

СТЕНОГРАФСКИ БЕЛЕШКИ
од Осмото продолжение на Сто и
седумнаесеттата седница на Собранието на
Република Македонија, одржана на
27 јануари 2006 година

Седницата се одржа во Собранието на Република Македонија, сала 1, со почеток во 11,02 часот.

Седницата ја отвори и на неа претседаваше господинот Љупчо Јордановски, претседател на Собранието на Република Македонија.

Љупчо Јордановски: Продолжуваме со работа со 117-та седница на Собранието на Република Македонија.

Пратениците: Ангелка Пеева-Лауренчиќ, Никола Стојановски, Благодорна Мингова-Крепиева, Славица Грковска, Рафет Муминовиќ, Ванчо Георгиев, Сашко Кедев, Љубе Бошковски, Никола Груевски, Петар Наумовски, Ангел Жерновски, Ванчо Стаменков, Љубчо Георгиевски, Али Ахмети, Абдилахим Адеми, Фазли Велиу, Абдулади Вејсели, Иван Стоилковиќ, ме известија дека се спречени да присуствуваат на седницата.

Минуваме на точка 18-Предлог на закон за воздухопловство.

Предлогот на законот и извештаите на работните тела на Собранието ви се доставени, односно поделени.

Отворам претрес по текстот на Предлогот на законот.

Владата на Република Македонија поднесе амандмани на член 4 став 1 за бришење на точките 44, 45, 46, 47 и 80, на член 4 став 1 за додавање нова точка 59 по точката 58, член 6 став 1 за менување на точката г), член 8 за додавање нов став по ставот 3, член 12 став 1 алинеја 1, член 25 став 1, член 26 став 1, член 34 став 2, член 35 став 1 и за бришење на ставовите 2,3 и 4, на членовите 36 став 3, 37 ставови 2 и 3 и 69, 70,71, 73, 74, 77, 80,82,83,85 и 86 за заменување на зборовите "сопственик" односно "корисник" со зборот "оператор", член 36 став 3, член 37 за бришење на став 4, член 38, член 53 на четвртиот дел од глава 2 за менување на насловот, член 70 за менување на став 1 и на ставовите 2 и 3, на насловот на точка 2 на глава 3 и на член 60 за додавање нов став 4 по ставот 3, за менување на членот 81, член 86 став 4, член 87 став 1 за менување на алинејата од 1 до 5, за бришење на членовите 127, 128 и 129, член 147 за бришење на став 1, член 167 за менување на ставовите 2 и 3, член 192 за додавање нов став по ставот 2 и на член 196 и тие се составен дел на текстот на предлогот на законот.

Пратеникот Ристана Лалчевска поднесе амандмани на член 6, точки а), в) и г), член 7 став 3 за бришење на алинеја 3, член 12 став 1 алинеја 1, член 18 за менување на став 6, член 18 став 8, член 18 став 10, член 20, член 21 став 2, член 35 став 2, член 35 за додавање нов став 3

по ставот 2, член 35 за бришење на ставовите 3 и 4, за менување на член 45, член 67 став 2, член 68 став 2, член 76 став 3, член 81, член 85 за додавање нов став 5 по ставот 4, член 86 став 3, член 110 став 2, член 130 став 2, член 140 став 3, член 149 став 1, за менување на член 150 и на член 193 и на член 193 ставови 1 и 3, по кои Владата не се произнела.

Пратениците Љупчо Балковски, Спирос Мавровски и Драго Шајноски поднесоа амандмани за менување на член 1, член 6 став 1 точка в), член 6 став 1 за додавање нова точка ж), член 6 за додавање нов став 2, член 7 став 3 за бришење на алинеите 2 и 3, член 7 став 3 алинеја 5, член 8 за бришење на став 2, член 8 за менување на став 2, член 9 став 2 за бришење на алинеите 2,3,4 и 5 и за додавање две нови алинеи 2 и 3, член 9 став 2 алинеја, член 15 став 3, член 17 став 2, член 35 за бришење на ставовите 2 и 3 и за додавање нов став 2, член 49 став 2, член 54 став 1, за менување на член 60 и насловот пред членот 60 за додавање четири нови членови 60-а, 60-б, 60-в, и 60-г по членот 60, член 67 став 2, член 71 став 1, член 71 ставови 1 и 2, член 72 став 2, член 72 став 3, член 73 став 4, член 75 став 2, член 76, член 79 став 1, член 80, член 85 став 3, член 87 за менување на став 1, член 94 став 4, член 99 за менување на став 1, член 103 став 3, член 113 став 1, член 113 став 2, за додавање два нови членови 160-а и 160-б по членот 160, член 174 став 2, член 174 став 3, член 174 за додавање нов став 4, член 189 став 1 за бришење на точките 1,2,3,4,9,10,11,12,29,30,31 и 33, член 190 став 1 за бришење на точките 1,2,11,20,25,28,29,33,34 и 40, член 191 став 1 за бришење на точките 1,3,4,5 и 6 и за додавање нов член 191-а по членот 191, по кој Владата не се произнела.

Ја заработивте платата со толку амандмани.

Пратениците Љупчо Балковски, Спирос Мавровски и Драго Шајноски поднесоа амандмани на член 72 став 2, член 73 став 4 и на член 76 став 3 под архивските броеви 07-4125/27, 07-4125/29 и 07-4125/31 и истите ги повлекоа.

Комисијата за транспорт, врски и екологија поднесе амандмани на член 5, член 6 став 1 за додавање нова алинеја а) и на алинеја в), член 8 за бришење на став 2, член 9 став 2 алинеја 2, член 17 став 2, член 18 став 6, член 21 став 2, член 54 став 1, член 67 став 2, член 76 став 3, член 113 став 1, член 140 став 3, член 174 став 3, член 189 став 1 точка 19 и на член 193 став 1.

Во меѓувреме пратениците Љупчо Балковски, Спирос Мавровски и Драго Шајноски ги повлекоа амандманите на член 6 став 1 точка в), член 7 став 3 за бришење на алинеите 2 и 3, член 7 став 3 алинеја 5, член 8 за бришење на став 2, член 9 став 2 за бришење на алинеите 2,3,4 и 5 и за додавање две нови алинеи 2 и 3, член 9 став 2 алинеја 5, член 18 став 2, член 49 став 2, член 71 став 1, член 72 став 2, член 71 ставови 1 и 2, член 73 став 4, член 75 став 2, член 80, член 94 став 4, член 99 за менување на став 1, член 103

став 3, член 113 став 1, член 113 став 2, член 184 став 3, член 6 став 1 за додавање нова точка ж), член 72 став 3 и на член 76 став 3.

Во меѓувреме пратеникот Ристана Лалчевска ги повлече амандманите член 6 точка а), в) и г), член 21 став 2, член 67 став 2, член 76 став 3, член 140 став 3 и на член 193 став 1 и 3.

Во меѓувреме Владата на Република Македонија поднесе амандман на член 4 став 1 точка б1 и на алинеја 3 и тоа е составен дел на текстот на предлогот на законот. Тоа се сите амандмани. Тоа се амандмани повеќе и од Законот за територијална организација.

Минуваме на првиот амандман.

Отворам претрес по амандманот за менување на член 1, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошуткиќ, заменик министер за транспорт и врски.

Повелете.

Дејан Кошуткиќ: Благодарам почитуван претседателе.

Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој бара збор?

Господине Балковски имате збор.

Љупчо Балковски: Благодарам претседателе.

Со овој амандман се врши допрецизирање на членот 1, затоа што со предлог-законот членот 1 гласи дека се уредуваат условите и начинот на вршење на дејностите од областа на воздухопловството, а ние како предлагачи сакаме тоа да се допрецизира односно членот 1 да се смени и да гласи дека со овој закон се уредува воздушниот сообраќај и воздушниот простор на Република Македонија. Условите за сигурно одвивање на воздушниот сообраќај, услуги, воздушни пловидби, истражување за загрозување на сигурноста на авионите и авионските несреќи, потраги и спасување на авионите, заштита на воздушниот сообраќај, заштита на авионската бучава, инспекцијата на сигурност на воздушниот сообраќај и прекршоците во воздушниот сообраќај. Затоа што, со членот 1 всушност се дефинира што овој закон ќе го уредува во натамошните членови. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Благодарам.

Бидејќи, нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Давам пауза до 11,30 часот, бидејќи има вкупно потпишани 53 пратеници кои се во Собранието или да кажам во Скопје.

Значи, пауза до 11,30 часот и потоа следи гласање по овој амандман.

(По паузата седницата продолжи во 11,30 часот)

Љупчо Јордановски: Ги молам пратениците да влезат во салата.

Ги молам пратениците да влезат во салата. Има потпишано 70 пратеника, мислам дека 61 може да се обезбеди.

Службите нека го утврдат бројот на присутните пратеници.

Јас ги вклучувам десетте минути за да се обезбеди кворум. Ги молам службите по еден лист, во лево, средина и десно да се потпишат пратениците кои што се тука, во рок од овие десет минути. Со полно име и презиме, или потпишете се вие што сте присутни во салата.

Господине Караџоски процедурално, повелете.

Жарко Караџоски: Господине претседателе, Од името на пратеничката група барам еден час пауза.

Љупчо Јордановски: Само да завршам со потпишувањето па ќе ви дадам еден час пауза.

Жарко Караџоски: Е, па паузата е токму за тоа. Барам еден час пауза.

Љупчо Јордановски: Не, не, вие можете да заминете, сакам да се потпишат тие што се тука.

Повелете господине Чашуле.

Слободан Чашуле: Господине претседателе,

Не ми е јасно врз основа на кој член од Деловникот не терате да се потпишуваме. Јас колку што знам, парламентарната демократија и извршната власт која произлегува од неа се темели на мнозинство составено или од една партија или од повеќе коалиции, што претпочита постојано да се има кворум, за да нема криза на Владата заради отсуство во моменти на гласање на мнозинството од кое што извира мандатот на Владата. Вие сега ме терате мене како пратеник на опозицијата, кој по дефиниција би требало да работи на тоа, Владата да биде изложена на критика, криза и паѓање, да потпишувам за да и давам поддршка. Објаснете ми зошто?

Љупчо Јордановски: Господине Чашуле имате голема имагинација, јас ниту кажав зашто ќе ми требаат потписите, ниту ги терам пратениците. Јас само праќам лист да се потпишат, кој сака нека се потпише. А вашите размислувања можеби се во ред, можеби не се ред, јас тоа не го кажав, ниту прејудуцирам такви некои работи.

Ве молам пауза од еден час.

Продолжуваме во 12,44 часот.

По паузата седницата продолжи со работа во 12,50 часот)

Љупчо Јордановски: Помина еден час пауза на барање на Пратеничката група на ВМРО-Народна, односно заменик координаторот.

Повелете господине Караџоски, сакате да се дообјасните.

