste të caktuara, mbështetur në parimet e veprimit në bazë të performancës.

Gjithashtu, në Nenin 33, që ka të bëjë me zbatimit e nenit 83 bis të Konventës së Çikagos janë shtuar dy pika nga ligji në fuqi, ku në zbatim të saj, certifikata e



vlefshmërisë ajrore, licenca e radios dhe licencat e personelit fluturues, të lëshuara nga shteti i operatorit, të lidhura me transferimin e përgjegjësive sipas pikave 1 dhe 2, të këtij neni, do të njihen si të vlefshme nga AAC-ja, nëse përmbushin kërkesat e anekseve 1 deri në 8, të Konventës së Çikagos. Njohja e certifikatave dhe e licencave të lëshuara nga shteti kontraktues do të bëhet menjëherë nga personeli inspektues i AAC-së, pasi personeli i avionit paraqet një kopje të legalizuar të marrëveshjes së lidhur mes shteteve, sipas nenit 83 bis të konventës së Çikagos.

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

Në këtë kapitull, në këtë draft, është shtuar neni 50 “Mjetet e pilotimit në distancë”. Sipas NBR, parashikimi i ri për mjetet e pilotimit në distancë, është një parashikim i munguar në vendin tonë dhe i munguar edhe në legjislacionin e Bashkimit Evropian, deri në momentin e hyrjes në fuqi të NBR.

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

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

Ndërsa në nenin 57 përcaktohet detyrimi i operatorit të Aerodromit për nxjerrjen e Manualit të Shërbimeve të Operimit i cili miratohet nga AAC.

Në nenin 59, jepet kuptimi i fushës së fluturimit dhe kuptimi i fushës së fluturimit për avionët pa motor si dhe detyrimi për t’u regjistruar në regjistrin e fushave të fluturimit që mbahet nga AAC, kushtet për të cilat përcaktohen me udhëzim të ministrit përgjegjës për transportin.

Gjithashtu jepen përcaktimet e zonës së mbrojtur të aeroportit si dhe kufizimeve për ndërtim apo pengesa të tjera të cilat nuk duhet të cenojnë operimin e sigurtë apo të ndikojnë në instalimet e KLM-së. Një dispozitë e veçantë neni 67 lidhet me instalimet për matjet e zhurmave si dhe autoritetin kompetent përgjegjës dhe aktet nënligjore për çështjet që lidhen me zhurmat.

Në nenet 69-74, trajtohen klasifikimi i aeroporteve si të koordinuar apo me orare të rregulluara, caktimi i organeve përgjegjëse për alokimin e slotëve apo rregullim të orareve si dhe autorizimin për nxjerrjen e akteve nënligjore në zbatim të dispozitave të këtij Kapitulli.

Në nenet 73, 74 dhe 75 përcaktohen detyrimet e AAC-së për të siguruar hyrjen e lirë në treg të shërbimeve të përpunimit në tokë si dhe rezervimi i të drejtës për vetëpërpunim për një kategori të caktuar shërbimesh të përcaktuar në dispozitën

ligjore; gjithashtu rastet përjashtimore kur për shkaqe të përligjura AAC me kërkesë të entit menaxhues të aeroportit dhe pas konsultimeve me transportuesit ajrore dhe komitetin e përdoruesve të aeroportit, vendos kufizim të numrit të ofruesve, dhënie të një ose më shumë kategorie shërbimi një ofruesi të vetëm apo pezullimin e të drejtës për vetëpërpunim. Në vazhdim përcaktohen kërkesat dhe procedura për marrjen e të drejtës për shërbime të përpunimit në tokë apo vetëpërpunimin si dhe kompetencat e AAC për garantimin e të drejtave të ofruesve të shërbimeve.

Në nenin 82, projektligji parashikon miratimin e një rregulloreje nga ministri përgjegjës për transportin lidhur me rregullat e hollësishme për shërbimet e përpunimit në tokë në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Në Kapitullin V “Rregullat e ajrit” (nenet 83-85), jepen rregullat e përgjithshme të operimit të avionit në fluturim ose në zonën e lëvizjes në një aerodrom si dhe miratimin e rregullave teknike me akt nënligjor. Në këtë kapitull përcaktohet edhe mënyra e përdorimit të aerodromeve.

