



**Republika e Kosovës**  
**Republika Kosovo – Republic of Kosovo**  
*Kuvendi – Skupština – Assembly*

---

**Legjislatura VI**  
**Sesioni pranveror**

**Komisioni për Zhvillim Ekonomik, Infrastrukturë, Tregti, Industri dhe Zhvillim Rajonal**  
Mbledhja nr.63/2019  
Prishtinë, më 10.04.2019, në orën 12:00  
Ndërtesa e Kuvendit, salla N-10

**PROCESVERBAL**

**Në mbledhje morën pjesë:** Sala Berisha Shala, kryetare, Dardan Sejdiu, zëvendëskryetar i parë, Lutfi Zharku, Hykmete Bajrami, Muharrem Nitaj, Veton Berisha dhe Duda Balje, anëtarë.

**Munguan:** Adem Hoxha, zëvendëskryetar i dytë, Liburn Aliu, Glauk Konjufca dhe Memli Krasniqi, anëtarë.

**Të ftuar:** Eset Berisha, drejtor i Përgjithshëm i AAC-së.

**Pjesëmarrës:** Xhelil Bekteshi, Nora Bakalli, dhe Arianit Islami – AAV, Vlera Qehaja – LVV, Mira Avdimetaj – Arbresh.info, Burbuqe Ibishi – KosovaPress dhe Marigona Bajrami – PSD.

**Stafi mbështetës i komisionit:** Armend Ademaj, Besim Haliti, Muhamet Morina, Veton Raci dhe Afrim Berisha, praktikant.

**Mbledhjen e kryesoi, Sala Berisha Shala, kryetare e komisionit.**

**Rendi i ditës:**

- 1. Miratimi i rendit të ditës;**
- 2. Miratimi i procesverbalit të mbledhjes së mbajtur më 2.4.2019;**
- 3. Shqyrtimi i Raportit vjetor të Autoritetit të Aviacionit Civil – AAC për vitin 2018;**
- 4. Të ndryshme.**

*Kryetarja konstatoi se janë plotësuar kushtet për fillimin e punës së komisionit dhe e hapi mbledhjen sipas rendit të ditës.*

## **1. Miratimi i rendit të ditës**

*Rendi i ditës u miratua pa ndryshime.*

## **2. Miratimi i procesverbalit të mbledhjes së mbajtur më 2.4.2019**

*Procesverbali, i mbledhjes së mbajtur më 02.04.2019, u miratuan pa vërejte.*

## **3. Shqyrtimi i Raportit vjetor të Autoritetit të Aviacionit Civil – AAC për vitin 2018**

**Kryetarja** tha se Autoriteti i Aviacionit Civil i Republikës së Kosovës (AAC), sipas nenit 130 të Kushtetutës dhe nenit 14 të Ligjit për aviacionin civil, është agjenci e pavarur rregullatore, dhe është përgjegjëse për rregullimin e sigurisë së aviacionit civil dhe rregullimin ekonomik të aeroporteve, si dhe shërbimeve të navigimit ajror në Republikën e Kosovës. Për të paraqitur raportin para Komisionit, ia dha fjalën z. Berisha, drejtor i përgjithshëm i AAC-së.