Жарко Караџоски: Почитуван претседателе,

Само сакам да објаснам за да не се свати погрешно зошто ние во основа и побаравме пауза. Значи, нашата цел беше пред се да не пропадне оваа седница, на некој начин да ја

спасиме, а од друга страна да укажеме на парламентарното мнозинство дека опозицијата е тука за да претставува коректив на работата на парламентарното мнозинство. А тоа е должно, бидејќи ја застапува и ја брани Владата да биде тука присутна. Според тоа не можете ниту вие, ниту никој да ја дисциплинира опозицијата со некакви списоци. Ние сме тука кога треба да бидеме тука, а парламентарното мнозинство треба да биде поодговорно кога се проекти на Владата.

Љупчо Јордановски: Јас делумно се согласувам со вашата констатација, а посебно ми се допаѓа оној збор коректив. Но, не можете да бидете коректив ако не сте присутни во салата. Можете да бидете преку медиуми и конференции за печат, но конкретно овде не можете.

Ги молам службите да го утврдат бројот на присутни пратеници во салата.

Ги молам пратениците да влезат во салата.

Во салата се вкупно присутни 53 пратеници.

Јас ќе ги вклучам десетте минути за кворум.

Благодарам. Сега во салата се присутни 61 пратеник.

Стигнавме до гласање по амандманот за менување на член 1 поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спирос Мавровски и Драго Шајноски.

Бидејќи расправата по амандманот беше заклучена, амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од присутни 61 пратеник, 59 гласале, 8 за, 1 воздржан, 50 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 5 поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија.

Со овој амандман се согласил повереникот на Владата.

Господине Кошуткиќ, дали вие се согласувате со амандманот?

Дејан Кошуткиќ: Амандманот се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и е составен дел од Предлогот на текстот на законот.

Господине Кошуткиќ, едно прашање, со многу амандмани се согласи повереникот на Владата. Дали вие се согласувате со сите тие амандмани, или имате некој исклучок?

Дејан Кошуткиќ: Се прифаќаат сите амандмани предложени од Комисијата за транспорт, врски и екологија.

Љупчо Јордановски: Бидејќи следниот амандман е токму од Комисијата и затоа констатирам дека амандманот на член 6 став 1 за додавање нова алинеја А) и на алинеја В), поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија е составен дел од текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 6 за додавање нов став 2 поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спирос Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој бара збор?

Има збор господинот Љупчо Балковски.

Љупчо Балковски: Почитуван претседателе, значи во овој амандман предлагаме да се додаде нов став 2 кој гласи дека министерот надлежен за воздухопловството ја подготвува националната стратегија, ги координира и усогласува работите од областа на воздухопловството, ги спроведува одредбите со законска сила за вршење на дејноста од областа на воздухопловството, соработува со министерот за одбрана и министерот за внатрешни работи и ја претставува Република Македонија во меѓународните организации во областа на воздухопловството, преговара и потпишува билатерални и меѓународни спогодби од име на Владата на Република Македонија. Затоа што во Предлог-законот во член 6 секаде фигурира само Министерството за транспорт и врски.

Љупчо Јордановски: Бидејќи нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање и ве повикувам да гласаме.

61 гласале, 8 за амандманот, 1 воздржан 52 против амандманот.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 7 став 3 за бришење на алинеја 3, поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој бара збор?

Има збор госпоѓа Ристана Лалчевска.

Ристана Лалчевска: Благодарам претседателе. Амандманот го предложив од причини што подготвувањето на предлог законите и донесувањето на подзаконските акти треба да бидат во надлежност на ресорното министерство. Од тие причини сметам дека во членот 7 ставот 3 алинеја 3 треба да се брише. И таа надлежност да се предаде на Министерството за транспорт и врски.

Љупчо Јордановски: Бидејќи нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање и ве повикувам да гласаме.

68 се присутни, 58 гласале, 10 за амандманот, 1 воздржан 47 против амандманот.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Амандманот на член 8 за бришење на став 2 поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија е составен дел од Предлогот на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 8 за менување на став 2, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој бара збор? (Никој)

Бидејќи никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање и ве повикувам да гласаме.

62 гласале, 10 за амандманот, 2 воздржан 50 против амандманот.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Амандманот на член 9 став 2 алинеја 2 поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија е составен дел од Предлогот на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 12 став 1 алинеја 1 поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој бара збор?

Ристана Лалчевска: Би сакала нешто да кажам околу овој член. Приходите во воздушниот сообраќај прво не се непознати, значи точно се прецизирани од каде доаѓаат и можат да се проектираат колкави ќе бидат. Затоа треба да бидат предвидени и во Законов и да се знае процентот од надоместокот кој ќе се обезбеди за финансирање на Агенцијата. Зошто е ова потребно? Мора да се знае со колкави средства ќе располага Агенцијата, а исто така останатите средства што ќе бидат приход во воздухопловството треба да се користат исклучиво за развој во воздухопловството. На тоа не обврзува Чикашката конвенција која ние сме ја потпишале. Друга работа, вака формулиран членот остава простор за манипулирање со средствата кои ќе се остварат во воздухопловството, а не се работи за мали средства. Значи, за да го стесниме просторот од било какви манипулации во овој сегмент потребно е прецизно да бидат определени средствата кои ќе ги користи Агенцијата за нејзиното работење.

Љупчо Јордановски: Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање и ве повикувам да гласаме.

68 гласале, 13 за амандманот, 1 воздржан 54 против амандманот.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 15 став 3, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Јас слушнав, амандманот не се прифаќа.

Дејан Кошуткиќ: Значи овој амандман е всушност да се смени членот 15 став 3 каде што правилата и постапката на летање на воздухопловите, ние предлагаме да ги пропишува министерот за транспорт и врски. Овде е директорот на Агенцијата. Мислам дека директорот на Агенцијата не треба да ги пропишува правилата и постапката на летањето на воздухопловите затоа што сепак постои Министерство за транспорт и министер за транспорт и врски.

Љупчо Јордановски: Има збор господинот Спиро Мавровски.

Спиро Мавровски: Благодарам господине претседателе,

Да го поткрепиме сето ова во членот 15 со ставот 4 каде што правилата и постапките на оперативното летање на државните воздухоплови ги пропишуваат министерот за внатрешни работи со полициските воздухоплови, министерот за одбрана за воените воздухоплови и министерот за финансии за царинските воздухоплови. Ставот 3 се однесува, всушност амандманот е поднесен затоа што правилата и постапките на летањето на воздухопловите поблиску ги пропишува директорот на Агенцијата. И тука е сосема логично да дојде дека тоа ќе биде министерот за транспорт и врски кој што функцијата на директорот на Агенцијата во однос на она за што е надлежен министерот за транспорт и врски, мислам дека на овој начин го губиме. Затоа барам од заменикот министер да го прифати овој амандман.

Љупчо Јордановски: Заменикот министер се изјасни. Сега пратениците можат само да кажат свој суд.

Бидејќи нема повеќе пријаве ни за расправа по амандманот, ја заклучувам расправата и амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

64 гласале, 11 за амандманот, 4 воздржан 49 против амандманот.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Амандманот на член 17 став 2 поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија е составен дел од Предлогот на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 18 за менување на став 6, поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа бидејќи е ист со амандманот поднесен од Комисијата за транспорт и врски.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен бидејќи веќе таков амандман е прифатен.

Повелете госпоѓо Лалчевска, можеби интерпретацијата не е соодветна.

Ристана Лалчевска: Јас ќе прифатам ако и Комисијата имала таков амандман. Меѓутоа, овој амандман е претходно, значи заменикот требало да го прифати овој амандман ако е идентичен со тој на Комисијата. Значи, потежок е амандманот на Комисијата.

Љупчо Јордановски: Амандманот го ставам на гласање и ве повикувам да гласаме.

62 гласале, 12 за амандманот, 1 воздржан 49 против амандманот.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Амандманот на член 18 став 6 поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија е составен дел од Предлогот на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 18 став 8 поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој бара збор?

Ристана Лалчевска: Ако министерот го прифати претходниот амандман на Комисијата, ова се однесува на истиот член на следниот став, на ставот 8 околу тоа кој ја пропишува висината, од ставот 7. Значи, ако сте го прифатиле претходниот амандман, тогаш е сосема логично да го прифатите и овој амандман, затоа што ако даваме во надлежност на Министерството за транспорт и врски начинот и постапката за враќање и присилно слетување, сосема е во ред и пропишувањето на височината да биде во надлежност на ресорното министерство.

Љупчо Јордановски: Амандманот го ставам на гласање и ве повикувам да гласаме.

Од 67 присутни 58 гласале, 11 за амандманот, 3 воздржан 44 против амандманот.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 18 став 10 поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој бара збор?

Ристана Лалчевска: Јас упорно стојам на својот став дека начинот и постапката за вршење на определени работи кои се предвидуваат во членот 18 треба да бидат во надлежност на ресорното министерство. Меѓутоа, јас упорно стојам на ставот дека тоа треба да биде во надлежност на ресорното министерство.

Љупчо Јордановски: Има збор Спиро Мавровски.

Спиро Мавровски: Благодарам господине претседателе, во поддршка на амандманот, затоа што во истиот член 18 веќе со прифаќањето на првиот амандман од ставот 6 каде што веќе се менува и се пропишува дека министерот за транспорт и врски треба да определува.

Мислам дека со тоа што понатаму следува, директорот на Агенцијата каде пропишува која е висината до која треба да летаат воздухопловите, апсолутно не гледа причина зошто да биде тука директорот, а не министерот за транспорт и врски, затоа што и во самиот член се иницирани некои постапки за присилно слетување што мислам дека во овој закон, ако веќе навлеземе во нешто друго, ќе видиме дека тоа апсолутно не може да се направи. Но, мислам дека се она што е во членот 18, ако веќе еднаш е прифатено дека за тоа треба да биде одговорен министерот за транспорт и врски, многу логично е и сите останати потточки или алинеи од членот 18, да бидат со министерот за транспорт и врски. На овој начин, мислам дека во самиот член имаме веште прифатена една интервенција и сега доаѓаме до нешто што е контрадикторно со претходното. Затоа јас ќе гласам за амандманот и ги повикувам и пратениците, да видиме за што всушност ги поднесуваме амандманите и тоа што е добро да го изгласаме. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Повелете господине Балковски, имате збор.

Љупчо Балковски: Се работи за следното:

Ако во член 18 став 6, каде се прифати амандманот од Комисијата, наместо Агенцијата, Министерството за транспорт и врски е надлежно за пропишување на начинот и постапката за враќање и присилно слетување на воздухопловот, од став 4 и 5 на овој член, сега се доведуваме во ситуација, став 7 од овој член гласи "забранет е воздушен сообраќај под определена височина над градовите и други населени места и индустриски објекти".

Тоа што сега се сака да се смени е дека министерот односно Министерството за транспорт и врски треба да издаде одобрение, по исклучок на став 7 каде е забранет воздушниот сообраќај под определена височина над градовите и другите населени места, воздушниот сообраќај над градовите да е дозволен под определената височина, ако министерот тоа го определи. Значи, во градовите, во населените места воздушниот сообраќај е забранет на одредена височина. Под таа одредена височина

не може директорот на Агенцијата да дава одобрение. Одобрение треба да дава Владата затоа што се работи за специфични случаи односно Министерството за транспорт и врски како надлежно Министерство од областа на воздушниот сообраќај. Сега се доведуваме во ситуација, всушност, во даден момент можеби Владата нема да знае односно ресорното Министерство и ресорниот министер, што тоа директорот на Агенцијата дозволил во некој град или во некое населено место да има воздушен сообраќај под определената височина. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Благодарам.

