



Republika e Kosovës  
*Republika Kosovo - Republic of Kosovo*



Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës  
Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva Kosova  
Civil Aviation Authority of Kosovo

**RAPORT MBI  
KONSULTIMIN PUBLIK TË PALËVE TË INTERESIT  
NR. 1/2015**

19 shkurt 2015

## I. TË PËRGJITHSHME

Ky raport është hartuar në përputhje me kërkesat e Udhëzimit Administrativ Nr. 01/2012 për procedurat e konsultimit publik të palëve të interesit, lidhur me projekt-rregulloret e AAC-së, në vijim:

### - Rregullore për tarifat e mbledhura nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës

Kjo projekt-rregullore ka qenë në procedurë të konsultimit publik nga data 19 dhjetor 2014 deri më 23 janar 2015. Marrja e komenteve dhe vërejtjeve të palëve të interesit për këto projekt-rregullore është bërë duke aplikuar procedurën e paraparë në nenin 5.3 të Udhëzimit Administrativ Nr. 01/2012 (konsultimi me shkrim) duke marrë parasysh se nuk janë plotësuar kushtet për organizimin e takimit me palët e interesit, siç parashihet me nenin 5.4 të Udhëzimit Administrativ Nr. 01/2012.

AAC ka vlerësuar dhe analizuar me kujdes çdo koment/sugjerim të dhënë në lidhje me projekt-rregulloren në konsultim publik të palëve të interesit.

## II. KOMENTET E PRANUARA DHE PËRGJIGJET E AAC-së

Thirrjes së dërguar për konsultim publik të palëve të interesit i janë përgjigjur dy persona juridik të cilët përmes zyrtarëve të tyre kanë paraqitur vërejtjet/sugjerimet e tyre nëpërmes postës elektronike zyrtare të AAC-së. Radhitja e shqyrtimit të komenteve/sugjerimeve është bërë në bazë të radhitjes kalendarike të pranimit të komenteve dhe/ose sugjerimeve nga palët, nëpërmes adresës elektronike.

Në vijim janë të pasqyruara komentet/vërejtjet/sugjerimet e pranuar në formë origjinale siç janë dërguar dhe pranuar në AAC për këtë:

### - Projekt-Rregullore për tarifat e mbledhura nga Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës

#### Komenti 1:

Për nenin 15, tabela e përmbajtjes është ndryshuar plotësisht sipas verzionit të mëhershëm të Rregullorës. Nuk kemi mundur të kuptojmë se ku është dallimi në mes të aerodromit të aprovuar dhe aerodromit të certifikuar. Përveç asaj ne poashtu kuptuam se “përtëritja” nënkupton rivlerësimin e certifikatës së skaduar. A mund ta specifikoni këtë në rregullore?

(Dërguar nga Gokmen Aritay, Drejtor i shërbimeve aeroportuale, ANP LKIA “Adem Jashari”, dt. 14 janar 2015, ora 14:20 min).

#### Përgjigjet e AAC-së përmes emailit dt. 16 janar 2015

Neni 11 për “Tarifat për aprovimin e organizatave trajnuese”

Tablea 11A është emëruar gabimisht (gabim shtypi)

Emërtimi i tanishëm i tabelës 11A “Organizata trajnuese e aprovuar (ATO)” të ndryshohet në “Organizata trajnuese e fluturimit (FTO)”

Tabela e përmbajtjes është ndryshuar për të reflektuar ndryshimet e bëra në Rregullorën nr. 1/2008 dhe 4/2012; Sa i përket ndryshimit në mes të aerodromeve të aprovuara dhe të certifikuara, bazuar në Nenin 4 të Rregullores Nr. 2/2012 mbi Aerodromet e Aprovuara, operatori i aerodromit në shfrytëzim për operimet publike civile duhet të ketë në posedim një aprovim të lëshuar nga AAC. Në anën tjetër, Artikulli 4 i Rregullorës Nr. 4/2012 e cila ndryshon dhe plotëson Rregullorën nr. 1/2008 mbi Aerodromet, kërkon si vijon: “Operatori i aerodromit apo heliportit me trafik vjetor i cili tejkalon 10.000 pasagjerë në vit apo 850 lëvizje në lidhje me transportin e mallrave në vit, duhet të ketë në posedim certifikatën e aerodromit e cila lëshohet sipas kushteve të kësaj Rregulloreje” .