**Eset Berisha, Drejtor i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil i Republikës së Kosovës (AAC)**, tha se AAC si rregullatorë i ngarkuar me rregullimin e aspekteve të sigurisë së aviacionit civil dhe rregullimin ekonomik të aeroporteve dhe ofruesve të shërbimeve të navigacionit ajror, ka ushtruar përgjegjësitë e veta në përputhje me Planin e punës për vitin 2018. Gjatë periudhës së raportimit janë nxjerrë 11 (njëmbëdhjetë) akte nënligjore, prej të cilave katër bartin në rendin tonë ligjor legjislacionin e BE-së në fusha të ndryshme të aviacionit civil. Kështu, AAC ka përmbytur detyrimet e veta nga Plani Kombëtar për Zbatimin e MSA-së për vitin 2018. Gjatë këtij viti nga DP janë nxjerrë 19 Vendime Ekzekutive dhe 14 Vendime Administrative. Në rrafshin e aktiviteteve mbikëqyrëse, inspektorët e AAC-së kanë kryer inspektime dhe auditime sipas planit të miratuar të aktiviteteve mbikëqyrëse për vitin 2018 për të garantuar që operimet e aviacionit civil kryhen në përputhje me standardet e sigurisë në fuqi. Këto inspektime dhe auditime janë bërë në ANP, ASHNA, në kompanitë e huaja ajrore që operojnë te ne, në operatorin e miratuar për furnizim me karburante në ANP, në FAK, Akademinë e Aviacionit, si dhe në organizatat trajnuese në fushën e aviacionit civil, të aprovuara nga AAC. Inspektimet kanë treguar që operimet kryhen në përputhje me standardet e sigurisë. Inspektorët e sigurisë së fluturimeve kanë kryer 37 (tridhjetë e shtatë) inspektime të sigurisë së aeroplanëve të operatorëve të huaj (SAFA), të cilët operojnë në ANP “Adem Jashari”; është bërë auditimi i Qendrës Kombëtare të Mjekësisë së Punës në Gjakovë (QKMP) e aprovuar nga ana e AAC-së në cilësinë e Qendrës së Mjekësisë së Aviacionit (AeMC); auditimi i organizatës trajnuese për paraglajdzëm “Akademia e Aviacionit”; auditimi i ANP në cilësinë e ofruesit të shërbimeve të trajtimit në tokë të certifikuar për trajtimin e mallrave të rrezikshme; Në kuadër të mbikëqyrjes së vazhdueshme të Agjencisë së Shërbimeve të Navigacionit Ajror, gjatë vitit 2018, AAC-ja ka realizuar gjithsej tre auditime në ASHNA. Sipas planit të aktiviteteve për monitorimin e rregullt dhe verifikimin e zbatimit të standardeve të aplikueshme për operatorin e ANP “Adem Jashari” dhe ofruesve të shërbimeve në tokë, inspektorët gjatë vitit 2018 kanë kryer dy auditime dhe pesë inspektime. Në përmbyllje të përgjegjësisë së licencimit të personelit me përgjegjësi të ndjeshme në sigurinë e aviacionit civil, AAC ka lëshuar një numër të licencave dhe lejeve, duke përfshirë këtu licencimin e 8 pilotëve të paraglajdit, 23

