



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

VI Saziv

Prolečno zasedanje

Komisija za ekonomski razvoj, infrastrukturu, trgovinu, industriju i regionalni razvoj

Sednica br.63/2019

Priština, 10.04.2019.godine, u 12:00 časova

Zgrada Skupštine, sala N-10

Z A P I S N I K

Na sednici su prisustvovali: Sala Berisha Shala, predsednica, Dardan Sejdiu, prvi zamenik predsednika, Lutfi Zharku, Hykmete Bajrami, Muharrem Nitaj, Veton Berisha i Duda Balje, članovi.

Odsutni: Adem Hoxha, drugi zamenik predsednika, Liburn Aliu, Glauk Konjufca i Memli Krasniqi, članovi.

Pozvani učesnici: Eset Berisha, generalni direktor ACV-a.

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

Podržno osoblje Komisije: Armend Ademaj, Besim Haliti, Muhamet Morina, Veton Raci i Afrim Berisha, pripravnici.

Sednicom je predsedavala , Sala Berisha Shala, predsednica Komisije.

Dnevni red:

- 1. Usvajanje dnevnog red;**
- 2. Usvajanje zapisnika sa sednice održane dane 2.4.2019.godine;**
- 3. Razmatranje godišnjeg izveštaja Autoriteta civilnog vazduhoplovstva -ACV-a, za 2018.godinu.**
- 4. Razno.**

Predsednica je konstatovala da su ispunjeni uslovi za rad Komisije i otvorila sednicu prema predloženom dnevnom redu.

1. Usvajanje dnevnog reda

Dnevni red je usvojen bez primedbi.

2. Usvajanje zapisnika sa sednice održane dana 2.4.2019.godine.

Zapisnik sa sednice održane dana 02.04.2019.godine, usvojen je bez primedbi.

3. Razmatranje godišnjeg izveštaja Autoriteta civilnog vazduhoplovstva-ACV-a, za 2018.godinu

Predsednica - je rekla da Autoritet civilnog vazduhoplovstva Republike Kosova (ACV-a), prema članu 130 Ustava i članu 14 Zakona o civilnom vazduhoplovstvu, je nezavisna regulatorna agencija, koja je odgovorna za regulisanje bezbednosti civilnog vazduhoplovstva i ekonomsko regulisanje aerodroma i usluga za vazдушnu navigaciju u Republici Kosova. Da bi izneo izveštaj pred Komisijom, reč je dala g. Berisha, generalni direktor ACV-a.

Eset Berisha, generalni direktor Autoriteta civilnog vazduhoplovstva Republike Kosova (ACV-a), rekao je, da je ACV-a kao regulator zadužen za regulisanje aspekata bezbednosti civilnog vazduhoplovstva i ekonomsko regulisanje aerodroma i pružanja usluga za vazдушnu navigaciju, izvršilo je svoje odgovornosti u skladu sa Planom rada za 2018. Godinu. Tokom izveštajnog perioda doneti su 11 (jedanaest) podzakonski akti, od kojih četiri se prenose u naš pravni poredak zakonodavstva EU-E u različitim oblastima civilnog vazduhoplovstva. Tako da je, ACV-a ispunilo svoje obaveze iz Nacionalnog plana za implementaciju SSP-a za 2018.godinu. Tokom ove godine, iz DP izdalo je 19 izvršnih odluka i 14 upravnih odluka. U oblasti nadzornih aktivnosti, inspektori ACV-a izvršili su kontrole i revizije u skladu sa usvojenim planom nadzora za 2018.godinu, kako bi se osiguralo da operacije civilnog vazduhoplovstva obavljaju se u skladu sa važećim sigurnosnim standardima na snazi. Ove kontrole i revizije izvršene su u PIA, ASHNA, u stranim avio kompanijama koje deluju kod nas, u usvojenom operatoru za snabdevanje gorivom u PIA, FAC, Akademiji vazduhoplovstva, kao i u organizacijama za obuku u oblasti civilnog vazduhoplovstva, usvojen od strane ACV. Kontrole su pokazale da se operacije vrše u skladu sa sigurnosnim standardima. Inspektori za bezbednost letenja izvršili su 37 (trideset sedam) bezbednosnih kontrola vazduhoplova stranih operatora (SAFA), koji operišu i PIA “Adem Jashari”; izvršena je revizija od strane Nacionalnog centra medicinske medicine u Đakovici (KKMP) usvojeno od strane ACV-a u svojstvu Centra za vazduhoplovnu medicinu (AeMC); revizija organizacije za obuku paraplegičara “Akademija vazduhoplovstva”; revizija ANP u svojstvu ovlašćenog pružioca usluga kopnenog tretmana za tretiranje opasnih roba; U okviru stalnog nadzora Agencije za vazдушnu navigaciju, tokom 2018.godine, ACV-a je realizovalo ukupno tri revizije u ASHNA. Prema planu aktivnosti za redovno praćenje i verifikaciju primene primenljivih standarda za operatore PIA “Adem Jashari” i pružioca usluga na kopnu, inspektori su tokom 2018.godine,