Госпоѓо Лалчевска повторно повелете.

Ристана Лалчевска: Благодарам претседателе, Јас сакам уште еднаш да апелирам до пратениците со внимание да го разгледаат овој член, затоа што со прифаќањето на амандманот на Комисијата суштински се менува, кој ќе ги пропишува начинот и постапката за присилно слетување, а со тоа и поврзано височината на летање на воздухопловите итн. Ние ако не го прифатиме ова да оди во надлежност на ресорното министерство ќе имаме еден неконзистентен член, и многу наскоро ќе треба да го корегираме. За да не дојдеме во таква ситуација, дајте да го прифатиме овој амандман и да имаме конзистентен член.

Љупчо Јордановски: Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

64 пратеници се присутни, 60 гласале, 14 за, нема воздржан, 46 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 20 поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Повелете господине Кошуткиќ имате збор.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој бара збор?

Повелете госпоѓо Лалчевска.

Ристана Лалчевска: Претседателе овде се работи за тоа кој ќе ги пропишува условите и начинот на лансирање на летечки објекти кои можат да ја загорзат безбедноста на воздушниот сообраќај. Во предлогот е дадено дека тоа е во ингеренции на Агенцијата. Кој во Агенцијата, се прашувам. Јас мислам дека соодветна лоцирана надлежност треба да биде во ресорното министерство и дека тоа е токму тоа што треба да ги пропише условите и начинот за лансирање на тие летечки објекти кои можат да ја загорзат безбедноста на воздушниот сообраќај. Потенцирам, безбедноста на воздушниот

сообраќај и те како мора координирано да се следи од ресорното министерство, никако од Агенцијата. Кој во Агенцијата? Навистина се прашувам, кој во Агенцијата? Благодарам.

Љупчо Јордановски: Повелете господине Балковски имате збор.

Љупчо Балковски: Овде се работи за еден член кој гласи дека ракети и други летачкиобјекти за научни, спортски и други цели што можат да ја загорзат безбедноста на воздушниот сообраќај во Македонскиот воздушен простор, може да се лансираат на начин и под услови кои ги пропишува Агенцијата. Сега, ако зборуваме за безбедност на воздушен простор, ако кажуваме дека тоа е еден од најважните чинители при донесување на овој закон, ние оставаме тоа да не го пропишува ниту Министерството за транспорт и врски односно министерот за транспорт и врски. Од друга страна имаме некои членови каде се кажува дека директорот на Агенцијата пропишува некои одредби од законите, овде за безбедност на воздушен простор оставаме Агенцијата да одлучува на кој начин и под кои услови ќе можат да се лансираат не само ракети, туку овде пишува и други летачки објекти за научни, во ред, спортски, во ред, меѓутоа, што значи и други цели. Ако веќе ги дефинираме, нека бидат само научни и спортски цели. Меѓутоа, зошто оставаме простор и велиме и други цели, па се доведуваме потоа во ситуација да зборуваме за безбедност на воздушен простор и на крај ниту Министерството за транспорт и врски, ниту министерот за транспорт и врски, ниту директорот на Агенцијата нема да ги пропишува овие работи, туку оставаме Агенцијата односно не е дефинирано кој ќе ги пропишува целите за овие лансирања што ќе го загрозуваат, или може да го загрозуваат воздушниот простор. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Повелете госпоѓо Лалчевска.

Ристана Лалчевска: Благодарам претседателе, Би сакала уште нешто да појаснам околу овој амандман. Јас имав поднесено и амандман на членот 21, кој следува, кој исто така се однесува за градобиијни ракети и истиот тој режим треба да биде затоа што и овде се работи за летечки објекти кои можат да ја загорзат безбедноста на летањето. Во предлогот беше предвидено Владата да ги пропишува условите и начинот за лансирање на тие градобиијни ракети. Меѓутоа, јас поднесов амандман преку Комисијата за транспорт и врски и сега таа состојба се промени и тоа се даде на ресорното министерство да ги пропишува начинот и постапката за лансирање на градобиијните ракети, така што и членот 20 е врзан со летечки објекти кои можат да ја загорзат безбедноста на воздушниот сообраќај и сосема е соодветно и потребно и тоа да биде во надлежност на ресорното министерство, како што се и градобиијните ракети, бидејќи со Агенцијата не можеме да ја лоцираме одговорноста доколку дојде до нарушување на безбедноста на

воздушниот сообраќај поради вакви летечки објекти. Агенцијата е збир на субјекти. Кај кого таму ќе ја лоцираме одговорноста. Тоа, простете ама мене ми изгледа како бегане од одговорноста, бидејќи ресорниот министер е надлежен и одговорен за безбедноста на воздушниот сообраќај. Потребно е, за тоа и го појаснив и следниот амандман од Комисијата за кој претставникот се изјасни дека ќе биде прифатен, треба да биде лоциран во Министерството за транспорт и врски. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласале 61 пратеник, 13 за амандманот, 3 воздржани, 45 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Амандманот на член 21 став 2, поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија е составен дел од Предлогот на текстот на законот.

Пратеникот Ристана Лалчевска поднесе амандман на член 35 став 2.

Бидејќи Владата на Република Македонија поднесе амандман за бришење на став 2 на член 35, нема да водиме претрес по амандманот поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска. Нема за што да водиме бидејќи став 2 на членот 35 повеќе не постои.

Пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски поднесоа амандман на член 35 за бришење на ставовите 2 и 3 и за додавање нов став 2.

Бидејќи Владата на Република Македонија поднесе амандман на член 35 за бришење на ставовите 2 и 3, по амандманот поднесен од пратениците ќе водиме претрес само по делот од амандманот што се однесува за додавање нов став 2 на членот 35. Значи сега амандманот е преформулиран.

Отворам претрес по амандманот на член 35 за додавање нов став 2, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Повелете господине Балковски имате збор.

Љупчо Балковски: Сега се избришаа неколку ставови односно Владата ги избриша ставовите 2, 3 и 4 во членот 35 каде се кажува за воспоставување на нова линија.

Љупчо Јордановски: Само ставовите 2 и 3, не и 4.

Љупчо Балковски: Амандман 9 на член 35, по зборот "билатерална", се додава зборот "мултилатерална". Во истиот член ставовите 2, 3 и 4 се бришат.

Љупчо Јордановски: Точно. Во вашиот амандман беа само ставовите 2 и 3.

Љупчо Балковски: Јас зборував за амандманот на Владата.

Сега, кога ги брипиме ставовите 2, 3 и 4, останува само ставот 1 кој гласи: "Превозникот самостојно одлучува за воспоставување на линија за превоз во домашен воздушен сообраќај, а во меѓународниот воздушен сообраќај во согласност со соодветната билатерална спогодба што ја склучува Република Македонија ". Потоа после зборот билатерална се става и зборот мултилатерална. Членовите 2, 3 и 4 се бришат и мислам одкако ќе се усвои овој закон, најголеите проблеми во однос на воспоставување на линија за превоз во домашниот воздушен сообраќај и во меѓународниот, ќе остане недефинирано и ќе настанат најголемите проблеми во спроведување на овој закон затоа што ставот 2 каде се кажува дека за воспоставување на нова линија за превоз во меѓународниот воздушен сообраќај, превозниците, се кажуваше во Предлог законот, должни се да достават план за отворање на линија со економска оправданост, па потоа се кажуваше дека треба да се спогодат, па ако не се спогодат, Агенцијата поради извршување на договорената обврска од став 1 на овој член, ќе донесе решение кој превозник ќе врши превоз на линијата. Сега и тоа се брише. Потоа се брише и ставот 4 каде се кажува дека решението од став 3 каде Агенцијата ќе назначи кој треба да врши воздушен превоз на дадена линија, ќе важи до постигнување на спогодба помеѓу заинтересираните превозници, најдолго 6 месеци. Меѓутоа, сите овие ставови се бришат. Ние сакаме тоа прецизно да се дефинира и предлагаме нов став 2 кој гласи: "За воспоставување на нова линија за превоз во меѓународниот сообраќај", или ако на веќе воспоставена линија друг превозник има намера да воспостави превоз, Агенцијата ќе донесе решение кој превозник ќе врши превоз на линијата, согласно сите други услови што треба да ги исполнува превозникот. Сега ние сето тоа го бришеме, не го прифаќаме овој амандман и останува прашањето кој, дали и како ќе врши превоз, ако ги исполнува и кои услови ќе ги исполнува за воспоставување на нова линија. Овде останува сега многу недефинирано и на таков начин, како што кажав и пртходно ќе има проблеми во спроведување на овој закон, веднаш штом ќе се донесе. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Благодарам госпоѓо Лалчевска. Повелете имате збор.

Ристана Лалчевска: Членот 35 од Предлогот беше еден од најдебатираните одредби во расправата и во Комисијата и на оние средби што ги имавме со Министерството. Исто така, и во

Нацрт фазата многу се зборуваше за оваа одредба дека вака како што беше дадена во Предлогот даваше простор за невидени манипулации и пазарења. Поради тоа ние баравме да се преработи овој член. За жал, тоа што сега Владата ни го понуди, наспроти претходното решение навистина е штуро и не знаеме како во пракса тоа ќе профункционира, како ќе се воспоставуваат нови линии. Затоа јас го подржувам она што господинот Балковски го предлага. Значи мора да биде јасно дефинирано.

Сега после интервенцијата на Владата, со бришење на одредени ставови во членот 35, останува една недефинирана состојба како тоа ќе го направиме. Потребно беше во ставот 2-на линија со економска оправданост, да се стави точка и понатаму да се избрише, меѓутоа не и целиот став 2. Јас не знам зошто и во договарањето беше така кажано, зошто Владата се одлучи за вакво недефинирано решение, не ми е јасно. Јас го подржувам она што господинот Балковски го предлага. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Повелете господине Мавровски имате збор.

Спиро Мавровски: Многу е чудно тоа што е поднесено како амандман и апсолутно со членот 35 Владата не решава ништо. Законот во овој случај нуди само хаос. Зошто го говорам сето ова? Го говорам затоа што со прифаќањето на ставот 1 во членот 35 каде стои "превозникот самостојно одлучува за воспоставување на линија за превоз во домашниот воздушен сообраќај" што апсолутно не е тема на дискусија. Таков домашен воздушен сообраќај, апсолутно и не постои, не знам ни кој го изведува и зошто стои во овој закон, а во Меѓународниот воздушен сообраќај, во согласност со соодветната билатерална спогодба што ја склучила Република Македонија и тука Владата додава "и мултилатерална". Значи овде останува фактот дека превозникот е тој што самостојно одлучува.