Në Kapitullin VI “Lundrimi ajror” (nenet 86-97), sanksionohet ofrimi i Shërbimit të Lundrimit Ajror (SHLA) me qëllim garantimin e sigurisë dhe përshpejtimin e lundrimit ajror si dhe bashkëpunimi me shtete të tjera për ofrimin e shërbimeve të tilla, futja e konceptit të përdorimit fleksibel të hapësirës ajrore. Ofrimi i SHLA-së bëhet nga ofrues të pavarur, të cilët përcaktohen, çertifikohen dhe mbikëqyren nga AAC-ja, të drejtën e ofrimit të shërbimit e kanë edhe ata operatorë të cilët çertifikohen nga shtete të BE-së. Kushtet si të sigurisë e ato financiare si dhe inspektimet e nevojshme për shërbimin janë të parashikuara në këtë kapitull. Përgjegjësia mbi shkaktimin e dëmit bie mbi ofruesin e SHLA-së më përjashtim të rasteve të forcës madhore.

Në nenin 89 jepet qëllimi i shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror MTA-së, si dhe kriteret për plotësimin e kërkesave themelore për garantim të rrjetit evropian të MTA-së.

Në nenet 90, 91, 92 sanksionohet përgjegjësia e Republikës së Shqipërisë për ofrimin e Shërbimeve të lundrimit dhe mbikëqyrjes elektronike rregullat për ofrimin e këtyre shërbimeve me qëllim garantimin e sigurisë dhe rregullsisë në fluturim, si dhe jepet kuptimi i shërbimit meteorologjik, përgjegjësia e Republikës së Shqipërisë për të siguruar këtë shërbim dhe subjektet përfituese.

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

Një vend të rëndësishëm në nenin 94, 95, dhe 96 zënë tarifatat për shërbimet e lundrimit ajror, ku përcaktohen se çfarë përfshihet në tarifatat e lundrimit ajror, llogaritjen e tyre nga ofruesit e SHLA-së dhe përballimin nga përdoruesit e këtyre shërbimeve. Subjektet që autorizojnë tarifatat, publikimin e tyre dhe mbledhjen nga Eurocontrol në emër të Republikës së Shqipërisë sipas Sistemit të tarifave në rrugë të Eurocontrol-it. Në vazhdim të këtij Kapitulli jepen parimet për vendosjen e tarifave dhe llogaritjen e kostos për njësi.

Gjithashtu në këtë kapitull është përfshirë dhe neni 97 për skemën e performancës, një çështje që është rregulluar nga BE dhe që duhet të parashikohet dhe në vendin tonë, duke qenë se jemi në mënyrë të pashmangshme pjesë e iniciativave evropiane në kuadër të krijimit të Blloqeve Funktionale të Hapësirës Ajrore (Reg (KE Nr 390/2013 *laying down a performance scheme for air navigation service and network functions*) – **ky nen është një tjetër risi e këtij projektligji.**

Në Kapitullin VII “Kërkimi dhe shpëtimi” (nenet 98-100), caktohet struktura që kryen operacionet e kërkim-shpëtimit brenda territorit të Republikës së Shqipërisë që është Qendra Kombëtare për Kërkim dhe Shpëtim, organizimi, rregullat dhe procedurat e së cilës përcaktohen në legjislacionin për kërkim shpëtimit. Gjithashtu bashkëpunimi me shërbimet e huaja realizohet me marrëveshje dypalëshe. Kostot për operacionet e kërkim shpëtimit përballohen nga operatori i shoqërisë ajrore.

Në **Kapitullin VIII** “Investigimi i aksidenteve dhe incidenteve” (nenet 101-110), është i konceptuar sipas rregullores përkatëse Evropiane. Në këtë kapitull jepet përkufizimi për aksidentet, incidentet apo incidentet e renda ajrore si dhe kuptimi dhe qëllimi i investigimit i cili kryhet për përmirësim të sigurisë ajrore duke mundësuar kryerjen e shpejtë të investigimeve dhe me synim parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve të ardhshme. Sipas rregullores evropiane 996/2010, dhe praktikave evropiane, investigimi i aksidenteve dhe incidenteve kryhet nga Autoritetit Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e operimit (aktualisht i krijuar si Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve), në varësi të ministrit përgjegjës për transportin, i pavarur nga pikëpamja funksionale nga autoritetet e aviacionit të cilat mbikëqyrin vlefshmërinë ajrore, kontrollin etj. Organizimi dhe rregullat e funksionimit të tij përcaktohen me VKM (neni 104). Në vazhdim në përputhje me rregulloren Evropiane jepen veprimet të cilat përbëjnë investigimin, kompetencat e investiguesit në detyrë, pjesëmarrjen në investigim si dhe përgatitjen e raportit të investigimit.