Sipas Nenit 9 të Rregullores Nr. 1/2008 mbi Aerodromet e Certifikuara, kohëzgjatja e certifikates së aerodromit është pesë (5) vjet nga data e lëshimit. Për të mirëmbajtur certifikatën e aerodromit, mbajtësi i certifikatës së aerodromit duhet të aplikoj për përtëritje se paku tre (3) muaj para datës së skadimit, duke përdorur formën e aplikimit AACK/AGA-FRM 01 “Aplikimi për një Certifikatë Aerodromi” (e cila mund të gjindet në veb faqen zyrtare).

Janë marrë shënime, lëshim teknik, do të ndryshohet së shpejti.

Dhe për fund, data e hyrjes në fuqi të Rregullores do të jetë 15 ditë pas nënshkrimit nga Drejtori i Përgjithshëm. Kur do të jetë ajo ditë, nuk dihet saktësisht, por me siguri pas procesit të konsultimit publik dhe pas publikimit të raportit.

## **Komenti/sugjerimi 2 :**

“[...] Menaxhmenti I ANP” Adem Jashari”-Kontrolli Ajror, sugjeron që mbledhja e tarifave nga AAC prej Ofruesit të Shërbimeve të Navigacionit Ajror të zbatohet pas normalizimit të hapsires ajrore të Republikës së Kosovës”.

*(Dërguar nga Bahri Nuredini, Kryeshef Ekzekutiv, ANP-Kontrolli Ajror “Adem Jashari”, dt. 16 janar 2015, ora 15:10 min).*

## **Përgjigje e AAC-së:**

Sugjerimi nuk mund të pranohet. Ofruesi i SHNA-së në Republikën e Kosovës është Agjencion për Shërbime të Navigacionit Ajror e themeluar me Ligjin nr.04/L-250 për Agjencinë e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, i cili është një agjencion i pavarur me detyra dhe përgjegjësi në ofrimin e shërbimeve të navigacionit ajror në Republikën e Kosovës. Përkundër, faktit që agjencia për momentin nuk i ofron të gjitha shërbimet e navigacionit ajror për shkak të jo normalizimit të hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës, AAC e ka të pamundur që ta lirojë nga tarifa agjencinë deri në ofrimin e të gjitha shërbimeve nga kjo e fundit. Obligimi i AAC-së për mbledhjen e tarifave rrjedh nga Ligji për aviacionin civil, në të cilin nuk parashihet mundësia e lirimimit nga tarifat.

### **Komenti 3:**

Neni 12, Tabela e tarifave për MRR;

Për A1:

- Sic e kemi kuptuar, Certifikata për MRR do të jetë certifikatë e re dhe do të fillojë të lëshohet nga AAC me këtë rregullore.

#### **Ne do të donim të sqaronim sic vijon:**

Kushtet e certifikimit – një validim i tillë si një operator i certifikuar për shërbime në tokë etj. në “LIMAK Kosovo Int. Airport JSC” duhet të certifikohemi për MRR?

#### **Koment:**

Ne, LIMAK Kosovo Int. Airport JSC mendojmë se nuk duhet të certifikohemi ndaras për MRR, për arsye se ne tanimë jemi certifikuar si operator për shërbime në tokë.

Sipas rregullores kjo do të thotë për ne se AACK duhet të certifikojë LIMAK Kosovo International Airport JSC për procesim të MRR përsëri, gjë që me të cilën jemi në rregull, megjithatë ne tanimë jemi certifikuar si operator për shërbime në tokë dhe kjo nënkupton se kohë më parë dhe gjatë procesit të certifikimit ne do të duhej të kishim trajnimë adekuat edhe procedura për MRR të cilat janë vlerësuar nga AAC. Ne me mirësi kërkojmë nga ju të vlerësoni situatën e LIMAK Kosovo International Airport JSC.