obavili dve revizije i pet kontrole. U ispunjavanju odgovornosti licenciranja osoblja sa osetljivim odgovornostima u oblasti civilnog vazduhoplovstva, ACV-a je izdalo brojne licence i dozvole, uključujući licenciranje 8 pilota aviona, 23 kontrolora letenja, izdalo je 105 dozvola za prevoz opasnih roba vazdušnim putem, 36 dozvola za operacije opšte avijacije, 55 dozvola za registraciju bez pilotnih letelica, 12 medicinskih sertifikata razreda 3,1 iz razreda 2 i 2 iz razreda 1. Ključna aktivnost za 2018.godinu, bila je sertifikacija PIA "Adem Jashari" u mesecu novembru 2018.godine, na osnovu zahteva nove evropske uredbe o aerodromima (koja uredba je prenesena u naš pravni poredak putem uredbe ACV-a17/2017). Prema statistikama operatora LKIA tokom 2018.godine, PIA "Adem Jashari" je pružalo usluge ukupno 2,165,749 putnika. Ovaj broj putnika pokazuje povećanje od 14.6% u odnosu na prethodnu godinu (1,889,659). Povećanje broja putnika prepisuje se, između ostalog, i finansijskim podsticajima usvojenih od strane ACV-a početkom 2018.godine, koje operator aerodroma pruža avionima koji otvaraju nove linije iz Prištine ili povećavaju broj letova. Tokom 2018.godine, NATO je nastavio da vodi razgovore sa zemljama u regionu o normalizaciji niskog vazdušnog prostora na Kosovu. Potpuna normalizacija Kosovskog niskog vazdušnog prostora, između ostalog, uključuje i otvaranje novih vazdušnih koridora između Republike Kosova, Albanije, Crne Gore i Srbije, koji će služiti svim avionima koji lete u PIA. Ovi koridori će skratiti vreme leta za oko 15-20 minuta. Budžet ACV-a za 2018.godinu, bio je 942,781.10 €. Tokom fiskalne 2018.godine, ACV-a je potrošilo 897,239.22 €, što proizilazi da realizacija u procentima je 95% dodeljenog konačnog budžeta. Budžet je uglavnom zbog uštede opštinskih usluga. U međuvremenu, prihodi od strane ACV-a od tarifa za bezbednost i drugih tarifa su dostigli vrednost od 2,114,835 €. ACV-a ulaže u kontinuirano unapređenje i zadržavanje profesionalnih kapaciteta svojih zaposlenih, u skladu sa međunarodnim preporučenim standardima i praksama. Tokom 2018.godine, osoblje ACV-a pohađalo je ukupno 47 obuka, uključujući i obavezne obuke inspektorata profesionalnih departmana u oblasti civilnog vazduhoplovstva. Uznemirenost ACV-a ostaje paket Zakon koji reformišu javnu upravu. Tokom ove godine ACV-a je poslalo komentare i primedbe Ministarstvu javne uprave i relevantnim Parlamentarnim komisijama o ovim zakonima. Primedbe ACV-a su bile isključivo upućene statusu ACV-a, gde se smatra da se nezavisna regulatorna agencija, ACV-a može pretvoriti u izvršnu agenciju, kao i pitanje držanja zrak plovnih profesionalaca vazduhoplovstva nakon njihovog učešća u zakonu o platama.