Во ставовите 2 и 3 кои исто така беа нерегуларни, затоа што нудеа можност да се спогодат дали отворањето на линија е со економска оправданост или не и тоа нудеше големи манипулации што може да се прават. На овој начин ниту се решија манипулациите, ниту пак стигнавме до решение. Решението што го нуди Владата не е во членот 35 и не знам сега кој превозник вие ќе можете да го одбиете или не ќе можете да го одбиете, доколку почувствува дека има потреба да отвори некоја меѓународна линија. Билатерални и мултилатерални спогодби Република Македонија нема потпишано со секого. Што и кој услов превозникот треба да го задоволува за да може самостојно да превезува во Меѓународниот сообраќај. Гледаме господа сите овие авионски несреќи со 100-тина жерви што за жал и на нас ни се случува, овозможуваат токму на овој начин било која компанија што утре ќе почувствува потреба и ќе најде некое летало кое ќе го донесе од Африка, 20-30 години старо. Ќе дојдеме во ситуација одговорноста никој да не ја презема. Тој превозник и по членот 35 врз

основа на што ќе го обврзете вие. Значи се работи за многу сериозна ситуација што Владата, не знам дали со бришење на ставовите 2, 3 и 4, го најде правото решение. Апсолутно не е решение. Можеби и ова што го предлагаме со додавање на ставот 2, не го нуди крајното решение, но сепак е многу подобро во однос на тоа што го нуди Владата.

Тука треба сериозно да се доработи сето ова, да имаме права ситуација, да знаеме кој и каде лета над овие простори, кој и како ќе биде превозник и која агенција може да ги извршува овие работи.

Со ова апсолутно ништо не се решава, затоа ги повикувам колегите пратеници ова да се прифати затоа што имаме додатен дел во кој може Владата да интервенира и да донесе правилна одлука.

На овој начин мислам дека апсолутно ништо не се регулира. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Благодарам, бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласале 62 пратеника, 12 за амандманот, 1 воздржан, 49 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 35 за додавање нов став 3 по ставот 2, поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Повелете господине Кошуткиќ изјаснете се.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Зошто погодив однапред што ќе одговорите?

Повелете госпоѓо Лалчевска, имате збор.

Ристана Лалчевска: Благодарам претседателе, сега јас овде дали ќе биде ставот таков или таков, бидејќи некои се избришаа, ќе видиме, меѓутоа, она што го нудам всушност е решение за збрката на членот 35 дека решение за воспоставување на нова линија за превоз во меѓународен воздушен сообраќај на превозникот кој ги исполнува условите од овој закон му издава Агенцијата.

Значи, за да немаме хаотичен член 35 и да не знаеме кој всушност ќе му издаде решение за нова линија, мислам дека овој амандман требаше да биде прифатен. Вака членот 35 ќе остане недоискажан и не ќе знаеме кој е тој што ќе дава решение за нова линија за превозник.

Љупчо Јордановски: Повелете господине Балковски имате збор.

Љупчо Балковски: Јас ќе се навратам уште еднаш на амандманот 9 од Владата каде се кажува дека во истиот член 35 ставовите 2, 3 и 4 се бришат, а образложението е заради усогласување со мултилатералната спогодба за заедничка европска воздухопловна област.

Образложението е една реченица, а бришеме три става кои се многу важни во спроведување и одлучување за воспоставување на превоз во домашниот и во меѓународниот воздушен сообраќај.

Сега, ако ги бришеме овие два става, третиот е само временски термин рок од 6 месеци, меѓутоа, ставот за воспоставување на нова линија вториот став и третиот став дека превозниците ако не се спогодат таа ќе одлучи. Сега, ние тие ги бришеме, а даваме образложение за усогласување на мултилатерална спогодба. Ние немаме што да усогласуваме во овој случај. Во членот 35 кажуваме дека превозникот самостојно одлучува за воспоставување на нова линија.

Дајте нешто да имаме во членот 35 за да усогласиме со спогодба за заедничка европска воздухопловна област односно со мултилатералната спогодба. Вака ќе го оставиме членот 35 со еден став каде се кажува дека превозникот самостојно одлучува за воспоставување на линија за превоз во домашниот воздушен сообраќај што го нема, а во меѓународниот воздушен сообраќај во согласност со Спогодбата што ја склучила Република Македонија и толку.

Дајте или нека постоеа овие членови, па ние да ги разработевме како ставови и да видиме некое најдобро заедничко решение за сите. Вака нема што да усогласуваме со Спогодбата. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Повелете уште еднаш госпоѓо Лалчевска.

Ристана Лалчевска: Благодарам претседателе, би сакала навистина да го прашам претставникот на Владата да ми одговори што ќе се случи ако 10 превозници се пријават за нова линија односно самостојно одлучат како што вика амандманот на Владата за нови линии. Што ќе се случи? Само толку.

Љупчо Јордановски: Нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот. Прашањето останува, но ние продолжуваме.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Гласале 61 пратеник, 12 за амандманот, 2 воздржан, 47 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Пратеникот Ристана Лалчевска поднесе амандман на член 35 за бришење на ставовите 3 и 4.

Бидејќи Владата на Република Македонија поднесе амандман со иста содржина, значи нема да водиме претрес по амандманот поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска, претпоставувам дека госпоѓа Лалчевска немаше време да го повлече својот амандман писмено.

Одиме на следниот амандман, а тоа е амандманот за менување на член 45, поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Повелете госпоѓо Лалчевска.

Ристана Лалчевска: Јас мислам дека дејноста која е наведена во овие членови е регулирана со меѓународната легислатива и ние сме обврзани да ја применуваме во оригинал онака како што е пропишана, а не да оставаме простор сега Агенцијата да пропишува нешто што е пропишано во меѓународната легислатива. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од 63 присутни 56 гласале, 11 за амандманот, 1 воздржан, 44 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 54 став 1 поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Амандманот не се прифаќа, бидејќи веќе се интервенира со амандманот на Комисијата за транспорт, врски и екологија.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен затоа што е интервенирано со амандманот од Комисијата.

Повелете господине Мавровски имате збор.

Спиро Мавровски: Амандманот го повлекуваме господине претседателе.

Љупчо Јордановски: Амандманот е повлечен, претпоставувам во согласност со сите други.

Одиме на следниот амандман.

Отворам претрес по амандманот на член 54 став 1 поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија.

Амандманот е составен дел од Предлогот на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот за менување на член 60 и на насловот пред членот 60, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа, бидејќи веќе се интервенира со Владин амандман.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен, нема да ги повторувам причините, ги слушнавете.

Повелете господине Балковски.

Љупчо Балковски: Благодарам претседателе.

Овој амандман што го предлагаме ние е всушност за вршител на услуги во воздушниот сообраќај, таков треба да биде насловот, односно членот 60 да се смени и да гласи: давател на услуги во воздушниот сообраќај.

После имаме 6 члена каде всушност цела глава се менува и се додава. Во глава 3 точка 2 во насловот зборот "вршител" се заменува со зборот "давател", тоа е во ред што го прифати Владата сега и потоа во членот 60 по став 3 се додава нов став 4 кој гласи дека АД од овој став е дезигниран давател на услуги во воздушниот сообраќај во рамките на македонскиот воздушен простор до колку има уверение од член 54 од овој закон и го одржува во постојана важност.

Меѓутоа, што е со останатите членови?

Во еден од поранешните предлози за овој закон се даде дека треба да се формира АД односно за давање услуги во воздушниот сообраќај ќе се формира правно лице давател на услуги согласно Законот за трговски друштва, па потоа се дефинираше дека АД го има следниот назив, а тоа е контрола на летање на над Македонија АД во сопственост на државата, па имавме и скратен назив, па потоа во член 60-б што го предлагаме всушност се дава дефиниција и се регулира како ќе биде работењето на тоа АД за контрола на летање со сите точки односно што ги опфаќа тие услуги, па потоа регулирање на протоколот на воздушниот сообраќај, па организација на воздушниот сообраќај, воздухопловно информирање, метеоролошко обезбедување, користење на технички средства и други услуги согласно статутот што ќе го врши правно лице односно ИКАО во скратен назив. Тоа АД е должно да обезбеди систем на препознавање, проценки и намалување на ризиците кои се присутни при давање на услуги во воздушниот сообраќај и како ќе се остварува приходот. Значи, дефинирано е остварување на приходот, а тоа е дел од надоместокот остварен по основ на користење на услугите во воздушниот сообраќај потоа надоместок за обука на персоналот во воздухопловството, донација, заеми, кредити и друга финансико-техничка помош.

Ова е се заради подобрување на законот и на некој начин дефинирање во законот, а не во статуот на АД што услуги и кои услуги ќе ги врши односно давателот на услуги во воздушниот сообраќај.

Вака се доведуваме во ситуација за давател на услуги во воздушниот сообраќај имаме само еден член, сега со прифаќање на Владата со 4 става.

Во првиот став се кажува дека за вршител на услуги во воздушниот сообраќај се основа АД, начинот ќе се уредува со статут. Значи, статутот за ова друштво ќе биде многу поважен од законот што сега го носиме што беше предвидено во некои поранешни предлози. Сега го отфрламе и само додаваме дека тоа ќе се реши согласно статутот. Нема да се реши согласно статутот затоа што всушност статутот ќе биде направен како што во тој момент ќе биде во интерес на некои што ќе го прават статутот. Дајте да го решиме во законот, а потоа согласно законот ќе се донесе статутот на тоа АД за давање на услуги во воздушниот сообраќај. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Нема пријавено за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од 61 присутен 57 гласале, 11 за, 1 воздржан 45 против амандманот.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот за додавање 4 нови члена 60-а, 60-б, 60-в и 60-г по членот 60, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спирос Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот.

Повелете господине Кошуткиќ.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Повелете господине Балковски, имате збор.

Љупчо Балковски: Сето тоа што го кажав за претходниот амандман за менување на називот го објаснив и за сите овие амандмани како нови членови 60-а, б, в и г, по членот 60 така што навистина уште еднаш ќе кажам дека не може статутот да биде поважен од законот.

Дајте да ги ставиме сите овие членови што ќе ги содржи во статутот сега овде во законот за да бидат сите, на некој начин, дефинирани услугите што ќе ги дава АД за вршење на услуги во воздухопловството. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од 64 присутни 60 гласале, 12 за амандманот, 1 воздржан, 47 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Пратениците Љупчо Балковски, Спирос Мавровски и Драго Шајноски и Комисијата за транспорт, врски и екологија поднесоа амандмани на член 67 став 2 кои се со иста или идентична содржина, а бидејќи претставникот на Владата се изјасни дека сите амандмани од Комисијата се

прифатени, нема да водиме никаква расправа, само ќе коснатираме.

Дека амандманот на член 67 став 2 поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски, како и од Комисијата за транспорт, врски и екологија се составен дел од Предлогот на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 68 став 2, поднесенод пратеникот Ристана Ллчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошуткиќ.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот на член 68 став 2 не се прифаќа од причини што се работи за надлежност на Агенцијата согласно член 55 од Законот за организација и работа на органите на државната управа директорот да донесува подзаконски акти, а во согласност со документот 8335 на ИКАО.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Повелете госпоѓо Лалчевска.