Në **Kapitullin IX** “Raportimi i ngjarjeve” (nenet 111-115), jepet kuptimi i ngjarjes, qëllimi i raportimit të ngjarjes që është parandalimi i aksidenteve dhe incidenteve dhe jo përcaktimi i fajit apo përgjegjësisë. Raportimi është i detyrueshëm dhe vullnetar. Në nenin 112 caktohen edhe personat që kanë detyrimin të raportojnë. Ndryshimet në këto dy çështje përveçse reflektojnë ndryshimet që ka pësuar legjislacioni evropian në këtë drejtim, gjithashtu rregullojnë çështje të investigimit në aviacion si proces, të ndare nga hetimi penal, çështje që kanë të bëjnë me ruajtjen e konfidencialitetit të raportuesit, etj. Në nenin 115 parashikohet hartimi i një rregulloreje të miratuar nga ministri, i cili do jetë në përputhje të plotë me rregulloren përkatëse evropiane Nr. 376/2014.

Në **Kapitullin X** “Siguria” (nenet 116-131), jepet kuptimi i sigurisë (security), qëllimi i dispozitave për sigurinë si dhe Autoriteti kompetent përgjegjës i cili është AAC.

Dispozitat e këtij Kapitulli janë hartuar për të siguruar zbatimin e Standardeve dhe Praktikave të Rekomanduara të Anekseve 17 dhe 9 të ICAO-s, **Rregullores Evropiane 300/2008**, të ndryshuar dhe të praktikave më të mira të ECAC Dok 30. në kuadër të zbatimit të detyrimeve që rrjedhin nga Marrëveshja e ZPAE.

Neni 116 përcakton standardet dhe rregullat bazë të sigurisë së aviacionit civil. Pika 1 duke ju referuar standardeve bazë për mbrojtjen e aviacionit civil ndaj akteve të ndërhyrjes së paligjshme që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil, përcakton se miratimi i tyre do të bëhet me Vendim të Këshillit të Ministrave. Ndërsa pika 2 përcakton se masat e përgjithshme që amendojnë standardet bazë, masat e detajuara dhe ato të lejuara alternative do miratohen nga ministri. Në këtë mënyrë plotësohet kuadri ligjor kombëtar, sigurohet koherenca dhe ruhet në implementim hierarkia e normës juridike ndërkombëtare, duke evituar dublimet apo mbivendosjet e gabuara.

Neni 119, është riorganizuar për të qenë më adekuat dhe i drejtpërdrejtë në përcaktimin e autoritetit përgjegjës për sigurinë e aviacionit dhe përgjegjësive në kuadër të sistemit kombëtar të sigurisë së aviacionit civil.

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

Konfirmohet roli koordinues dhe përgjegjësit e Komitetit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil nën drejtimin e Drejtorit Ekzekutiv të AAC, përbërja dhe funksionimi i të cilit do të miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 118 përcakton përgjegjësinë e AAC për hartimin, zbatimin dhe mirëmbajtjen e PKSAC, i cili miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

Nenet 119 dhe 120 përcaktojnë detyrimin e operatorëve dhe entiteteve për zbatimin e kërkesave të PKSAC dhe verifikimin e përputhshmërisë nëpërmjet aktivisteve të kontrollit të cilësisë siç përshkruhet në Programin Kombëtar për Kontrollin e Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil, i cili miratohet nga ministri.

Neni 121 përcakton përgjegjësinë e çdo operatori të aeroportit/ve për hartimin, zbatimin dhe mirëmbajtjen e një programi të sigurisë së atij aeroporti, duke përfshirë detyrimet për trajnimet e personelit dhe masat për kontrollin e brendshëm të cilësisë në përputhje me PKSAC. Krijimin e një komiteti të sigurisë së aeroportit dhe detyrime të tjera.

Neni 122 po ashtu përcakton detyrimin e operatorëve të tjerë dhe entiteteve që të hartojnë, zbatojnë dhe mirëmbajnë një program të sigurisë që miratohet nga AAC dhe siguron përputhshmërinë me kërkesat e PKSAC.