kontrollorëve të trafikut ajror, ka bërë lëshimin e 105 lejeve për transport të dërgesave me mallra të rrezikshme përmes ajrit, 36 lejeve për operime të aviacionit të përgjithshëm, 55 lejeve për regjistrimin e sistemeve të mjeteve ajrore pa pilot, 12 certifikatave mjekësore klasa 3,1 nga klasa 2 dhe 2 nga klasa 1. Aktivitet kyç i vitit 2018 ka qenë certifikimi i ANP “Adem Jashari” në muajin nëntor 2018 në bazë të kërkesave të rregullores së re evropiane mbi aerodromet (e cila rregullore është transponuar në rendin tonë juridik përmes Rregullores së AAC-së 17/2017). Sipas statistikave të operatorit LKIA gjatë vitit 2018, ANP “Adem Jashari” ka shërbyer gjithsej 2,165,749 udhëtarë. Ky numër udhëtarësh tregon rritje prej 14.6% në krahasim me vitin e kaluar (1,889,659). Rritja e numrit të udhëtarëve i atribuohet, mes tjerash, edhe nxitjeve financiare të aprovuara nga AAC në fillim të vitit 2018, e të cilat operatori i aeroportit u ofron kompanive ajrore të cilat hapin linja të reja nga Prishtina apo shtojnë numrin e fluturimeve. Gjatë vitit 2018 NATO ka vazhduar të udhëheqë bisedimet me vendet e rajonit për normalizimin e hapësirës së ultë ajrore të Kosovës. Normalizimi i plotë i hapësirës së ulët ajrore të Kosovës, do të përfshijë, ndër të tjera, edhe hapjen e korridoreve të reja ajrore në mes Republikës së Kosovës, Shqipërisë, Malit të Zi dhe Serbisë, që do të shërbejnë për të gjithë avionët që fluturojnë në ANP. Këto korridore do të shkurtojnë kohën e fluturimit për rreth 15-20 minuta. Buxheti i AAC-së për vitin 2018 ishte 942,781.10 €. Gjatë vitit fiskal 2018, AAC ka shpenzuar 897,239.22 €, që rezulton se realizimi në përqindje është 95% i buxhetit final të alokuar. Buxheti është kryesisht për shkak të kursimeve për shërbime komunale. Ndërkaq, të hyrat e AAC-së nga tarifa e sigurisë dhe nga tarifat tjera, kanë arritur vlerën prej 2,114,835 €. AAC investon në ngritjen e vazhdueshme dhe mbajtjen e kapaciteteve profesionale të personelit të vet, në përputhje me standardet dhe praktikën e rekomanduara ndërkombëtare. Gjatë vitit 2018, personeli i AAC-së ka ndjekur gjithsej 47 trajnime, ku përfshihen edhe trajnimet e obliguara të inspektorëve të departamenteve profesionale në fushën e aviacionit civil. Një shqetësim i AAC-së mbetet pakoja e Ligjeve që reformojnë Administratën Publike. Gjatë këtij vitit AAC ka dërguar komente dhe vërejtjet në Ministrinë e Administratës Publike dhe komisionet relevante parlamentare rreth këtyre ligjeve. Vërejtjet e AAC-së ishin kryesisht të drejtuara rreth statusit të AAC-së, ku nga agjencia e pavarur rregullatore, AAC-në mendohet të shendohet në agjenci ekzekutive, si dhe çështjes së mbajtjes së profesionistëve të aviacionit pas përfshirjes së tyre në ligjin e pagave.

**Kryetarja** tha se stafi i komisionit e ka analizuar raportin dhe më kanë ofruar disa të gjetura, që do t’i parashtrij në formë të pyetjeve, si vijon: A ka arrite AAC-ja që gjatë vitit 2018 të kryejë trajnimet e domosdoshme për inspektorë, dhe si mendon t’i kryejë trajnimet gjatë vitit 2019? Në rast të mos trajnimit të domosdoshëm të inspektorëve çfarë pasojash ka për AAC-në dhe sektorin e aviacionit? Si është gjendja aktuale e këtyre objektivave, dhe a ka tregues të qartë që dëshmojnë se këto objektiva do të arrihen në pesë vitet e ardhshme, apo edhe më shpejtë? Pse nuk ka ende hapje të korridoreve të reja me Shqipërinë, Malin e Zi, dhe Serbinë? Dhe kur pritet të hapen këto korridore të reja, sepse mos hapja e tyre, siç edhe e keni përmendur në raport, reflektohet në kosto të fluturimeve, e rrjedhimisht edhe në bileta? Cilat janë pengesat konkrete për anëtarësim në ICAO, ECAC dhe EUROCONTROL, dhe çfarë duhet bërë AAC dhe institucionet e Kosovës që të arrihet ky anëtarësim, sepse siç e keni cekur te sfidat këto mos anëtarësime paraqesin pengesa ditore në punën e AAC-së dhe zhvillimin e përgjithshëm të

aviacionit në Kosovë? A janë identifikuar arsyet pse ka ardhur deri te këto dy lëshime, në mënyrë që mos të përsëriten në asnjë mjet ajror? Ligji në fuqi, a paraqet problem në zbatim të objektivave të AAC-së. A keni ardhur deri në ndonjë konkluzion se Ligji ka nevojë të ndryshohet dhe plotësohet apo jo?