Ристана Лалчевска: Благодарам претседателе, сепак посебните услови за планирање, проектирање, изградба и реконструкција на Аеродромот не се за занемарување и треба да ги пропишува надлежното Министерство, а не, ќе повторам, Агенцијата како збир на субјекти каде што при грешки не би можело да се лоцира кој ќе биде одговорен.

Од тие причини мислам дека сепак ресорното Министерство е најповикано да биде надлежно за да ги пропише тие услови. Затоа го носиме овој закон како еден закон кој ќе ги покрие сите работи во воздухопловството, а не да оставаме некои работи да се решаваат во други закони.

Љупчо Јордановски: Господине Кошуткиќ сакате нешто да додадете?

Повелете имате збор.

Дејан Кошуткиќ: Само едно мало дообјаснување, бидејќи ќе има уште малку амандмани кои очигледно, бидејќи пратеничката Лалчевска неколку пати повтори збир на субјекти. Да разјасниме дека Агенцијата е независен државен орган кој е стрикно задолжен за предметната област.

Јас лично не можам да разберам за кој збир на субјекти цело време се спомнува.

Љупчо Јордановски: Госпоѓо Лалчевска, ова е реплика или збор? Реплика. Тогаш имате три минути.

Ристана Лалчевска: Јас поставувам прашање до претставникот на Владата, меѓутоа, тој не ми дава одговор на моите прашања, еве сега повторно ќе го прашам.

При случај на грешки и пропусти кој ќе одговара? Посочетеми кој, Агенцијата, сите вработени во Агенцијата? Кој ќе одговара?

Љупчо Јордановски: Колку што знам во Собранието одговараме јас и секретарот ако има некоја грешка.

Бидејќи нема пријавено за збор, го заклучувам претресот, а пред тоа ги молам пратениците да влезат во салата.

Бидејќи сме сега 61 пратеник имаме кворум.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од 61 присутен 58 гласале, 13 за амандманот, 1 воздржан, 44 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Амандманот 76 став 3, поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија се составен дел од Предлогот на текстот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 79 став 1, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошуткиќ.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа од исти причини како за претходниот амандман за член 68 став 2.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Присутни се 61 пратеник. 59 гласале, 12 за амандманот, нема воздржани, 47 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Пратеникот Ристана Лалчевска поднесе амандман на член 81. Бидејќи Владата на Република Македонија поднесе амандман за менување на член 81, нема да водиме претрес по амандманот, поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Дали госпоѓо Лалчевска е иста промената? (Идентична). Значи, идентична е интервенцијата на Владата на Република Македонија. Според тоа, не водиме претрес по амандманот на пратеникот Ристана Лалчевска.

Отворам претрес по амандманот на член 85 став 3, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошуткиќ.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот на член 85 став 3 не се прифаќа, од причини што оваа материја е регулирана согласно Анекс 17 од ИКАО и документ 30 на ЕКАГ и регулативата на Европскиот парламент и Совет број 2320/02.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен. Господине Балковски повелете имате збор.

Љупчо Балковски: Бидејќи се содржани сите одредби од Чикашката конвенција, го повлекуваме овој амандман.

Љупчо Јордановски: Амандманот е повлечен.

Отворам претрес по амандманот на член 85 за додавање нов став 5 по ставот 4, поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Амандманот не се прифаќа со истото образложение како што беше претходниот амандман.

Љупчо Јордановски: Не е прифатен амандманот.

Госпоѓо Лалчевска повелете, имате збор.

Ристана Лалчевска: Овде сега јас имам два амандман, кои се однесуваат на членовите 85 и 86. Станува збор и ќе дадам образложение веднаш. Станува збор за тоа кој ќе раководи со комитетите, односно кој ќе раководи со Комитетот на аеродромот и со Комитетот на национално ниво, бидејќи во Предлогот воопшто не е дадено кој ќе раководи со Комитетот, јас ги предложив овие амандмани, сметајќи дека со Комитетот предвиден во членот 85 треба да раководи директорот на Агенцијата, а со Националниот комитет да раководи ресорсниот министер. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Нема пријавени за збор. Го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Присутни се 62 пратеника, 52 гласале, 10 за амандманот, нема воздржан, 47 против амандманот.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 86 став 3, поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Образложението е исто како за претходниот амандман, со едно појаснување на почитуваната пратеничка дека во Анексот 17 е точно дефинирано. Од тие причини амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Повелете госпоѓо Лалчевска, имате збор.

Ристана Лалчевска: Благодарам господине за објаснувањето зошто не го прифаќате амандманот. Јас ја погледнав Чикашката

конвенција и добро е што ги прифаќате тие меѓународни документи или легислативи кои ги прифатила нашата држава и кои сакате да ги применувате во оригинал. Меѓутоа, за жал, само каде што вам ви одговара.

Љупчо Јордановски: Го заклучувам претресот по амандманот. Бидејќи нема пријавени за збор, амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Иако има 61 пратеник, голема е разликата до 51.

Службите нека го утврдат точниот број на присутни пратеници во салата.

Ги молам пратениците да влезат во салата.

Последното гласање го поништувам, бидејќи се присутни само 60 пратеника во салата.

Благодарам, сега сме 61.

Го повторувам гласањето по амандманот.

Ве повикувам да гласаме.

Од присутни 61 пратеник, 59 гласале, 11 гласале за амандманот, нема воздржан, 48 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 87 за менување на став 1, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спирос Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор господинот Кошутиќ.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Амандманот не се прифаќа, бидејќи веќе е интервенирано со владиниот амандман.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Дали некој бара збор?

Господине Балковски повелете.

Љупчо Балковски: Го повлекуваме амандманот, бидејќи Владата даде свој амандман.

Љупчо Јордановски: Амандманот е повлечен.

Отворам претрес по амандманот на член 110 став 2, поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен. Госпоѓо Лалчевска имате збор.

Ристана Лалчевска: Во ова одбивање на амандманот, господине заменик министре, е потврда на она што го кажав претходно дека вие меѓународните правила ги прифаќате само вам кога ви одговараат.

Во овој амандман, всушност во членот 110 ставот 2 се говори за опрема, која се вградува и уреди кои се вградуваат во авионот, а која се однесува за безбеден воздушен сообраќај.

Прво, таквите уреди и опрема за безбедност се дефинирани од производителот и меѓународните воздухопловни организации, кои е прифатени со овој закон.

Од тие причини, не може сега Агенцијата дополнително да ги пропишува уредите и опремата за безбеден воздушен сообраќај, кои ќе се вградат во воздухопловот, туку треба да бидат пропишани со овој закон и со меѓународните договори кои ние сме ги прифатиле, а вие ги ифакате по потреба. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Бидејќи немаме пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот. Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Присутни се 62 пратеника, 60 гласале, 10 за амандманот, нема воздржани, 50 против амандманот.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Дозволете да констатирам дека амандманот на член 113, став 1 поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија е составен дел од Предлог на текстот на законот, а расправата по по следниот амандман ќе ја направиме во 15,00 часот.

(Ојавувам пауза до 15,00 часот).

(По паузата седницата продолжи во 15,00 часот)

Слободан Најдовски: Продолжуваме со работа.

Го молам претставникот на Владата да влезе во салата.

Отворам претрес по амандманот на член 130 став 2, поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, господинот Дејан Кошуткиќ.

Повелете господине Кошуткиќ.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Слободан Најдовски: Амандманот не е прифатен.

Има збор пратеникот Мавровски Спиро.

Повелете господине Мавровски.

Спиро Мавровски: Благодарам господине потпретседателе.

Тука не е присутен претседателот на Законодавно-правната комисија но мислам дека се работи за термин "способен" или "исправен или неисправен". Колку претставникот на Владата е во тек со ова не знам, но со овој амандман на член 30 став 2 се предлага зборот "способен" да се замени со зборот "исправен", што мислам дека е апсолутно коректно, авионот може да биде исправен или неисправен, а зборот

"способен" или "неспособен" означува нешто друго, тоа се човечки особини. Амандманот е поднесен само заради тоа и ако амандманот беше поднесен од Законодавно-правната комисија мислам дека вие ќе го прифатевте без никаков проблем. Не знам дали имате друго објаснување, но јас мислам дека амандманот е многу едноставен и само го подобрува текстот на законот.

Слободан Најдовски: Благодарам.

Има збор пратеникот Ристана Лалчевска, повелете.

Ристана Лалчевска: Благодарам, бидејќи веќе бев пријавена за збор ќе кажам нешто, иако господинот Спиро Мавровски го изнесе ставот. Амандманот е технички и очигледно претставникот на Министерството не го ни погледна амандманот, бидејќи авионот може да биде само исправен и неисправен, не може да биде способен. "Способен" е термин кој се користи за луѓе, некој човек може да биде способен или неспособен. Авионот може да биде само исправен и неисправен, а не може да биде исправен и неисправен.

Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам.

Констатирам дека нема повеќе пријавени за збор. Го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање, но пред да преминеме на гласање, ги повикувам пратениците да влезат во салата.

Уште еднаш ги молам пратениците да влезат во салата за да преминеме на гласање.

Молам пратениците да влезат во салата за да преминеме на гласање.

Молам службите да го утврдат точниот број на присутни пратеници во салата.

(Во салата нема кворум).

Ги повикувам пратениците уште еднаш да влезат во салата. Во спротивно координаторите да кажат дали можеме да обезбедиме кворум или да ја завршиме расправата.

(Во салата влегуваат пратеници).

Молам пратениците да седнат на своите места за да го утврдиме уште еднаш бројот на присутни пратеници во салата.

(Во салата е обезбеден кворум).

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од присутни 62 пратеника, гласале 58, од нив за амандманот гласале 42, 1 воздржано и 15 против. Констатирам дека Собранието го усвои амандманот на член 130 став 2 поднесен од пратеничката Ристана Лалчевска.

Отворам претрес по амандманот на член 140 став 3, поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија, со кој на почетокот се согласи заменик министерот и тој е составен дел на текстот на Предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 149 став 1, поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, господинот Дејан Кошутиќ.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Амандманот не се прифаќа.

Слободан Најдовски: Амандманот не е прифатен.

Има збор пратеникот Ристана Лалчевска.

Повелете госпоѓо Лалчевска.

Ристана Лалчевска: Благодарам господине потпретседателе.

Јас ќе дадам образложение на овој и на наредниот амандман, бидејќи тие се поврзани. Иако не ги прифати претставникот на Министерството, се надевам дека кај пратениците ќе најдам разбирање како за претходниот амандман. Решението кое се нуди со овоие два амандмани е во согласност со светските стандарди, односно меѓународните стандарди, во кои точно е дефиниран субјектот кој ќе врши прегледи на воздухопловниот персонал. Тоа навистина не може да се остави на лекар поединец, кој ќе се определува по предлог на министерот за здравство и директорот на Агенцијата, бидејќи не треба да објаснувам какви малверзации и грешки може да се направат во овој сегмент. Потребно е лекарска комисија тоа да го прави, која ќе биде компетентна и стручна да ги заврши тие лекарски прегледи на воздухопловниот персонал, меѓутоа, тука е исто така важно да напомена дека во воздухопловството ние имавме еден таков започнат процес да оформиме една таква комисија, бидејќи после распадот на поранешната држава се јави вакуум во тој сегмент и имаше направено систематизација некаде 2000 година, според некои мои информации и токму инспекцијата што е извршена даде позитивно мислење за таквата систематизација, пред се за Центарот за едукација на кадри на воздухопловот и за Комисија односно за Центар за воздухопловна медицина. Иако сме мала држава, потребно е да имаме ваква комисија, најмногу од аспект на евидентирање и водење на строга евиденција за здравјето на воздухопловниот персонал, се со цел да се избегнат било какви пропусти или малверзации во овој сегмент.