Neni 123 përcakton vendosjen e programit kombëtar të trajnimeve për sigurinë e aviacionit civil, i cili miratohet nga ministri. Ndërsa neni 124 përcakton

kontrollet e së kaluarës për personelin e sigurisë dhe si risi sjellë miratimin dhe publikimin e kritereve skualifikuese.

Neni 125 përcakton masat parandaluese të sigurisë. Ky nen është shtuar dhe siguron zbatimin e standardeve të përcaktuara në kapitullin 4. të Aneksit 17 të ICAO-s. Është nen i shtuar rishtas.

Neni 126 trajton kostot e sigurisë dhe është një parashikim i ri.

Dy nenet e tjera ne vijim, neni 127 dhe 128 përcakton detyrimet për operatorin e avionit dhe të aeroportit në kuadër të masave të sigurisë së aviacionit në lidhje me transportin e armëve të zjarrit, të armëve sportive dhe municioneve të tyre.

Neni 129 është gjithashtu një nen i ri, i shtuar për të siguruar zbatimin e detyrimeve ndërkombëtare që përmbahen në ICAO SARP-s të Aneksit 17, Kapitulli 5, për menaxhimin e përgjigjes ndaj akteve të ndërhyrjes së paligjshme.

Më tej në nenet 130 dhe 131 sipas Aneksit 9 të ICAO-s jepen dispozita që parashikojnë koordinimin e veprimeve midis autoriteteve shtetërore dhe private lidhur me fasilitetet në aviacionin civil, nëpërmjet krijimit të Komitetit Kombëtar dhe Komitetit të Aeroportit për Fasilitetet në aviacion, të cilat nuk kanë qenë të parashikuara në ligjin aktual dhe të evidentuara në mënyrë të vazhdueshme nga auditimet ndërkombëtare. Këto parashikime janë të munguara në legjislacionin aktual dhe përfshirja e tyre përmbush një tjetër detyrim shtetëror si shtet anëtar i ICAO-s.

Me zbatimin e masave të sigurisë së aviacionit civil janë të lidhura edhe parashikimet si kundërvajtje administrative të germave rr) s) sh) t) th) tek pika 1 e nenit 161.

**Kapitulli XI** “Përgjegjësia dhe të Drejtat e Pasagjerëve”. Dispozitat e këtij Kapitulli i ndarë në pesë nënkaptuj janë të njëjta me ato të ligjit aktual, është shtuar neni 155 “Sigurimi për pasagjerët, bagazhet dhe ngarkesën”, për të bërë më të qartë nenet e tjera që lidhen me sigurimin e detyruar, Ky nen saktëson shumën minimale të mbulimit të sigurimit për përgjegjësinë ndaj pasagjerëve, bagazheve dhe ngarkesës, kjo edhe sipas Rregullores 785/2004 mbi sigurimin e detyrueshëm.

**Kapitulli XII** “Kundërvajtjet dhe gjobat” (neni 161-163) përcakton konkretisht ato shkelje të cilat përbëjnë kundërvajtje administrative dhe masa e gjobës që varin nga 500.000 (pesëqind mijë) lekë deri në 2,000 000 (dy milion) lekë për subjektet dhe deri në 200.000 lekë për individët. Ndryshimi nga ligji në fuqi konsiston në rritjen e vlerës maksimale të gjobës, e cila është dyfishuar si dhe shoqërimit të këtyre gjobave edhe me sanksione në pezullimin ose revokimin e licencës, certifikatës apo dëshmisë përkatëse. Gjithashtu, përsëri në konsideratë të gjetjeve të auditit të ICAO-s dhe vizitave standartizuese të EASA-s, është rritur gama e kundërvajtjeve të parashikuara si të dënueshme edhe me gjobë.

Në dispozitat e fundit të Kodit, Neni 164 përcakton daljen e akteve nënligjore brenda 24 muajve nga hyrja në fuqi e tij, dhe duke mbajtur aktet nënligjore në

fuqi, te cilat nuk bien në kundërshtim me këtë projektligj deri në daljen e akteve nënligjore në zbatim të këtij kodi.

Në nenin 165, me hyrjen në fuqi të këtij Kodi, ligji nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” i ndryshuar, shfuqizohet.

## **VII. INSTITUCIONET DHE ORGANET QË NGARKOHEN PËR ZBATIMIN E AKTIT**

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

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

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

Projektligji është hartuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Autoriteti i Aviacionit Civil, në bashkëpunim me Albcontrol. Lidhur me draftin e projektligjit, të propozuar me VKM nr.311, datë 31.5.2018, janë marrë mendimet nga ministrinë e linjës, bashkëlidhur.