**Lutfi Zharku** tha që dëshiron të ngrit dy apo tri çështje, e para ka të bëjë me hapësirën e lartë ajrore dhe ju thatë që prisni që në mënyrë automatike do të vazhdohet me Hungaro Controlin apo, dhe e latë në dyshim çështjen e gatishmërisë teknike të ASHNA- as për të kryer punët dhe unë kam menduar që kjo çështje është vetëm politike, nuk ka të bëjë me çështje teknike. Për hapësirën e ulët ajrore e keni cekur në raport që jeni të gatshëm për të filluar për vijën ajrore me Shqipëri, kur prisni që këto të aktivizohen dhe natyrisht me Malin e Zi, për shkak se me Serbinë i dimë problemet që janë. A keni në plan për nxitjen apo tërheqjen e kompanive të reja ajrore për të rritur numrin e fluturimeve? Komisioni Evropian ka dhënë disa vërejtje që nuk janë përmbushur apo nuk i janë përshtatë AAC-së?

**Muharrem Nitaj** shtroi disa pyetje, e para tha se është që ju folët për faktin që kontrolli i hapësirës së lartë do të vazhdojë nga Hungaro Controli edhe në periudhën vijuese, a keni pasur premtime që të paktën Kosova gjatë këtij viti të marrë kontrollin e hapësirës së ulët ajrore? E dyta, thatë që keni pasur 37 inspektime, të avionëve në platformë për sigurinë e tyre, do të më interesonte se kush janë njerëzit që e kryejnë kontrollin e avionëve në platformë, ose inspektimin e tyre në aspektin e sigurisë cila është përgatitja e tyre? Me sa pashë në asnjë segment nuk përmendet faktin se biletat e udhëtarëve për shërbimet e fluturimeve në Kosovë janë më të lartat në rajon, a ka ndonjë instrument apo çfarë do fuqie ose autoriteti AC-ja që të ndikoj që këto shërbime të jenë të paktën në nivelin e vendeve të rajonit?

**Hykmete Bajrami** theksoi që është folur edhe me herët publikisht për kontrollin e hapësirave ajrore dhe përpos pengesave politike, që nuk e di, por a ka pengesa teknike? Ju vetëm sa e konfirmuat që këto përgatitje nuk janë bërë, unë kisha pas dëshirë që në fakt më qenë një nga objektivat e institucioneve përgjegjëse, ju kërkua dhe besoi që këtu është vendi që duhet të adresoni, në këtë aspekt dua të përmend që ju thatë që 7 milionë janë të hyrat, nuk e di a janë vjetore apo për krejt periudhën, pra qenkan vjetore që i merr Hungaro Controli desha të dijë se sa është kostoja e investimeve e cila është dashur të bëhet nga institucionet e Kosovës, në mënyrë që Kosova me i përmbushur kushtet në mënyrë që me fut nën kontroll hapësirën e saj ajrore, dhe pse kjo domethënë nuk bëhet, në fakt më shumë ka qenë diskutim nëpër media sesa diskutim në tavolinat e organeve vendimmarrëse.

**Kryetarja** theksoj se raporti i punës se AAC – së ka qenë më i miri në të gjitha legjislaturat që kam shërbyer unë në këtë komision, i përgatitur nga ish-drejtori z. Driton Gjonbalaj. Dëshiroj që të vazhdojë një frymë e tillë e bashkëpunimit dhe punës edhe me menaxhmentin e ri.

**Eset Berisha, drejtor i AAC-së**, u përgjigj në pyetjet e deputetëve si vijon: për trajnimet do të thotë shkurtesat buxhetore të cilat janë na pamundësojnë të zhvillojmë trajnime profesionale, për momentin trajnimet profesionale janë duke u zhvilluar në minimum që d. m. th. vetëm ato që janë më se të domosdoshme për t'i mbajtur ato kredenciale, por jo edhe për t'i rritur ato dhe për të përfituar nga ndryshimet e legjislacionit në aviacionin civil. Aviacioni civil është një fushë e cila ndryshon dhe përditësohet vazhdimisht dhe për të cilën nevojiten trajnime të vazhdueshme, nëse nuk fokusohemi në arritjen e njohurive të reja atëherë mund të rrezikojmë