Ги молам пратениците да размислат и да дадат поддршка на овој амандман, да не оставиме на лекар поединец со одлука на министерот за здравство, кој ќе го одбере лекарот поединец, туку да се оформи таа Комисија која ќе води грижа за здравјето на воздухопловниот персонал. Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам.

Има збор заменик министерот за транспорт, господинот Дејан Кошутиќ.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Бидејќи пратеничката се повика на светски стандарди, да кажам дека овој амандман не го прифаќаме од причини што материјата е регулирана со ЦАР ПЦЛЗ, така што јасно се регулирани постапките и условите.

Слободан Најдовски: Благодарам.

Констатирам дека нема други пријавени за збор.

Го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Пред да го соопштам резултатот од гласањето, молам службите да го утврдат точниот број затоа што во салата влегуваа и излегуваа пратеници и не знам која е точната бројка на присутни.

Во салата се присутни 61 пратеник. Од нив гласале 58 пратеници, 13 пратеници гласале за, 1 воздржано и 44 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот за менување на член 150, поднесен од пратеникот Ристана Лалчевска.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменикот министер за транспорт и врски, господинот Дејан Кошутиќ.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Амандманот не се прифаќа.

Слободан Најдовски: Амандманот не е прифатен.

Има збор пратеникот Спиро Мавровски.

Повелете господине Мавровски.

Спиро Мавровски: Господине заменик министре пред малку го одбивте претходниот амандман на членот 149, затоа што кажавте дека тоа е регулирано со некои други прописи. Ако е така, јас сега ќе ве прашам во членот 150 став 1, здравствените прегледи на персоналот во воздухопловството и другиот стручен персонал се редовни и вонредни, и се вршат во здравствени установи или од овластен лекар. Од овластен лекар поединец кои ги исполнуваат посебните услови што ги препишува Владата на Република Македонија по Предлог на министерот за здравство и директорот на Агенцијата. За една ваква сериозна област мислам дека неznam каков лекар овластен поединец може да направи вакви специјалистички прегледи кои што се неопходни за овој персонал. Мислам дека предлогот кој што го има дадено колешката е сосема исправен и на место и треба да се размислува за оваа лекарска комисија затоа што ако не е така тогаш вие треба да дадете во самиот закон дека овие прегледи ќе треба да се извршуваат негде каде што има вакви установи не мора да има ни во нашата држава, значи можат но специјалистички прегледи после кои тие ќе бидат способни и

здравствено ќе одговараат за она што можат и треба да го вршат како работни задолженија. На овој начин од овластен лекар поединец да стои во закон мислам дека апсолутно не е регуларно. Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам.

Констатирам дека нема повеќе пријавени за збор го заклучувам претресот по амандманот. Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од присутни 61 пратеник, гласале 57, 15 гласале за, 1 е воздржан, 41 се против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот за додавање два нови членови 160-а и 160-б по членот 160, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, Дејан Кошуткиќ.

Повелете господине Кошуткиќ.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот се прифаќа.

Слободан Најдовски: Амандманот е прифатен и станува составен дел на текстот на Предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 174 став 2, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, Дејан Кошуткиќ.

Повелете господине Кошуткиќ.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа, од причини што согласно документот 8335 на НК, инспекцискиот надзор треба да биде воспоставен во рамките на Агенцијата и директно да одговара на директорот.

Слободан Најдовски: Благодарам.

Амандманот не е прифатен.

Има збор пратеникот Балковски Љупчо.

Повелете господине Балковски.

Љупчо Балковски: Благодарам потпретседателе.

Во деветиот дел од овој предлог закон се зборува за надзорот на законот - општите одредби, каде што се кажува дека надзор над примената на одредбите на овој закон и на прописите донесени врз основа на овој закон врши Министерството за транспорт и врски.

Сега, гледајте што се случува тука. Во вториот став - инспекциски надзор над спроведување на овој закон и прописите донесени врз основа на овој закон, врши Агенцијата преку воздухопловните инспектори, во натамошниот текст инспектори. Сега, како може инспекциски

надзор да врши Агенција преку воздухопловни инспектори кога воздухопловните инспектори се вработени во Агенцијата и кога воздухопловните инспектори всушност, имаат, директорот на Агенцијата им е и нив директор и сега тие треба да вршат инспекциски надзор над спроведување на овој закон и да вршат надзор на работата на директорот или надзор над работата на останатите во Агенцијата. Додека, во начинот, правилата и посебните услови за вршење на инспекциски надзор, ги пропишува директорот на Агенцијата. Значи, ние предлагаме во член 174 зборот "Агенција" да се замени со зборовите "Воздухопловен инспекторат". Тоа не е нешто помалку од тоа што го предвидуваат овие меѓународни конвенции. Значи, инспекцискиот надзор над спроведување на овој закон не да врши Агенцијата, туку да врши воздухопловен инспекторат, а потоа во наредниот член, всушност, во наредниот амандман ќе се каже дека директорот на воздухопловниот инспекторат го назначува Владата на предлог на министерот за транспорт и врски. Само на таков начин може навистина да имаме и реална инспекција и реален и професионален инспекциски надзор на спроведување на овој закон. Вака, воздухопловните инспектори ќе бидат вработени во Агенцијата, ќе му одговараат на директорот на Агенцијата а директорот на Агенцијата ги пропишува начинот, правилата и посебните услови за вршење на инспекциски надзор.

Што ќе се случи ако инспекторот според овие правила за вршење на инспекциски надзор што ги препишува директорот на Агенцијата утврди неправилности во работењето на директорот или на останатите членови од агенцијата. Тогаш, ќе се доведеме во ситуација претпоставениот односно директорот на Агенцијата ќе потпише некое уверение, некое решение дека неговите вработени од воздухопловниот инспекторат одлучиле работата на директорот односно на Агенцијата има неправилности во однос на спроведување на овој закон и прописите донесени врз основа на овој закон, повторно ги прави директорот на Агенцијата.

Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам.

Има збор пратеникот Лалчевска Ристана.

Повелете госпоѓа Лалчевска.

Ристана Лалчевска: Благодарам потпретседателе,

Би кажала неколку зборови во поддршка на амандманот на господинот Балковски. Бидејќи, основно е инспекција да врши или хиерархиски повисокиот орган или независен орган. Значи, тоа се правилата секаде во било која институција. Не може воздухопловството односно Агенцијата да биде исклучок и овде да допуштиме со закон инспекцијата да ја врши вработен во Агенцијата. Мислам дека апсолутно е нелогично, затоа што згора на тоа и по правила и услови кои што ќе ги пропишува пак директорот

на Агенцијата. Мислам дека тука нема да имаме реална инспекција и ќе направиме збрка. Потребно е таа инспекција да се извлече од таму, значи да биде како независна или можеби да биде лоцирана во надлежното министерство. Никако како вработени во самата Агенција. Колку ние да ги викаме инспектори или незнам што ако директорот им е работодавец, тогаш реално не е можно да дојде до некоја правилна инспекција.

Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам.

Констатирам дека нема повеќе пријавени за збор.

Го заклучувам претресот по амандманот.

Ги повикувам пратениците да влезат во салата за да преминеме на гласање.

Молам, службите да го утврдат точниот број.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од присутни 61 пратеник, гласале 57, 10 за амандманот, нема воздржани, 47 се против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Амандманот на член 174 став 3, поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија е прифатен од страна на заменик министерот и станува составен дел на текстот на Предлогот на законот.

Отворам претрес по текстот на амандманот на член 174 за додавање нов став 4 поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, господинот Дејан Кошутиќ.

Повелете господине Кошутиќ.

Дејан Кошутиќ: Амандманот не се прифаќа.

Слободан Најдовски: Амандманот не е прифатен.

Има збор пратеникот Балковски Љупчо.

Повелете господине Балковски.

Љупчо Балковски: Благодарам.

Овој амандман е продолжение на поранешниот амандман што го предложивме со Мавровски и Шајноски, каде што предложивме инспекцискиот надзор да го врши воздухопловен инспекторат. А директорот на воздухопловниот инспекторат го назначува Владата на предлог на министерот за транспорт и врски. Само на овој начин ќе може да се врши правилен и професионален инспекциски надзор. Јас незнам зошто Министерството за транспорт и врски ги дели на посебен начин инспекторатите во склоп на Министерството. Значи, имаме инспекторат за градежништво, директорот на инспекторатот за транспорт и врски односно градежништво го назначува Владата, имаме инспекторат за сообраќај, па сега во склоп на ингеренциите на Министерството за транспорт и врски влегуваат

ингеренциите на воздухопловството, а тука Министерството не сака да прифати, еве и на ваков начин на амандман, што јас мислам дека тоа требаше да биде внесено и во самите членови на Законот, да назначува директор на воздухопловниот инспекторат и да го води инспекторатот, сигурно во соработка со Агенцијата. Меѓутоа, Министерството за транспорт и врски да биде надлежно за инспекцијата во спроведување и на овој закон, меѓутоа, и за инспекцискиот надзор во професионалноста на работењето на Агенцијата. Вака, се доведуваме до ситуација само со еден член надзор над примената на одредбите на овој закон и на прописите донесени врз основа на овој закон врши Министерството за транспорт и врски. Сега, се поставува прашање како ќе врши надзор Министерството, кој ќе врши надзор во спроведување на овој закон и на прописите. Кој ќе врши надзор, дали министерот ќе врши надзор сам, дали ќе врши надзор некоја служба во Министерството кога самите сега се одрекуваме од надзорот на спроведување на овој закон. Секогаш кога ќе треба да спроведуваме надзор над овој закон ќе се повикуваат или воздухопловните инспектори или директорот на Агенцијата и тие никогаш нема да кажат дека работат спротивно на овој закон, секогаш ќе кажат дека тоа е согласно на овој закон или согласно на некои прописи што ги дал директорот на Агенцијата, ако се повика директорот на Агенцијата. Ако се повикуваат воздухопловните инспектори, тие секогаш ќе кажат дека тие да, имаат нешто направено во однос на спроведување на овој закон во однос на инспекцијата, меѓутоа, нареден над нив е директорот и треба да се разговара со директорот. Директорот никогаш нема да каже дека работи спротивно овој закон или работи спротивно прописите што самиот тој ги пропишал.

Зошто Владата да не даде уште едно тело како воздухопловен инспекторат и директорот на тој воздухопловен инспекторат да го назначи самата влада, како што го назначува и директорот на Агенцијата. Тогаш автоматски имаме професионализација во однос на спроведување на овој закон. И вчера имаше од Европска унија и од ОБСЕ сугестии на некој начин инспекторатите да се здружуваат за поефикасно работење. Ние сега ги делиме, не го земам инспекторатот во надлежност на Министерството, туку го даваме инспекторатот во надлежност на Агенцијата кој што треба да спроведува некои закони кои што таа сама ги пропишува.