Predsednica- rekla je rekla da je osoblje Komisije analiziralo izveštaj i ponudili su mi neke nalaze koje ću predstaviti u obliku pitanja, pod sledećem: Da li je ACV-a tokom 2018.godine ostarilo potrebnu obuku za inspektore, i kako planirate da obavljate obuku tokom 2019.godine? U slučaju neadekvatne obuke inspektora koje su posledice za ACV-a i sektor avijacije? Kako je trenutno stanje ovih objekata, i da li postoje jasne indikacije koje će potvrditi da će ovi objekti biti postignuti u narednih pet godina, ili čak i brže? Zašto još uvek nema otvaranja novih koridora sa Albanijom, Crnom Gorom i Srbijom? I kada se očekuje otvaranje tih novih koridora, jer njihovo ne otvaranje, kao što ste naveli i u izveštaju, uvršteno je i u troškovima leta, a samim tim i u avionskim kartama? Koje su konkretne prepreke za članstvo u ICAO-u, ECAC-u i EUROCONTROL-u, i šta treba ACV-a i Kosovske institucije trebale da učine kako bi postigle ovo članstvo, jer kako ste naveli pod izazovima, ove ne članstva predstavljaju svakodnevne prepreke za rad i razvoj ACV-a ukupne avijacije na Kosovu? Da li su identifikovani razlozi kako je došlo do ova dva propusta, na način da se ne ponove ni u jednom

vazdušnom uređaju ? Zakon na snazi, da li predstavlja problem za implementaciju objektivna ACV-a. Da li ste došli do nekog zaključka da Zakon treba izmeniti ili dopuniti ili ne ?

Lutfi Zharku- je rekao da želi da iznese dva ili tri pitanja , prvo pitanje se odnosi na visoki vazdušni prostor i rekli ste da očekujete da na automatski način nastavite sa Hungaro Controlin ili, i ostavili ste u nedoumici pitanje tehničke spremnosti ASHNA- niti da obavljaju radove i mislio sam da je ovo pitanje samo političko, da nema veze sa tehničkim pitanjima. Za niski vazdušni prostor koji ste spomenuli u izveštaju, spremni ste da pokrenete vazdušnu liniju sa Albanijom, kada očekujete da se ona aktivira i naravno sa Crnom Gorom, jer sa Srbijom znamo koji su problemi. Da li planirate da podstaknete ili povlačite nove avio kompanije kako biste povećali broj letova ? Evropska komisija je dala neke primedbe koje nisu ispunjene ili nisu prilagođene ACV-u?

Muharrem Nitaj-postavio je nekoliko pitanja, prvo rekao je da vi govorite o činjenici da će kontrola nad velikim prostorom nastaviti od Hungaro Controli i u narednom periodu, da li ste imali obećanja da će Kosovo tokom ove godine preuzeti kontrolu nad donjim vazdušnim prostorom? Drugo, rekli ste da ste imali 37 kontrola, vazduhoplova na njihovoj bezbednosnoj platformi, interesovalo bi me ko su ljudi koji kontrolišu avione na platformi, ili ih proveravaju u smislu bezbednosti kakva je njihova stručnost? Koliko sam primetio ni u jednom segmentu, ne spominje se činjenica da su putničke karte za vazdušni saobraćaj na Kosovu najskuplje u regionu, da li postoji bilo koji instrument ili bilo koja moć ili autoritet AC-a koji bi mogao da utiče da ove usluge budu na nivou zemlja u regionu?