### **Përgjigje e AAC-së:**

E saktë, LKIA duhet të certifikohet si operator i mallrave të rrezikshme në përputhje me nenin 13 të rregullores së AAC Nr. 8/2014 për Kushtet dhe Mënyrën e Transportit të Mallrave të Rrezikshme përmes Ajrit, në të cilin thuhet: “Mallrat e Rrezikshme mund të pranohen dhe dërgohen vetëm nga subjektet (dërguesit, shpediterët, ofruesit e shërbimeve në tokë, agjentët e kargos dhe operatorët) të cilave AAC ju ka lëshuar certifikatë të kompetencës për kryerjen e këtyre operimeve, dhe të cilët posedojnë certifikatë valide për mallrat e rrezikshme.

Në anën tjetër, aprovimi i LKIA si ofrues i shërbimeve në tokë, kohë më parë është bërë në përputhje me Rregulloren “04/2011-Qasja në Tregun e Shërbimeve në Tokë” dhe TP-16 “Kriteret dhe Procedurat për Lëshimin e Aprovimit të Shërbimeve në Tokë”.

Aprovimi është bërë bazuar në aplikimin e LKIA, për sektorët në vijim:

- Organizata dhe Menaxhmenti (ORM-HS);
- Kontrolli i ngarkesës (LOD);
- Trajtimi i udhëtarëve (PAX);
- Trajtimi i bagazhit (BAG)
- Shërbimi dhe ngarkimi i aeroplanit (HDL)
- Lëvizja e aeroplanëve në tokë (CGM)

- Trajtimi i mallrave dhe postës (CGM)

Duke u bazuar në këto më lartë, LKIA ka të drejtën e trajtimit të mallrave speciale, si pjesë e trajtimit të mallrave dhe postës, ku përfshihen edhe mallrat e rrezikshme, por nuk ka të drejtë të bëjë pranimin (acceptance) të mallrave të rrezikshme përveç procesimin e këtyre mallrave nga aeroplani deri tek marrësi dhe anasjelltas. Vetëm operatori ajror, i certifikuar për praninë të mallrave të rrezikshme në përputhje me dispozitat e rregullores nr. 8/2014 ka të drejtë dhe përgjegjësi për tu kujdesur për pranimin (acceptance) të mallrave të rrezikshme nga dërguesi.

Prandaj, në përputhje me rregulloren 8/2014, LKIA "Adem Jashari" duhet të jetë i pajisur me certifikatë për mallra të rrezikshme të lëshuar nga AAC, jo më vonë se data 31 mars 2015, nëse pretendon të pranojë dhe trajtojë mallra të rrezikshme. Përfundimisht, në rast se LKIA "Adem Jashari" i plotëson të gjitha kushtet e parapara me Rreg. 8/2014, atëherë mund të lirohet nga pagesa e tarifës për pajisje me certifikatë të mallrave të rrezikshme. Në cdo rast certifikata për mallra të rrezikshme do të lëshohet në përputhje me kërkesat e rregullores nr. 8/2014.

#### **Komenti 4:**

Për A2:

- Duket se kjo tarifë do të jetë e dyta për ofruesit e trajnimeve të cilët duhet të paguajnë gjithashtu tarifë aprovimi për Ofruesit e Trajnimit sic është shpjeguar në nenin 12 dhe/ose nenin 17.

#### **Koment:**

Ne mendojmë se do të duhej të sqarohet dhe të rregullohet.

- Edhe nëse tarifa e aprovimit për ofruesin e trajnimit dhe A2 të jetë paguar, ofruesi i trajnimit do të detyrohet të paguajë A5, duket se do të duhej tri pagesa për të njëjtën temë.

Për A3:

- A është një tarifë e vetme për secilin instruktor dhe cili është validiteti i saj? Ju lutem për sqarim.