Прашувам, кој ќе врши надзор над примената на овој закон, каде што се кажува дека ги врши Министерството за транспорт и врски. Пак ќе врши самата Агенција и таа никогаш нема да каже дека работи спротивно на овој закон. Значи, дајте да изгласаме Владата да назначи директор на воздухопловен инспекторат.

Благодарам.

Слободан Најдовски: Благодарам.

Констатирам дека нема повеќе пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од присутни 65 пратеници, гласале 60, 9 гласале за амандманот, еден е воздржан и 50 се против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 189 став 1 за бришење на точките 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12, 29, 30, 31 и 33, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Има збор заменик министерот за транспорт и врски, господинот Дејан Кошуткиќ.

Повелете господине Кошуткиќ.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Слободан Најдовски: Амандманот не е прифатен.

Има збор пратеникот Балковски Љупчо.

Повелете господине Балковски.

Љупчо Балковски: Благодарам потпретседателе,

Во десетиот дел од Предлог законот ги имаме казнените одредби односно прекршоците. Овде треба да се види дека во член 189 со парична казна од 30 илјади до 300 илјади денари се казнува прекшок правното лице. Што ни се случува? Исто во член 190 првиот став е со парична казна од 30 илјади денари до 300 илјади денари, ќе се казни за прекшок правното лице. Овие два члена требаше да бидат содржани во еден член затоа што само после се набројуваат кои прекршоци ќе се казнуваат и во член 189 со истата парична казна и во член 190 со истата парична казна од 30 илјади до 300 илјади денари. Сега, гледајте што се случува односно кој прекршок ќе се казни од 30 до 300 илјади. Ако врши јавен воздушен превоз во воздушниот сообраќај, а не ги исполнува условите пропишани од Агенцијата, тогаш можеме да го казиме правното лице со 30 илјади денари. Дека овде ја имаме паричната казна од 30 до 300 илјади денари. Ако редот на летање не го утврди во согласност со одредбите од овој закон или измените во редот на летање, ќе го казиме правното лице со 30 илјади денари ако превозот во воздушниот сообраќај не го одржува редовно и уредно во согласност со редот на летање пак ќе го казиме со 30 илјади денари и можеме да го казиме и со 300 илјади денари, тој ќе плати и пак нема да го извршува редот на летање согласно уредбите.

Потоа, ако воздухопловот што се користи за воздушен сообраќај ги нема исправите, книгите и другите документи пропишани од директорот на Агенцијата пак можеме да го казиме правното лице од 30 илјади до 300 илјади денари.

Многу специфична е 11-та точка, а тоа е ако се даваат АТМ услуги спротивно на поделбата и класификацијата на воздушниот простор што ја пропишува Владата на Република Македонија, ние ќе го казиме тоа парично со 30.000 до 300.000 денари, или ако се постават препреки, емисиони уреди и уреди за давање на услуги во воздушниот сообраќај кои што можат да попречат во работата на техничките средства, или ако не се обезбедат приоритет во обврските неопходни за давање на услугите во воздушниот сообраќај, пак парична казна од 30.000 до 300.000 денари. Ако врши одржување, техничкото лице ако врши одржување и техничка контрола на одржување на воздухоплов, мотор, падобран и опрема на воздухоплов спротивно на документацијата за одржување пропишани од Владата на Република Македонија, или пак ако не ја извести Агенцијата за околности, настани и пропусти откриени неправилности како на воздухопловот, така и во поглед на документацијата што можат негативно да влијаат на пловидбеноста на воздухопловот, пак го казнуваме со 30.000 денари, или пак ако согласно одобриениот технички систем за одржување не обезбеди воздухопловно технички персонал. Значи, ние можеме, правното лице да плати казна од 30.000 до 300.000 денари. Ајде не кажуваме 30.000 денари, нека биде 300.000 денари. Значи, ако согласно одобриениот технички систем за одржување не обезбеди воздухопловен технички персонал кој ќе го обезбеди? Значи тој секогаш може да плаќа 300.000 денари и никогаш да не обезбедува дека нема ништо. После во став 2 вели, за прекшокот од став 1 на овој член ќе се казни одговорното лице од 10.000 до 50.000 денари. Значи, тоа се 300.000 денари максимум казната и 50.000 денари максимум казната за одговорното лице 350.000 денари. Секогаш кога ќе лета може да дава по 350.000 денари максимум, меѓутоа, може да дава и по 40.000 денари и тоа кој ќе го определи? Ќе го определи инспекторатот. А инспекторатот кој го определува? Го определува директорот. Значи директорот може да казнува, директорот на Агенцијата може да казни правно лице кое што согласно одобриениот технички систем за одржување не обезбеди воздухопловен технички персонал. Значи, може да казни правно лице директорот на Агенцијата од 30.000 денари плус 10.000 денари, тоа е 40.000 денари до 350.000 денари. Кој ќе го определи тоа? Ќе го определи директорот. Врз основа на кои услови, врз основа на тоа што не постојат никакви услови, туку само како што ќе сака директорот во тој момент. Десет пати е разликата од 30.000 денари до 300.000 денари. Согласно другиот член, согласно член 190 каде што се кажува дека тоа може и некои други санкции да предвиди, во ред. Меѓутоа, овие членови 189 и 190 се прекршочни членови. Меѓутоа, наброени се многу, 30 во едниот случај и 30 во другиот случај. Тие се некаде околу 60. Напишани се, меѓутоа, требаше подетално да се разгледаат сите работи, затоа што може да ни се случи го одбивме воздухопловијот инспекторат, одбивме Владата да назначува директор на

воздухопловниот инспекторат, му даваме големи права на директорот да одлучува за казна што може да ја плати правно лице од 30.000 до 300.000 денари и тоа за некои работи каде што треба веднаш да се прекине, односно да се укине дозволата за летање, а не согласно средства да може да се плати дали од 30.000 или дали 300.000 денари. Дека некој ќе е заинтересиран значи техничкиот систем е одобрен за одржување, меѓутоа, нема да обезбеди воздухопловен технички персонал, затоа што воздухопловниот технички персонал ќе биде многу поскап од овие 300.000 денари што тој може да ги плати како казна, односно што може директорот на Агенцијата да му одобри не 300.000 денари, може и 30.000 денари да му одобри. Тој ќе плати 30.000 денари, тоа е една карта всушност воздухопловна, односно за разлика каде лета еден патник, тој ќе плати една карта и нема да се изврши технички преглед. Затоа сите овие точки што ние предлагаме овде да се бришат, предлагаме еден амандман каде што се одзема правото на летање, значи само на таков начин со ригорозна казна можеме да ги натераме да ги определуваат, односно да има професионализација во сите овие работи кои што се наброени. Другите може од овие 30.000, другите може да се казнуваат. Тука е многу голема и разликата зошто од 30.000 до 300.000 денари. Кажете 300.000 денари, па малку нека размислат и тие што ќе сакаат да предизвикаат некоја неправилност дали намерно, или ненамерно. Меѓутоа, не може толку голема да биде разликата во плаќање на прекршоците, а од друга страна овие прекршоци имаат поволност. Ние им даваме привилегија на правните лица да плати, а да не обезбеди воздухопловен технички персонал. Кога ќе му биде потребен, ќе обезбеди, ќе го плати. Меѓутоа, зошто постојано да не биде тој воздухопловен технички персонал направен, ако согласно одобрение технички систем. Видете што ќе се случи. Техничкиот систем за одржување ќе биде одобрен. Значи, Агенцијата, односно превозникот, авио превозникот ќе има одобрен технички систем од Агенцијата. Меѓутоа, нема да обезбеди воздухопловен технички персонал дека му е многу скап. Тој може како што реков со одобрен технички систем да нема воздухопловен технички персонал и да плаќа секогаш казна од 30.000 денари, односно толку колку што ќе му предвиди директорот.

Слободан Најдовски: Има збор заменик министерот за транспорт и врски господинот Дејан Кошуткиќ.

Дејан Кошуткиќ: Воздухопловниот инспекторат поднесува прекршочна пријава доколку операторот не се придржува кон одредбите, односно условите. А прекршочната казна ја одредува судот. Значи, тоа е многу јасно дефинирано во Законот. Инаку, за информација овој дел е во ресорот Министерство за правда и овој предлог по текстот на законот доби позитивно мислење целосно од Министерството за правда. Така што многу јасно е дефинирано кој

поднесува пријава, кој одредува прекршочна казна.

Слободан Најдовски: Реплика за пратеникот Љупчо Балковски.

Љупчо Балковски: Во ред е тоа што Министерството за правда го одобрило ова. Меѓутоа, зошто ние, да речам како Собрание, или Министерството за транспорт и врски не дало предлог да биде од 30.000 до 300.000 денари казната, туку само да биде 300.000 денари. Или зошто овие ставови што јас ги набројав не ги сврстуваат во друг член каде што ќе има поригорозна казна.

Слободан Најдовски: Констатирам дека нема повеќе пријавени за збор.

Го заклучувам претресот по амандманот.

Молам, службите нека го утврдат точниот број на присутни пратеници во салата.

Ги молам пратениците да влезат во салата за да преминеме на гласање.

Амандманот го ставам на гласање и ве повикувам да гласаме.

Од присутни 64 пратеници гласале 60, 11 за, 2 воздржани и 47 се против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Следниот амандман е на член 189 став 1 точка 19 од Комисијата за транспорт, врски и екологија. Со тие амандмани се согласи претставникот на Владата и станува составен дел на текстот на Предлогот на законот.

Отворам претрес по амандманот на член 190 став 1 за бришење на точките: 1, 2, 11, 20, 25, 28, 29, 33, 34 и 40 поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спиро Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Слободан Најдовски: Амандманот не е прифатен.