Hykmete Bajrami- navela je da je i ranije javno izneseno o kontroli vazdušnog prostora i osim političkih prepreka , koje ne znam, da li postoje i tehničke prepreke? Vi ste upravo potvrdili da ove pripreme nisu obavljene, ja bih želela da budu jedna od objektivna odgovornih institucija, vi ste zatražili i verujem da je ovde mesto gde treba da se obratite, u ovom aspektu želim da spominjem da ste rekli da je 7 miliona prihoda, ne znam da li su godišnji ili za ceo period, dakle to su godišnji prihodi koje uzima Hungaro Controli, htela bih da znam koliko su investicioni troškovi koje je trebalo da se urade od strane Kosovskih institucija, kako bi Kosovo ispunilo uslove za uvođenje svog vazdušnog prostora pod kontrolu, i zašto to nije učinjeno, zapravo to je više bilo diskusija u medijama nego diskusija na stolu organa za donošenja odluka.

Predsednica- je navela da je izveštaj rada ACV-a je bio najbolji u svim sazivima koje sam imala u ovoj komisiji, pripremljen od bivšeg direktora g. Driton Gjonbalaj. Želim da se nastavi takav duh saradnje i rada i sa novim menadžmentom.

Eset Berisha, direktor ACV-a, - odgovorio je na pitanja poslanika, u nastavku: za obuke podrazumeva se da budžetske prečice, koje su onemogućavaju da se profesionalno razvoja obuka, trenutno profesionalne obuke razvijaju se u minimumu što znači samo oni koji su više nego neophodni da bi sadržali te akreditive, ali ne i da ih povećaju i da imaju koristi od saziva u civilnoj avijaciji. Civilna avijacija je oblast koja se stalno menja i stalno se ažurira i zahteva stalnu obuku ako se fokusiramo na sticanje novih znanja, onda možemo da rizikujemo inspektore ili postojeće osoblje.

Što se objektivna tiče, jedan od glavnih objektivna ACV-a je normalizacija vazdušnog prostora, i to je oblast koja izlazi iz nadležnosti ACV-a. Potrebna je međuinstitucionalna interakcija za

postizanje tog cilja. Vazdušni prostor je deo teritorije jedne države, kao i kopneni prostor, i nema nikakvih razloga da se tretira drukčije, stoga, naš stav je da vazdušni prostor treba da bude pod kontrolom državnih institucija, čak i velikom cenom ili bez ikakvog profita, jer govorimo o državnoj bezbednosti.

Hykmete Bajrami je rekla da odgovorne institucije trebaju da znaju koliko koštaju te investicije, jer smo institucija koja odobravamo budžet, i trebamo da znamo da li je važniji autoput Dukagjina ili da skinemo neki kilometar puta odatle, kako bi postavili finansije na ovu stranu.