#### **Koment:**

Sipas rregullores së IATA për mallra të rrezikshme, nëse instruktori ofron trajnim për mallrat të rrezikshme në mënyrë të vazhdueshme nuk ka nevojë për revalidim. Ne besojmë se tarifa duhet të paguhet vetëm një herë, kur instruktori të pranohet apo sërish, nëse instruktori nuk ofron trajnim për disa kohë dhe e humb validitetin.

Për A5:

- Ne besojmë se nëse A2 do të implementohet, atëherë nuk do të duhej të kishte A5, dhe anasjelltas.

#### **Koment:**

Ne besojmë se raportet në mes të tarifave duhet të rishqyrtohen dhe të rregullohen.

### **Përgjigje e AAC-së:**

Neni 23.1 i Rregullores 8/2014 për kushtet dhe mënyrën e transportimit të mallrave të rrezikshme përmes ajrit përcakton që: “Ofruesi i trajnimit është një organizatë që ka personel adekuat, pajisje, vepron në një mjedis të duhur dhe që kryen trajnimin teorik në përputhje me programin e trajnimit të aprovuar nga AACK.”

Neni 23.2 i të njejtës rregullore kërkon që “Një organizatë që ka për qëllim që të kryej trajnime për mallrat e rrezikshme duhet të aprovohet nga AACK.”

Sa i përket tarifave A2 dhe A5; tarifa A2 i referohet certifikimit të ofruesit të trajnimit si subjekt në përputhje me nenin 23.1 të Rregullores nr. 8/2014, ndërsa tarifa A5, i referohet aprovimit të programit të kursit trajnues. Këto dy tarifa janë të ndryshme dhe nuk e përjashtojnë njëra tjetrën, për arsye se A2 i referohet subjektit që certifikohet për ofrim të trajnimit në kuptim të plotësisimit të kushteve të caktuara me Rreg. 8/2014, ndërsa tarifa A5, i referohet aprovimit/vazhdimin të programit të kursit trajnues.

Prandaj, nëse LKIA synon që të ofrojë trajnime për mallra të rrezikshme ajo duhet të aprovohet nga AAC-ja në përputhje me kërkesat e Rregullores nr.8/2014.

Neni 23.5 d) për Certifikimin e ofruesve të trajnimit (dmth. për mallrat e rrezikshme, siç i referohet në pyetjen A3) kërkon që trajnimi të mbahet nga instruktorët kompetentë. Instruktorët të cilët kryejnë programet fillestare dhe periodike të trajnimit për mallra të rrezikshme, duhet të plotësojnë kërkesat e Nenit 30 të Rregullores nr. 8/2014 për kushtet dhe mënyrën e transportimit të mallrave të rrezikshme përmes ajrit.

Tarifa për pranimin e instruktorit për mallrat e rrezikshme është 50 euro dhe kjo është një tarifë e vetme me kusht që instruktori mban trajnim fillestar dhe periodik të mallrave të rrezikshme së paku çdo 24 muaj.

### **Komenti 5:**

Për A4:

- LKIA duhet të ofrojë trajnim për MZ përafërsisht për 300 punëtorë në cikël dy vjetor me nga përafërsisht 20 persona në klasë ( kufizim i imponuar nga AACK).

#### **Në do të donim të sqarojë sic vijon:**

A nënkupton kjo se ne do të duhet të paguajmë 6.000 € shpenzime shtesë cdo të dytin vit?

#### **Koment:**

Ne besojmë se do të duhet të rishqyrtohet nga AACK dhe ne besojmë se ne nuk do të duhej të obligoheshim për të paguar tarifë inspektimi përderisa nuk e kërkojmë këtë.

### **Përgjigje e AAC-së:**

Ligji Nr. 03/L-051 për Aviacionin Civil dhe Rregullorja Nr. 08/2011 mbi autorizimet dhe kredencialet e inspektorëve, i japin të drejtë inspektorëve të AAC-së për të kryer inspektime të të gjitha subjekteve dhe individëve që janë të përfshirë në transportin e mallrave të rrezikshme përmes ajrit lidhur me përmbushjen e dispozitave të legjislacionit në fuqi në Republikën e Kosovës.