që inspektorët apo stafi ekzistues. Sa i përket objektivave, njëra nga objektivat kryesore të AAC-së është normalizimi i hapësirës ajrore, kjo është një fushë e cila del jashtë kompetencave të AAC-së, nevojitet një ndërveprim ndërinstitucional për arritjen e këtij qëllimi, hapësira ajrore është pjesë e territorit të një shteti sikurse edhe sipërfaqja tokësore dhe nuk është asnjë arsye që të trajtohet ndryshe, prandaj qëndrimi jonë është që hapësira ajrore duhet të jetë nën kontroll të institucioneve vendore, qoftë edhe me ndonjë kosto të madhe apo pa ndonjë profit të caktuar, sepse kemi të bëjmë me siguri shtetërore.

**Hykmete Bajrami** tha se institucionet përgjegjëse duhet ta dinë se sa kushtojnë ato investime, sepse jemi institucione që aprovojmë buxhet, ta dimë a me rëndësi është autostrada e Dukagjinit apo ta heqim ndonjë kilometër rrugë andej, e t'i vendosim financat këndeje.

**Eset Berisha, drejtor i AAC-së,** tha se do të përgjigjem edhe për këtë pyetje më vonë, tjetra objektivë është anëtarësimi në organizata ndërkombëtare, prapë edhe ky objektivë është jashtë autoriteteve të aviacionit civil, pra duhet të jetë një politikë shtetërore, ministria e punëve të jashtme duhet të përgatis terrenin për një anëtarësim në organizatat ndërkombëtare për aviacionin civil, e cila është kusht i domosdoshëm për zhvillim të aviacionit, nëse nuk jemi anëtarë të IKAOS, konferencës evropiane të aviacionit civil me seli në Paris apo institucioneve tjera aeronautike ne nuk kemi mundësi që të auditohemi, kontrollohemi dhe vlerësohemi nga këto institucione që e bëjnë mbikëqyrjen e zhvillimit të vazhdueshëm të aviacionit civil. Një objektivë tjetër e kemi edhe lidhjen e marrëveshjeve ndërkombëtare apo ndërshtetërore me autoritetet homologe, vitin e kaluar ka pasur një iniciativë për të lidhur një marrëveshje teknike me autoritetet e aviacionit civil të Austrisë, synimi ynë është që sa më shumë marrëveshje teknike të tilla të realizojmë duke pasur parasysh pengesat e anëtarësimit të Kosovës në këto forume dhe organizata ndërkombëtare, mundësitë tona janë të paketa për t'u zhvilluar në këtë drejtim. Ju pyetet për korridoret e fluturimit me Maqedoninë veriore dhe me Malin e Zi, kjo është pjesë e një procesi e cila lidhet me normalizimin e hapësirës së ulët ajrore, edhe ky proces është në duar dhe në menaxhim të plotë të NATO-së dhe KFOR-it që nga viti 1999. Vetëm dy korridore ajrore funksionojnë nga Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës, nëpërmes Republikës Veriore të Maqedonisë hyrje dhe dalje, nuk kemi korridore as me Republikën e Shqipërisë as me Malin e Zi. Me hapjen dhe menaxhimin e hapësirës së ulët ajrore, ne do të kemi mundësi të hapim korridore të reja me Republikën e Shqipërisë. Sa i përket ndryshimit të ligjit, ky ligj buron nga pakoja e Ahtisarit dhe është pjesë atyre 40 ligjeve që kanë kaluar pas shpalljes së pavarësisë së Republikës së Kosovës me të cilat është themeluar AAC, jam në dijeni se ka filluar një proces i ndryshimit të ligjit për Aviacionin Civil, është duke u hartuar një koncept dokument nga zyrtarët e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Transportit. Kemi pasur vërejtje nga Komisioni Evropian sa i përket ligjit të punës, i cili ndërlidhet kryesisht me orët e punës dhe pushimet, nuk është në harmoni me Direktivat e Bashkimit Evropian dhe po shpresoj që kur të vijë në shqyrtim ky ligj do të keni parasysh vërejtjet e Komisionit Evropian, ne do t'ju përkrahim me dokumentacion shtesë nëse ju nevojitet. Sa i përket hapësirës së lartë ajrore, kjo është kompetencë e Hungaro Control-it, d. m. th. gjenerimi i të hyrave dhe statistikave të tyre, nuk ndahen as me autoritetin e aviacionit, as me agjencinë e shërbimeve ajrore, nuk ka asnjë koordinim sa i përket këtyre statistikave, këto informacione i kam marrë vetëm në saje të vizitës time që kisha në atje dhe e pashë drejtpërdrejt se si po zhvillohen fluturimet dhe si po ofrohen ato shërbime për hapësirën e lartë të Kosovës. Vitin e parë ka qenë një numër mjaft i limituar diku rreth 62 mijë mbikalime janë realizuar sepse është hapur diku me 3 prill, ndërsa vitin e