Eset Berisha, direktor ACV-a, rekao je da će da odgovori i na ovo pitanje kasnije. Drugi objektiv je učlanjivanje u međunarodnim organizacijama. I ovaj objektiv je van vlasti civilnog vazduhoplovstva, dakle, treba biti državna politika. Ministarstvo inostranih poslova treba da pripremi teren za učlanjivanje u međunarodnim organizacijama za civilno vazduhoplovstvo, koji je neophodan uslov za razvoj vazduhoplovstva. Ako nismo član IKAOS-a, Evropske Konferencije za civilno vazduhoplovstvo sa sedištem u Parizu, ili drugih aeronautičkih institucija, mi nemamo mogućnost da se revidiramo, kontrolišemo i ocenjujemo od ovih institucija koje vrše nadzor kontinuiranog razvoja civilnog vazduhoplovstva. Kao naredni objektiv imamo i sklapanje međunarodnih ili međudržavnih sporazuma sa homolognim vlastima. Prošle godine je postojala inicijativa kako bi sklopili tehnički sporazum sa vlastima civilnog vazduhoplovstva Austrije. Naš cilj je bio da realizujemo što više takvih tehničkih sporazuma. Imajući u vidu prepreke učlanjivanja Kosova u ovim forumima i međunarodnim organizacijama, naše mogućnosti su male kako bi se razvili u tom pravcu. Vi ste pitali za koridore letenja sa Severnom Makedonijom i Crnom Gorom. To je deo procesa koji se veže sa normalizacijom niskog vazdušnog prostora, i taj proces je u rukama i potpunom upravljanju NATO-a i KFOR-a od 1999. godine. Samo dva vazdušna koridora funkcionišu od Međunarodnog Aerodroma Prištine, preko Republike Severne Makedonije, ulaz i izlaz. Mi nemamo koridore ni sa Republikom Albanijom niti sa Crnom Gorom. Otvaranjem i upravljanjem niskog vazdušnog prostora, mi bi smo imali mogućnosti da otvaramo nove koridore sa Republikom Albanijom. Što se tiče izmene zakona, ovaj zakon proizilazi iz Ahtisarijevog paketa i deo je onih 40. zakona koji su usvojeni nakon proglašenja Republike Kosovo, kojim je osnovana ACV. Raspoložem informacijama da je započet proces izmene zakona za Civilno vazduhoplovstvo, i u toku je izrada koncept dokumenta od strane službenika Ministarstva Infrastrukture i Trgovine. Imali smo primedbe od strane Evropske komisije, što se tiče Zakona o radu, koji se uglavnom nadovezuje sa radnim satima i odmorima. To nije u skladu sa Direktivama Evropske Unije i nadam se da, kada bude došao na razmatranje ovaj zakon, uzećete u obzir primedbe Evropske Komisije. Mi ćemo vas podržati sa dodatnom dokumentacijom ako je potrebno. Što se tiče visokog vazdušnog prostora, to je nadležnost Hungaro Control-e, tj. generisanje prihoda i njihove statistike, ne dele se ni sa autoritetom vazduhoplovstva, ni sa agencijom vazdušnih usluga. Nema nikakve koordinacije što se tiče ovih statistika. Ove informacije sam dobio samo na osnovu moje posete koju sam razvio tamo, i direktno sam video kako se razvijaju letovi i kako se pružaju te usluge za visoki prostor Kosova. U prvoj godini, broj je bio veoma limitiran i bilo je oko 62. hiljade nadletanja koji su razvijeni, jer je otvoren oko 3. aprila, a u protekloj godini je imalo oko 115. hiljade letova, i ta cifra je kontinuirano u rastu, i ako bi se ti prihodi iskoristili za našu državu, onda bi se ovi

kapaciteti povećali. Pokrivenost vazdušnog prostora Kosova se vrši radarima zemalja iz regiona i našim radarom koji je ovde.

Lutfi Zharku: Da li je primaran tehnički ili politički problem kod visokog vazdušnog prostora?

Eset Berisha, direktor ACV-a, u prvom redu je politička priroda. U potpisanom sporazumu između NATO-a i Hungaro Control, kosovske vlasti uopšte nisu učestvovala u tom potpisivanju sporazuma. Dok se ne ukloni taj sporazum, ne može se rešiti, a taj sporazum se može ukloniti kada Kosovo ispuni uslove za učlanjivanje u međunarodnim mehanizmima civilnog vazduhoplovstva.

Hykmete Bajrami je rekla da su tehnički problemi mogli biti eliminisani, jer ste 5. godina imali ugovor i znali ste da taj sporazum ističe u aprilu. Želim da znam da li ste podneli neki zahtev zajedno sa AVNU, i da kažete da je ovaj budžet potreban za obuku i da nam to treba kako bi smo eliminisali tehničke probleme?