Për më tepër Neni 34 i Rregullores nr. 8/2014 për kushtet dhe mënyrën e transportimit të mallrave të rrezikshme përmes ajrit, përshkruan kërkesat e Mekanizmave të Përmbushjes dhe Zbatimit, duke autorizuar inspektorin e AAC-së për qasje të papenguar në çdo mjet ajror, aerodrom, objekt, strukturë, pajisje dhe vegla, dhe tek dokumentet duke përfshirë, certifikatat, manualët, regjistrat dhe të dhënat për të marrë mostra dhe konfiskuar mallrat e rrezikshme, për të cilat ekziston dyshimi i arsyeshëm që nuk është duke u trajtuar në përputhje me dispozitat e legjislacionit në fuqi.

Prandaj, LKIA si operator i një aerodromi i nënshtrohet aktiviteteve të tilla mbikëqyrëse nga ana e AAC-së në çdo kohë dhe pa njoftim paraprak.

### **Komenti 6:**

#### **Koment:**

Amandamenti nuk është sikurse certifikimi i plotë prandaj mendojmë që kjo tarifë duhet të jetë më e ulët se 20,000EUR.

Shembull: Për të ngarkuar me tarifa aeroportet me kategoritë prej 4C deri 4E, AAC duhet të kontrolloj gjerësinë e pistës, rrugës së taksimit, madhësinë e platformës etj. dhe jo tërë strukturën e aerodromit.

Për të evituar ndonjë dyshim, zbatim i ngjashëm i tarifave gjindet në Nenin 19, Tabela 19A e draft rregullores.

### **Përgjigje e AAC-së:**

Në përputhje me Nenin 13 të rregullores 01/2008 mbi Aerodromet e Certifikuara, AAC-ja mund të ndryshojë certifikatën e aerodromit nëse:

- a) ka ndryshim në operatorin e aerodromit;
- b) ka ndryshim në shfrytëzimin apo në operimet e aerodromit;
- c) ka ndryshim në kufijtë e aerodromit; apo



d) mbajtësi i certifikatës së aerodromit kërkon ndryshimin, dhe kërkesat e nenit 6.2, nenit 18 dhe nenit 19 janë përmbushur.

Më tutje, Neni 6.2 i Rregullorës 01/2008 mbi Aerodromet e Certifikuara përkufizon se para se të japë certifikatë aerodromi, AAC-ja duhet të sigurohet se:

- a) Objektet e aerodromit, shërbimet dhe pajisjet janë në përputhje me standardet e Aneksit 14, të kësaj rregulloreje dhe me standardet e tjera të saktësuara nga AAC-ja;
- b) Procedurat operuese të aerodromit i përmbushin dispozitat për sigurinë e avionëve;
- c) Themelimi i një sistemi efektiv të menaxhimit të sigurisë;
- d) Manuali i Shërbimeve dhe Operimeve të Aerodromit, i cili i përmban të gjitha informatat relevante të aerodromit të aplikuesit, të jetë përgatitur dhe dorëzuar në kuadër të dispozitave të kësaj rregulloreje;
- e) AAC-ja sigurohet se aplikuesi do të jetë në gjendje të operojë e të mirëmbajë aerodromin në mënyrën e duhur.

Bazuar në kërkesat e specifikuara më lartë, nëse ndryshimi do të jetë subjekt i ndryshimeve të konsiderueshme do të pësojë të njëjtin proces sikurse certifikimi.

Megjithatë, në pajtim me nenin 15 të rregullores aktuale, në rastet kur mbajtësi i certifikatës kërkon ndryshime jo substanciale të certifikates, të ndryshme nga ato që referohen në Nenin 13 a), b), ose c) të Rregullorës 01/2008 mbi Aerodromet e Certifikuara, do të ngarkohet me tarifë të njëjtë me tarifën vjetore, në shumë prej 5,000€.

#### **Komenti 7:**

Neni 17

Në lidhje me A1 deri A4:

#### **Koment:**

Sipas e-mail tuaj, tarifat për Nenin 17 janë në lidhje me Organizatat për Aftësim Profesional të Aerodromit.