Projektligji me shkresën e MIE nr. 5759, datë 07.06.2019, është përcjellë për mendim në Ministrinë e Drejtësisë, Ministrinë e Brendshme, Ministrinë për Evropën dhe Punët e Jashtme, Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë dhe Ministrinë e Mbrojtjes.

**Ministria e Drejtësisë** është shprehur parimisht dakord.

Lidhur me komentet e **Ministrisë së Mbrojtjes**, për riformulimin e neneve 98 dhe 100 të projektligjit, shprehem se pikat 3 dhe 4 të Nenit 98, që rregullojnë SAR për avionët ushtarake dhe të NATOs, konsiderohen jashtë fushës së zbatimit të këtij Kodi. Në nenin 3-Fusha e zbatimit të ligjit, përcaktohet se “Ky Kod zbatohet për fushën e aviacionit civil dhe rregullon veprimtarinë e:

- a) avionëve civilë të regjistruar në RSH;
- b) avionëve civilë për të cilët RSH merr përgjegjësi sipas nenit 32 të këtij Kodi;

c) avionëve civilë të regjistruar në një shtet tjetër, por që operohen me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i RSH.

ç) aeroportet ose pjesët e aeroporteve që gjendet në territorin e RSH dhe që nuk janë ekskluzivisht në përdorim për qëllime ushtrake;

d) operatorët e aeroportit/ve, transportuesit ajror, ofruesit të shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesit e shërbimeve të tjera aeroportuale;

dh) të gjitha entitetet (person fizik ose juridik, vendas apo të huaj) që kanë detyrë për të zbatuar Standardet dhe Praktikën e Rekomanduara të ICAO dhe operojnë brenda ose jashtë aeroportit/ve dhe që ofrojnë mallra dhe/ose shërbime në ose përmes aeroporteve."

dhe sipas pikës 4:

"4. Dispozitat e këtij Kodi nuk zbatohen për avionët shtetërorë, përveç rasteve të parashikuara ndryshe në këtë Kod, në përputhje me Konventën e Çikagos. Për avionët shtetërorë, zbatohen dispozitat e legjislacionit përkatës."

Lidhur me sa kërkohet për riformulimin e nenit 100, shprehemi se këto çështje janë subjekt rregullimi i legjislacionit specifik për kërkim shpëtimin, siç parashikon ky projektligj në pikën 3, neni 98 "Rregullat dhe procedurat për organizimin e Qendrës Kombëtare të Kërkimit dhe Shpëtimit përcaktohen në legjislacionin për shërbimin e kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë."

Komentet e **Ministrit për Evropën dhe Punët e Jashtme**, mbi plotësimet dhe saktësimet e tabelave të përputhshmërisë, janë pranuar dhe reflektuar.

Lidhur me sugjerimet e **Ministrit të Financave dhe Ekonomisë**, përpara se të bëjmë sqarimet e nevojshme sjellim në vëmendje se ka një korrespondencë gjatë vitit 2017 me QKB lidhur me këtë projektligj, dhe pas korrespondencës dhe takimit të zhvilluar në këtë institucion me ekspertët, u pasqyruan ndryshimet në këtë projektligj dhe u bënë sqarimet përkatëse (shkresa QKB nr. 3502/6, date 8.8.2017).

Gjithashtu konkretisht sqarojmë si më poshtë:

Në këndvështrimin e legjislacionit për mbrojtjen e konsumatorit shprehemi se për sa kohë parashikimet për ZAM në fushën e veprimtarisë së aviacionit civil janë në ligjin përkatës nr. 9902, datë 17.04.2008 "Për mbrojtjen e konsumatorit", i ndryshuar, nuk ka nevojë të përsëriten edhe në këtë ligj, për sa kohë ky projektligj nuk i cenon këto parashikime.