kaluar diku rreth 115 mijë fluturime, kjo shifër është vazhdimisht në rritje dhe nëse këto të hyra do të shfrytëzoheshin për vendin tonë atëherë këto kapacitete do të rriteshin. Mbulueshmëria e hapësirës ajrore të Kosovës bëhet nga radarët e vendeve të rajonit dhe nga radari jonë që është këtu.

**Lutfi Zharku:** A është primar problemi teknik apo politik të hapësira e lartë ajrore?

**Eset Berisha, drejtor i AAC-së,** në radhë të parë është natyra politike, atë marrëveshje e ka nënshkruar NATO me Hungaro Control, autoritetet kosovare nuk kanë marrë pjesë në atë nënshkrim të marrëveshjes, pa u largu ajo marrëveshje dhe ajo marrëveshje largohet kur Kosova t' i plotësojë kushtet që të anëtarësohet në mekanizma ndërkombëtarë të Aviacionit civil.

**Hykmete Bajrami** tha se problemet teknike kanë mundur që të eliminohen sepse që 5 vjet e keni pasur kontratën dhe e keni ditur që ajo marrëveshje në prill përfundon. Dua të di që a keni bërë ju ndonjë kërkesë bashkë me ASHNA, që kaq është buxheti për trajnime, që neve na duhen për të eliminuar problemet teknike?

**Eset Berisha, drejtor i AAC-së:** Zyrtarët e agjencisë i kanë paraqitur ne raportet vjetore, por nuk jam në dijeni nëse kanë bërë kërkesa të vazhdueshme të tilla, po besoj që po, por nga pamundësia e financimit nga buxheti ata financohen nga tarifa e aviacionit, edhe ajo është mjaft e lartë duke i parë tarifat rajonale, por kjo është e vetmja mundësi e financimit të tyre. Vitin e kaluar AAC-ja e ka miratuar një plan nxitës për kompanitë ajrore që operojnë në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës, i cili rezultoi që të ketë pasur sukses sepse është rritur numri i pasagjerëve të cilët këto kompani i kanë shërbyer. Në kuadër të strategjisë së Aviacionit Civil i cili është duke u zhvilluar misioni i TAEKS e cila është kontraktuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit, parashihet edhe zhvillimi ekonomik i ekonomisë së aviacionit, në kuadër të kësaj strategjie është paraparë nxitja e të gjitha kompanive që operojnë në aeroportin e Prishtinës, në rajonin tonë. Lidhur me biletat janë më lirë në aeroportin e Shkupit! Ju njoftojmë se në Aeroportin e Shkupit ka pasur financime të drejtpërdrejta të disa kompanive ajrore, që ka rezultuar me rritjen e numrit të pasagjerëve, një strategji e tillë është sugjeruar edhe për Republikën e Kosovës, mbetet të shihet nëse do të aprovohet dhe implementohet nga qeveria e Kosovës.