#### **Përgjigje e AAC-së:**

Tarifat në nenin Nenin 17 janë në lidhje me organizatat për aftësim profesional në përputhje me Rregulloren nr. 01/2014 mbi aftësimin profesional të punonjësve të aerodromit dhe punonjësve tjerë të kontraktuar, ofruesve të shërbimeve në tokë dhe përdoruesve të shërbimeve të aerodromit të cilët vet kryejnë shërbime në tokë.

#### **Komenti 8:**

Neni 18 – Tarifat për Aprovimin e shërbimeve në tokë;

Në lidhje me A2 dhe A3:

#### **Koment:**



Ne mendojmë se tarifatat në kolonën “Tarifata vjetore” nuk duhet të paraqitet fare. Ngarkesa me tarifën vjetore është e paraqitur nën A1, dhe e përfshinë tarifën vjetore.

**Përgjigje e AAC-së:**

Janë marrë shënimet, do të korrigjohet.

**Tjera:**

**Përveç komenteve lidhur me nenet, komentet tona të përgjithshme janë sic vijon:**

Përderisa Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës “Adem Jashari” është një aeroport dhe ofruer i shërbimeve në tokë i vetmi më Kosovë, nenet të cilat kanë të bëjnë me operimet në tokë kanë efekt të drejtpërdrejtë për LIMAK Kosovo International Airport JSC.

Për shkak të marrëveshjes strikte të PPP të kompanisë tonë, projektimi i buxhetit për vitin 2015 është bërë në pjesën e fundit të vitit të kaluar dhe është aprovuar nga Bordi i LIMAK Kosovo International Airport JSC.

Siç mund të shihet nga projekt-rregullorja, aty janë disa tarifa të cilat asnjëherë më parë nuk janë lëshuar dhe kjo nënkupton për ne shpenzime shtesë, dhe do të efektoj drejtpërdrejtë pjesën e të hyrave të Republikës së Kosovës përmes PPP njësisë nën organizimin e Ministrisë së Financave.

**Komenti 9:**

Për më tepër, pasi tarifatat që ndërlidhen me OSHNA-n nuk janë nën fushën e shqyrtimit dhe të komentimit nga ana jone, por neve na tërhoqi vëmendjen se nuk kishte tarifë vjetore për OSHNA.

**Përgjigje e AAC-së:**

Vështrim i pasaktë. Ju lutem lexoni nenin 19, Tarifatat për Ofruesit e Shërbimeve të Navigacionit Ajror, Tabela 19A4, Tarifata vjetore për mbikëqyrje.

**Komenti 10:**

Ne gjithashtu besojmë se tarifa e AAC-së për sigurinë e pasagjerëve me të cilën ngarkohet cdo pasagjer në shkuarje është për të mbuluar nevojat e AACK-së për të ushtruar aktivitetet e saj mbikëqyrëse. Në këtë kuptim, të gjitha inspektimet mund të konsiderohen të jenë nën fushëveprimin e aktiviteteve të sigurisë dhe nuk duhet të kenë tarifa.

**(Dërguar nga Gokmen Aritay, Drejtor i shërbimeve aeroportuale, ANP LKIA “Adem Jashari”, dt. 19 janar 2015, ora 14:37 min).**

**Përgjigje e AAC-së:**

AAC është një institucion publik me kompetenca për rregullimin e sigurisë së aviacionit civil, shërbimeve të navigacionit ajror dhe ekonomisë së aerodromeve. Si një agjenci e pavarur e themeluar nga Kuvendi mbrenda rendit juridik të Republikës së Kosovës, AAC duhet të ketë buxhetin e saj të pavarur për të siguruar kryerjen e detyrave dhe përgjegjësi të saj sic kërkohet me ligj. Buxheti i AAC-së përbëhet nga të hyrat e dedikuara sipas nenit 25.1 të Ligjit për aviacionin civil që përbëhet nga:

- **tarifat dhe detyrimet dhe taksat lidhur me aviacionin,**
- nje perqindje nga ofrimi i shërbimeve të navigacionit ajror;
- **tarifa për sigurinë e pasagjerëve dhe të hyrave që mbliidhen nga aktivitetet e certifikimit dhe licencimit të cilat janë dhënë në rregulloret përkatëse të cdo fushëveprimit.** Për këtë qëllim, disa nga inspektimet dhe aktivitetet mbikëqyrëse të AAC-së konsiderohen detyra sipas të drejtës ndërkombëtare të cilat duhet të kryhen në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe rregulloret përkatëse vendore për të cilat nuk mbliidhet ndonjë tarifë, për të përmendur disa si p.sh. inspektimet e aviaionëve të huaja (SAFA) dhe inspektimet tjera ad hoc në pajisjet e aviacionit.

Në anën tjetër aktivitetet certifikuese dhe licencuese janë të drejtuara kryesisht për të autorizuar operatorët e ndërlidhur me aviacionin për të ushtruar funksione të caktuara në sektorin e aviacionit. AAC-ja ka obligim ligjor (Ref.: Neni 25.1 i Ligjit për Aviacionin Civil) që, përveç tarifës së sigurisë së udhëtarëve, të caktojë dhe mbledhë tarifa nga operatorët e aviacionit për certifikim dhe licencim. Ky proces është i bazuar vetëm në bazë të kostos së krijuar për AAC-në për të cilat aplikohen tarifa të arsyeshme. Prandaj, detyra dhe obligimi i AAC-së për të ofruar siguri të aviacionit civil është vet arsyeja e ekzistimit të saj, si në aspektin e brendshëm ashtu edhe të jashtëm për arsye se ushtron detyra të ngarkuara nga shteti i Kosovës. Në fund, për vëmendjen tuaj, duhe të mirret parasysh se qëndrueshmëria financiare e AAC-së është një imperativ i kërkuar me Kushtetutën e Republikës së Kosovës dhe ligjet tjera që rregullojnë funksionimin e institucioneve të pavarura. Një praktikë e tillë rekomandohet edhe në aktet e ICAO-s,<sup>1</sup> dhe si e tillë ka gjetur zbatim të gjerë në mesin e shumë shteteve.<sup>2</sup>

Prandaj, mbledhja e të hyrave të dhëna në nenin 25.1 të Ligjit për Aviacionin Civil është një detyrë dhe obligim i AAC-së që kërkohet me ligj. Për më tëper rreth kësaj çështjeje, ju lutem referohuni në dokumentin përkatës (benchmark) për shpjegimin e rregullores për tarifat e që do të publikohet pas hyrjes në fuqi të rregullores, në të cilin të gjitha tarifat janë shpjeguar hollësisht dhe në mbështetje të një analize komparative të tarifave të ngjashme që ngarkohen edhe nga autoritetet tjera të aviacionit në rajon.

### III. PËRFUNDIM

<sup>1</sup> Shih shtojcën nr. 19 në Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, App-1-1, pika 3.2

<sup>2</sup> Shtetet e rajonit por edhe më gjerë, shih Air Traffic Act të RF të Gjermanisë *LuftVG*) or *Luftverkehrsgesetz (LuftVG)* në dispozicion tek: <http://ëëë.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/luftvg/gesamt.pdf>



Gjatë fazës së konsultimit publik të palëve të interesit lidhur me projekt-rregulloret nën pikën I të këtij raporti, janë vlerësuar gjithsejt 10 vërejtje/komente të cilat janë pranuar nga data 19 dhjetor 2014-23 janar 2015.

Nga këto vërejtje/komente, janë pranuar një sugjerim (nr. 9). Të gjitha komentet tjera kanë marrë përgjigjet adekuate.

AACK falënderon të gjithë palët e interesit të cilët kanë shprehur interesimin e tyre lidhur me çështje të cilat rregullohen me këtë rregullore./

**Raporti është hartuar nga:**

Departamenti i Sigurisë së Fluturimeve  
Departamenti i Aerodromeve  
Departamenti i Shërbimeve të Navigacionit Ajror

Zyra për Çështje Juridike dhe Rregullatore