A. Komentet për licencat, autorizimet dhe lejet, sqarojmë:

Lidhur me komentet mbi terminologjinë dhe përkufizimet sqarojmë se terminologjia e përdorur nuk cenon terminologjinë e ligjit për licencat. Gjithashtu sjellim në vëmendje se terminologjia e përdorur në projektligjin e paraqitur për miratim është harmonizuar me legjislacionin për licencat për aq sa nuk cenon përputhjen me termat e legjislacionit ndërkombëtar të fushës. Pas miratimit të këtij projektligji, në VKM nr. 538, datë 26.05.2009 "Për licencat

dhe lejet që trajtohen nga apo nëpërmjet QKL dhe disa rregullime të tjera nënligjore të përbashkëta”, duhet të reflektohen ndryshimet përkatëse duke qenë se kemi të bëjmë me një akt nënligjor i cili del jo vetëm në zbatim të nenit 3 të ligjit nr. 10081, datë 23.02.2009, të ndryshuar por dhe të legjislacionit të fushës përkatëse, në këtë rast të legjislacionit për aviacionin civil. Me qëllim përputhjen me legjislacionin evropian dhe ndërkombëtar të fushës së aviacionit (arsyet e hartimit të këtij projektligji), kanë pësuar ndryshime licencat e listuar në Aneksin 1 të VKM nr. 538, të cilat duhet të riformulohen pas miratimit të këtij ligji. Konkretisht veprimtaritë e aerodromit, fushave të fluturimit nuk do janë objekt licencimi sipas këtij projektligji, por subjekt certifikimi nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me Aneksin 14 të ICAO-s.

Lidhur me nenin 17-Punë ajrore dhe nenin 18-Fluturimet sportive, sqarojmë se projektligji rregullon për herë të parë kryerjen e shërbimeve të punëve ajrore dhe fluturimeve sportive, duke parashikuar pajisjen me një autorizim nga AAC. Ky autorizim ka kuptimin e një leje të përkohshme bazuar në aftësinë e subjektit aplikues për kryerjen e aktivitetit të kërkuar.

Përsa i përket neneve 19, 20 dhe 21 të projektligjit, sqarojmë se në nenin 20 (shkronja ç, pika 1), është reflektuar rekomandimi për vendosjen e kushtit që subjekti duhet të jetë i regjistruar në regjistrin tregtar, “ç) është e regjistruar në regjistrin tregtar, me objekt kryesor të veprimtarisë transportin ajror. . .”

Përsa i përket nenit 21 lidhur me licencën e përkohshme, sqarojmë se rregullat e detajuara për këtë rast të parashikuara edhe në Rregulloren evropianë, do miratohen me VKM sipas pikës 5 të këtij neni.

Lidhur me nenin 25 të projektligjit, sqarojmë se bëhet fjale për transportues ajror kombëtar (shqiptar) dhe të tjerët janë transportues ajror të huaj. Licenca për transportuesin ajror kombëtar është e përfshirë në legjislacionin për licencat (neni 19, pika 1 të këtij projektligji).

Dispozitat e nenit 25 nuk kanë lidhje me licencimin, por me të drejtat që ka një transportues ajror kombëtar për të zgjedhur rrugët ajrore. Përsa i përket transportuesit ajror ndërkombëtar (të huaj) ai nuk i nënshtrohet asnjë licencimi nga ndonjë autoritet kompetent i RSH, por bazuar në marrëveshjet bilaterale i jepet e drejta për përdorimin e hapësirës ajrore shqiptare.

Lidhur me nenin 42 të projektligjit, çertifikatë lejimi për shërbim, është një dokument që lëshohet pas çdo riparimi apo kontrolli të një avionit., dhe është dokument që mbahet në bordin e avionit.

Lidhur me komentet e **Ministrisë së Brendshme**, shprehemi se:



Propozimi për shtesën e paragrafit në nenin 60 nuk është reflektuar pasi mungon baza ligjore dhe argumenti për përfshirjen e një parashikimi të tilla. Gjithsesi nëse ka parashikime në një legjislacion specifik, ky projektligj nuk cenon zbatimin e dispozitave të legjislacionit përkatës të fushës së ndërtimit.

Lidhur me sugjerimin për harmonizimin e titullit të nenit 68 dhe 72 është pranuar me ndryshimin e titullit të nenit 72.

Përsa i përket nenit 80, sqarojmë se parashikimet që rregullojnë çështje tregtarë mes Entit Menaxhues të Aeroportit dhe Ofruesve të Shërbimeve janë në përputhje me direktivën EU nr. 96/67. Marrëdhëniet mes Entit Menaxhues dhe Policisë në aviacion nuk janë objekt i këtij rregullimi.

Pika 2 e nenit 124, është riformuluar.

## **IX. RAPORTI I VLERËSIMIT TË ARDHURAVE DHE SHPENZIMEVE BUXHETORE**

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

**MINISTRI**

**Belinda Balluku**