**Muharrem Nitaj:** A ka gjasë që këtë vit të kaloj në menaxhim të autoriteteve të Kosovës hapësira e ulët ajrore?

**Eset Berisha, drejtor i AAC-së,** për momentin bartës të këtij procesi është NATO-ja dhe KFOR-i. Nuk mund ta them që do të realizohet në këtë vit sepse nuk varet nga mundësitë tona, por varet nga faktori ndërkombëtar. Sa i përket përgatitjes së inspektorëve, kemi inspektor të trajnuar dhe të përgatitur nga institucionet relevante dhe kemi pasur në radhët tona pilot të certifikuar ndërkombëtar të cilët e kanë lëshuar punën nga kushtet e pafavorshme ekonomike, por edhe ata të cilët kanë mbetur janë mjaft të përgatitur për përgjegjësitë e tyre dhe puna e tyre dhe ata janë audituar dhe vlerësuar nga ekspertë të Bashkimit Evropian dhe të jeni të sigurt që inspektorët e AAC-së e kryejnë një punë të mrekullueshme. Biletat prapëseprapë mbeten nën kompetencë të Ministrisë së Infrastrukturës dhe nuk e di nëse në iniciativën për ndryshim të

ligjit për Aviacionin Civil, a do të bëhet ndonjë ndryshim edhe te kompetencave detyrave dhe përgjegjësive të Aviacionit Civil.

**Kryetarja:** Për Malin e Zi dhe Serbinë e kuptuam problemin, por ku është problemi me Shqipërinë që të hapën korridoret?

**Eset Berisha, drejtor i AAC-së:** Me Shqipërinë nuk kemi probleme as politike, as teknike për arsye se kemi një bashkëpunim të shkëlqyeshme. Ne tashmë e kemi identifikuar korridoret ajrore në momentin që do të lirohet hapësira e ulët ajrore në vendin tonë, por prapë i mbetet faktorit ndërkombëtar të bëjnë hapjen e këtyre hapësirave dhe pastaj të hapen korridore me të gjitha shtetet në rajon.

**Dardan Sejdiu:** Raportet edhe teknikisht dhe përmbajtësish janë të përgatitura mirë, nga ana e AAC-së, është evidente prej të dy raporteve që sfidat janë të njëjta, nuk ka shumë ndryshim. Mua më intereson saktësisht në cent - e kuptoj se jeni i ri në detyrë tashmë 3 muaj, por jemi në kohë të caktuar fati apo fatkeqësia juaj - kur po bëhet diskutimi për vazhdimin automatik të marrëveshjes me Hungaro Control, çfarë vlere apo projekti konkret jemi duke folur që të zgjidhim problemet teknike. Në anën tjetër me keqardhje e them që është brengë nëse trajnimet dhe avancimet e vazhdueshme të stafit nuk janë duke ndodhur, është çështje për siguri kombëtare. Gjithashtu në cent, a mund të na tregoni se për çfarë trajnimesh jemi duke folur, sepse do na ndihmonte shumë, sepse mund të ekzistojë ndonjë teknologji e re për monitorim të hapësirave ajrore apo një “upgrade” që ju keni nevojë të bëni, na tregoni konkretisht në vlera monetare që të jemi të gatshëm teknikisht.

**Eset Berisha, drejtor i AAC-së:** Problemi teknik ka të bëjë më së shumti me mungesë të investimeve, në pajisje dhe në staf, bëhet fjalë për një shumë rreth 10 milionë euro, e cila është e nevojshme urgjentisht për të funksionalizuar atë radar i cili është blerë tash së voni.

**Dardan Sejdiu:** a është blerë radari? Nëse është blerë këto 10 milionë investime, a janë për softver edhe trajnime? A keni bërë ju kërkesë për këtë?