Eset Berisha, direktor ACV-a: Službenici agencije su to predstavili u godišnjim izveštajima, ali ne znam da li su podnosili takve kontinuirane zahteve. Verujem da jesu. Ali, zbog nemogućnosti finansiranja od budžeta, oni se finansiraju od tarife vazduhoplovstva, i ona je veoma visoka, gledajući na regionalne tarife. Međutim, to je jedina mogućnost njihovog finansiranja. Prošle godine, ACV je usvojio plan podsticanja za vazduhoplovne agencije koje operišu u Međunarodnom aerodromu Prištine, koji je rezultirao uspešno, jer je povećan broj putnika koje su služili ove kompanije. U okviru Civilnog vazduhoplovstva, gde se razvija misija TAEKS, koja je ugovorena od Ministarstva Infrastrukture i Transporta, predviđa se i ekonomski razvoj vazduhoplovstva. U okviru ove strategije, predviđen je podsticaj svih kompanija koje operišu u aerodromu Prištine, u našem regionu. Vezano za karte, one su jeftinije u Skopskom aerodromu. Želimo da vas obavestimo da je u Skopskom aerodromu imalo direktnih finansiranja nekih avio kompanija, što je rezultiralo sa povećanjem broja putnika. Takva strategija je sugerisana i za Republiku Kosovo i preostaje da se vidi da li će se odobriti i sprovesti od Vlade Kosova.

Muharrem Nitaj: Da li postoji mogućnost da ove godine pređe pod upravljanje kosovskih vlasti niski vazdušni prostor?

Eset Berisha, direktor ACV-a, trenutno, nosilac ovog procesa su NATO i KFOR. Ne mogu da kažem da će se realizovati ove godine jer ne zavisi od naših mogućnosti, već zavisi od međunarodnog faktora. Što se tile pripreme inspektora, mi imamo inspektore koji su obučeni i pripremljeni od relevantnih institucija i imali smo u našim redovima i međunarodno sertifikovane pilote, koji su napustili posao zbog nepovoljnih ekonomskih uslova, ali oni koji su ostali, veoma su pripremljeni za svoje odgovornosti i rad, i oni su revidirani i ocenjeni od strane eksperata Evropske Unije, i budite sigurni da inspektori ACV-a vrše izvanredan posao. Putne karte i dalje ostaju pod nadležnost Ministarstva infrastrukture, i ne znam da li će u inicijativi za izmenu zakona o Civilnom vazduhoplovstvu izvršiti neka izmena i za nadležnost, zadatke i odgovornosti Civilnog vazduhoplovstva.

Predsednica: Shvatili smo problem ne otvaranja koridora sa Crnom Gorom i Srbijom, ali gde je problem sa Albanijom?

Eset Berisha, direktor ACV-a: Sa Albanijom nemamo ni političke ni tehničke probleme, zato što imamo izvanrednu saradnju. Mi smo već identifikovali vazdušne koridore, u trenutku kada se bude oslobodio niski vazdušni prostor u našoj zemlji, međutim, ponovo preostaje međunarodnom faktoru da izvrši otvaranje ovih prostora i da se nakon toga otvore koridori sa svim državama u regionu.

Dardan Sejdiu: Izveštaji su i tehnički i sadržajno dobro pripremljeni od strane ACV-a. Evidentno je da su u oba izveštaja isti izazovi i nema mnogo razlike. Mene interesuje, tačno u centima, iako razumem da ste vi nov u ovoj dužnosti, već 3. meseca, ali smo u određenom vremenu – vaša sreća ili nesreća – kada raspravljamo o automatskom nastavku sa Hungaro Control, o kakvom iznosu ili projektu tačno govorimo, kako bi smo rešili tehničke probleme. S druge strane, žao mi je da kažem da je zabrinjavajuće ako se kontinuirane obuke ili unapređenja ne dešavaju, i to je pitanje nacionalne bezbednosti. Takođe, u centima, da li možete da nam kažete o kakvim obukama govorimo, jer bi nam to mnogo pomoglo, je može postojati neka nova tehnologija za nadgledanje vazdušnog prostora ili „unapređenje“ koje vi imate potrebe da izvršite. Kažite nam tačno u monetarnim vrednostima, šta nam treba kako bi smo bili spremni tehnički.