**Eset Berisha, drejtor i AAC-së,** radari është blerë, viteve të kaluara dhe ai është funksional është mjaft i avancuar, por i mungon sistemi i leximit, i cili nevojitet edhe për hapësirën e ulët edhe për hapësirën e lartë. Me të hyrat që ka ASHNA rreth 4.5 milionë ajo nuk ka mundësi të blejë këta softverë. Mundësitë e juaja për të eliminuar këto sfida është që kur të vijë në lexim projektbuxheti ju mund të shihni cilat janë ato investime konkrete për të funksionalizuar aviacionin civil dhe hapësirave ajrore asaj të ulët dhe të lartë.

**Hykmete Bajrami** tha se nuk keni nevojë të prisni projekt buxhetin për vitin 2019, është rishikimi i buxhetit. Ju mund të përgatisni një raport më krejt ato çka nevojiten dhe ne, si deputet, të kemi mundësi të shtyjme përpara, sepse është obligim ligjor që në këtë rishikim të diskutojmë më herët me Ministrin e Financave dhe me Ministrin e Infrastrukturës.

**Kryetarja:** Ligji për paga që është miratuar në Kuvend, nuk hynë në fuqi deri në vjeshtë të këtij viti, por rishikimi i buxhetit do të ndodhë në qershor ose korrik, dhe me rishikim mund të rregullohet kjo çështje, por ju keni për obligim përmes debateve dhe konferencave të njoftoni

publikun e gjerë dhe deputetët, sepse jo të gjithë i kuptojnë se si funksionojnë segmentet e caktuara të jetës në Kosovë. Unë kam qenë kundër ligjit të pagave kur është cenuar AAC dhe ASHNA, për shkak se ai radar mund të mbetet ashtu i pa funksionalizuar, në qoftë se nuk arrijmë të sigurojmë mbështetjen nga softverët por edhe të trajnimit të stafit për t'i përdorur ata.

**Eset Berisha, drejtor i AAC-së:** Kërkesat e AAC-së, sa i përket buxhetit, kanë qenë vazhdimisht që nga viti 2016, sepse ka pasur shkurtesa buxhetore! Unë përmenda që ne kemi të hyra buxhetore të dedikuara me ligj. Po të kishim ato të hyra prej 2.1 milionë, ne nuk do të kishim sot probleme as teknike, as të investimit në trajnime për personel. AAC-ja është mbase një institucion i rëndësishëm së veçantë, i cili ka vetëm 29 të punësuar, kjo ka ndodhur vetëm për shkak të shkurtimeve buxhetore, ndërsa për një funksionim të mirëfilltë AAC-së i nevojiten rreth 45 të punësuar.

*Pas diskutimeve, komisioni, njëzëri, nxori këtë:*

*Përfundim*

*Miratohet raporti vjetor të Autoritetit të Aviacionit Civil – AAC për vitin 2018.*

#### **4. Të ndryshme Çështjet vijuese**

##### **a) Njoftim për vizitën në Kroaci në kuadër të mbikëqyrjes së zbatimit të Ligjit për Shërbimet**

**Kryetarja** i njoftoj anëtarët komisionit për vizitën që pritet të realizohet në Kroaci nga grupi punues për mbikëqyrjen e Ligjit për Shërbime, ku pala kroate i ka ofruar dy opsione, datat 8/9 maj 2019 ose 29/30 maj 2019, si dhe ftoj ndonjë anëtar të komisionit t'i bashkohet grupit, por ai anëtar do të duhet të jetë aktiv edhe në punët e grupit brenda vendit.

*Komisioni, vendosi që vizita e grupit të punës për mbikëqyrjen e zbatimit të Ligjit për shërbime, të behët në datat 8-9 maj 2019, dhe grupit të punës i bashkohet edhe deputetja zonja Hykmete Bajrami.*

##### **b) Njoftim nga zëvendëskryetari Sejdiu**

**Dardan Sejdiu** i njoftoj anëtarët e komisionit që në 3 (tri) javët e ardhshme do të mungojë në komision për arsye se do të jetë jashtë vendit, në SHBA.

**Mbledhja përfundoi në orën 13:30.**

**E përgatiti: Stafi mbështetës i komisionit**

**Kryetarja e komisionit,**

-----  
**Sala BERISHA SHALA**