Eset Berisha, direktor ACV-a: Tehnički problem se najviše veže sa nedostatkom investicija, u opremi i osoblju. Reč je o iznosu od 10. miliona evra koji je pod hitno potreban kako bi funkcionisali taj radar koji je skoro kupljen.

Dardan Sejdiu: da li je kupljen radar? Ako je kupljen, da li su onda ovih 10. miliona investicije za softver i obuke? Da li ste podneli zahtev za to?

Eset Berisha, direktor ACV-a, radar je kupljen u proteklim godinama, i isti funkcioniše i veoma je unapređen, ali nedostaje sistem čitanja, koji je potreban i za niski i za visoki vazdušni prostor. Prihodima koje ima AVNU, oko 4.5 miliona, ona nema mogućnosti da kupi te softvere. Vaša mogućnost, za eliminisanje ovih izazova su, kada vam dođe na čitanje nacrt budžeta, vi možete videti koje su to konkretne investicije za funkcionisanje civilnog vazduhoplovstva i niskih i visokih vazdušnih prostora.

Hykmete Bajrami je rekla da ne morate da čekate nacrt budžeta za 2019. godinu, jer imamo i revidiranje budžeta. Vi možete da pripremite izveštaj sa svim stvarima koje su vam potrebne, a mi, kao poslanici, imamo mogućnost da izguramo to, jer je zakonska obaveza da u ovom revidiranju diskutiramo ranije i sa Ministrom Finansija i Ministrom za Infrastrukturu.

Predsednica: Zakon o platama koji je usvojen u Skupštini, ne stupa na snagu do jesena ove godine, ali revidiranje budžeta će se desiti u junu ili julu, i revidiranjem se može regulisati ovo pitanje. Ali, vi imate za obavezu da preko debata i konferencija obavestite širu javnost i poslanike, jer ne razumeju svi kako funkcionišu određeni segmenti života na Kosovu. Ja sam bila protiv zakona plata kada je ugrožen ACV i AVNU, jer taj radar može da ostane tako van funkcije, ako ne uspemo da osiguramo podršku softverima i obuku osoblja da koriste iste.

Eset Berisha, direktor ACV-a: Zahtevi ACV-a, što se tiče budžeta, bili su kontinuirani od 2016. godine, jer je imalo budžetskih skraćivanja. Ja sam pomenuo da mi imamo budžetske prihode, posvećene zakonom. Kada bi smo imali te prihode od 2.1 miliona, mi danas ne bismo imali ni tehničke probleme ni probleme investiranja za obuku osoblja. ACV je institucija od posebne važnosti, koja ima samo 29. zaposlenih, i to se desilo zbog budžetskih skraćivanja, dok za dobro funkcionisanje ACV-a je potrebno 45. zaposlenih.

Nakon diskusija, Komisija je jednoglasno donela sledeći:

Zaključak

Usvaja se godišnji izveštaj Autoriteta civilnog vazduhoplovstva – ACV, za 2018. godinu

4. Razno

Prateća pitanja

a) Saopštenje za posetu Hrvatskoj u okviru nadgledanja Zakona o uslugama

Predsednica je upoznala članove komisije o poseti, koja očekuje da bude realizovana u Hrvatskoj, od strane radne grupe za nadgledanje Zakona o uslugama, gde je hrvatska strana pružila dve opcije, datume 8./9. maj 2019. god. ili 29./30. maj 2019. godine, i pozivam nekog člana komisije da se pridruži grupi, ali on treba biti aktivan i u radu grupe unutar države.

Komisija je odlučila da poseta grupe za nadgledanje Zakona o uslugama bude izvršena 8. – 9. maja 2019. godine, i da se radnoj grupi pridružuje i poslanica Hykmete Bajrami.

b) Saopštenje od strane zamenika predsednika Sejdiu

Dardan Sejdiu je upoznao članove komisije da će u 3. narednih nedelja biti odsutan od komisije jer će biti van zemlje, u SAD.

Pripremili: Osoblje za podršku komisije,

Sednica je završena u 13:30.

Predsednica Komisije

Sala BERISHA SHALA