Има збор пратеникот Љупчо Балковски:

Љупчо Балковски: Значи, кажав дека членот 189 и членот 190 се исти членови, само се поделени. Мислам дека воопшто немало потреба од два члена кога можело да има еден член со 60 става. Сега имаме два члена сосема поделени со прекршоците од 30 и од другата страна со 30, дури се и повеќе, со 40, 41. Зошто ги делиме навистина нема потреба во донесување на овој закон и во донесување на овие членови. Што е нашиот предлог. Нашиот предлог е некои точки од овој член да ги избришиме од овој член и да направиме нов член каде што ќе има поригорозни казни во оваа област заради безбедноста на воздушниот сообраќај. Затоа што вака како што гласи сега членот во овој Предлог-закон е следен. Значи, со парична казна, пак истата парична казна ја имаме од 30.000 до 300.000 денари ќе се казни за прекршок правното лице. И сега гледате зошто ќе се казни едно правно лице. Ако користи воздухоплов кој не ги исполнува

условите пропишани со овој закон и прописите донесени врз основа на овој закон, ние тоа правно лице го казнуваме со парична казна. Потоа, ако во воздушниот сообраќај се користи воздухоплов спротивно на видот, категоријата и намената утврдена во уверението за пловидбеност пак ние го казнуваме тоа со парична казна. Никаде понатаму во ниеден став понатаму воопшто нема друг прекршок, значи друга прекршочна постапка, туку плус и одговорното лице, пак од 10.000 до 50.000 денари. Ќе казниме некое одговорно лице ако користи воздухоплов и во воздухопловот се возат 100, 200 луѓе кој не ги исполнува условите пропишани со овој закон и тој ќе плати казна од 30.000 денари. Јас на неколку пати и на Комисијата и потоа и во разговори за амандманите со директорот на Агенцијата кажав прекршоците, односно сите овие ставови да се разгледаат подобро, да не се пишуваат, отколку да се напишат со казна од 30.000 денари. Не е предвидено зошто е 30.000 или зошто нема да биде 300.000 денари. Ако во воздушен сообраќај се користи воздухоплов спротивно на видот, категорија и намена ние ќе го казниме некој како Влада, како држава, без разлика дали Министерството за правда или Министерството за транспорт и врски. Јас кажувам овде да го внесевме ние во законот. Ако го внесевме во законот и тогаш Министерството за правда немаше да има забелешки, ако беше одземање на дозвола. Пак Министерството за правда немаше да има забелешки, или ако имаше ќе ги кажеше зошто треба да се казни со парична казна, а зошто не да се казни со одземање одобрение на правното лице.

Исто така, точка 11, ако без одобрение од надлежна контрола на летање воздухоплов влегува во македонски воздушен простор или излегува од тој простор надвор од граничниот коридор. Прво, ние од кај ќе знаеме, односно ние ќе знаеме, меѓутоа никако не можеме да реагираме некој воздухоплов ако влезе во нашиот протор, или ако излезе спротивно надвор од граничниот коридор. Значи, прво ние не можеме тоа да го спречиме, а потоа уште пишуваме во казнена одредба дека со прекршок ќе му доставиме на некој што влегува во нашиот воздушен простор надвор од граничниот коридор ќе му доставиме да плати парична казна. Значи, дајте овие работи да не ги пишуваме навистина, затоа што имаме некои работи кои што прво не можеме да ги спречиме, а потоа уште ќе го казниме некој што влегува во нашиот македонски воздушен простор. На каков начин ние ќе го спречиме тоа? Согласно закон или согласно прекршоци па сега кажуваме дали Министерството за транспорт е надлежно или Министерството за правда. Овие работи подобро да не ги пишуваме, отколку да ги пишуваме и потоа едноставно незнаеме како да реагираме, нема ни тоа да се каже дека некој воздухоплов без одобрение од надлежната контрола влегол. Влегол и кога сака тој може да излезе. Ние не

можеме тоа да го спречиме. Значи, ние сме во таква ситуација сега и уште на тоа ние кажуваме дека тоа со прекршочна постапка тоа ќе го направиме. Или точка 20, ако не се придржува на пропишаните услови и начин за давање на услуги во воздушниот сообраќај што ги пропишува Владата, Владата пропишува услуги, некој не се придржува и ние го казнуваме со 30.000 денари. Ако користи воздухоплов кој не е регистриран, односно не е евидентиран, значи некои работи овде навистина Министерството ги има напишано меѓутоа не знам дали се анализирани, сето тоа што е напишано овде. Не може некое правно лице кое користи воздухоплов кој не е евидентиран никаде, ние да го казниме со 30.000 денари. Ако воздухопловот се користи спротивно намената пак ќе го казниме со тоа. Или ако користи воздухоплов што нема уверение за пловидбеност, ние пак ќе го казниме со парична казна од 30.000 денари и покрај тоа ќе го казниме и одговорното лице со 10.000 денари.

Значи, или овие работи. затоа предложивме ние заедно со Мавровски и Шајноски да се извадат сите овие прекршоци кои што имаат директно влијание во безбедноста на воздушниот сообраќај. Да се извадат, да се направи нов член и врз основа на тој член да се дадат многу поригорозни казни на правните лица заради безбедноста на воздушниот сообраќај затоа што сите викаме дека всушност дел и донесување на овој закон е и заради безбедноста на воздушниот сообраќај. Сега ние имаме 180 члена каде што на некој начин ги дефинираме тие работи во казнените одредби во членот 190, или во членот 189, ние кажуваме дека, ако не се придржува некој на овој закон ќе го казниме со 30.000 денари. Исфрлете ги тие од овој член, да направиме нов член и да видиме заедно со Министерството за правда кои членови и кои прекршоци можат да бидат напишани согласно овој член.

Љупчо Јордановски: Има збор господинот Спиро Мавровски.

Спиро Мавровски: Тоа што го предлагам, мислам дека заменик министерот требаше многу сериозно да го разгледа, затоа што, така како што е донесен законот, каде што стои во законот и каде после тоа нема друга санкција освен тие 30.000 до 300.000 денари, а цело време говориме за техничка исправност. Се работи за воздухоплови. Значи тоа што го оделуваме со амандманот, овие точки се многу сериозни забелешки кои може да доведат до големи несреќи, како што кажав за претходниот член. Значи ако користи воздухоплов кој не ги исполнува условите пропишани со овој закон и прописите донесени врз основа на овој закон. Што после тоа? Дали леталото или Агенцијата, или не знам кој тука, ќе може овој воздухоплов што лета, а не е технички исправен затоа што понатаму во другите точки за кои говорев. Значи без одобрение од надлежната контрола за летање, ако не се придржуваат на пропишаните услови и начин на давање на услуги, ако користи

воздухоплов кој не е регистриран, па после вакви ситуации имате казна од 30.000 денари . Значи 500 евра да го казните некој и Комисијата која со амандман да каже дека треба да се направи инспекторат и Агенцијата после тоа да каже кои се тие кои ќе моат да ги проценуваат воздухопловите. На овој начин вие казнувате нешто и после тоа може да се случи и после несреќата да се утврди дека нема одобрение и тука заврши прикасната, технички услови не исполнува, не е евидентиран авионот, 30.000 или 300.000 значи 5.000 евра за едн нсреќа која може да однесе животи. Со тоа не предвидувате никакви санкции, исклучување. Такви работи нема, освен овие казни од 30 или 300.000 денари. Мислам дека овој апсурд. Вака како што е напишано, добро се направени прекршоците, но само прекршоците , но не и санкциите. Санкциите мора да бидат поригорозни и на некој начин сите да се заштитиме, посебно вие како Министерство. Вие сте најдоговорни затоа што вие го носите законот. Затоа мислам дека со право се бара овие членови да бидат издвоени и да се најде правата санкција.

Љупчо Јордановски: Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот по амандманот. Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од 61 пратеник гласале 59, за амандманот гласале 8, воздржани 2, против 49.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот на член 191 став 1, за бришење на точка 1, 3,4 ,5 и 6, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спирос Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот не се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот не е прифатен.

Повелете господине Балковски.

Љупчо Балковски: Членот 189, членот 190 и членот 191 со кој се кажува за прекршоците и за казнените одредби, мислам дека можеше само со една реченица да се објасни, немаше потреба од навлетување во вакви работи, а од друга страна што ќе значат наместо казна, поволност . Кажувам поволност не може со парична казна , конкретно за членот 191, сега од 10 до 5.000 денари, значи не е од 30 до 300.000 денари , да се казни за прекршок ако за време на летот, а не се кажува каде, како. Затоа Агенцијата требаше да ги објасни сите овие работи. Подобра ќе беше и можеше да реагира на многу побрз начин, однос ако е нешто напишано и согласно тоа ќе мора да се казни некое лице .

Во членот 190 имавме оста таква работа каде правното лице го казнувавме од 30 до 300.000 денари, потоа нов став каде и физичкото лице можеме да го казиме од 10 до 30.000 денари. Овде сега за истата работа имаме член каде се кажува, физичкото лице ќе го казиме од 10 до

50.000 денари. Значи воопшто нема потреба од пишување на вакви казни одредби што не можеме да ги извршиме. Што ни се случува, ќе кажеме дека некој лета со странски воздухоплов над нашата земја со активно наполнето вооружување. Сега ние него треба да го најдеме и да го казиме од 10 до 50.000 денари. Навистина нема потреба од вакви работи. Избришете го тоа и напишете само аеро фото снимање. Навистина нема потреба од пишување на вакви работи .

Љупчо Јордановски: Повелете господине Томиќ.

Зоран Томиќ: Претседателе, работата е сериозна и јас сосема го разбираам господинот Балковски. Меѓутоа, во интерес на вистината и објективноста, треба да кажеме за примерите што ги посочи покрај прекршочната постои и кривична одговорност.

Љупчо Јордановски: Бидејќи повеќе никој не бара збор, го заклучувам претресот по амандманот.

Амандманот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од 63 присутни пратеници, 59 гласале, 8 за, 3 воздржани, 48 против.

Констатирам дека Собранието не го усвои амандманот.

Отворам претрес по амандманот за додавање нов член 191-а, по членот 191, поднесен од пратениците Љупчо Балковски, Спирос Мавровски и Драго Шајноски.

Го молам претставникот на Владата да се произнесе.

Повелете господине Кошуткиќ.

Дејан Кошуткиќ: Амандманот се прифаќа.

Љупчо Јордановски: Амандманот е прифатен и станува составен дел од Предлогот на текстот на законот.

Амандманот на член 193 став 1, поднесен од Комисијата за транспорт, врски и екологија е составен дел од Предлог на текстот на законот.

Продолжуваме со претрес по текстот на Предлогот на законот.

Молам кој бара збор?

Повелете господине Балковски.

Љупчо Балковски: Благодарам претседателе.

Почитувани пратеници, почитувани претставници од Министерството за транспорт и врски, добро е што на крај заменик министерот го прифати овој наш амандман, сите овие работи што ги набројавме да ги ставиме во еден посебен амандман каде ќе ги имаме поригорозно сите казни одредби за мерката безбедност во воздушниот сообраќај и каде ќе се донесе забрана за вршење на должноста водач на воздухоплов, контролор на летање и сите други работи затоа што на ваков начин можеме да придонесеме да има уште поголема професионализација во вршење на надзорот, а

од друга страна, сепак овој закон би можел да се применува во одредбите кои ќе значат безбедност во воздушниот сообраќај.

Ако овој Предлог закон за воздухопловството го донесевме пред неколку месеци, мислам дека ќе имаше сосема друг текст затоа што Комисијата за транспорт и врски, во соработка со Министерството и Агенцијата направи овој Предлог на закон, во некоја рамка да биде применлив за сите тие кои ќе го практикуваат овој закон. Меѓутоа, сеуште мислам дека постои една разлика во концептот на самиот закон што го поднесе прво Агенцијата за цивилна и воздушна пловидба и од друга страна се ова што ние го направивме. Сега се поставува прашањето дали овој закон сеуште ќе има детално спроведување на тоа што ние како пратеници и Комисија за транспорт и врски сакавме да го направиме, донекаде успеавме, донекаде не, а од друга страна дали пак тоа што го сакаше Агенцијата за цивилно воздухопловство да го постигне, или на некој начин се измести од целокупниот концепт и сега ќе гледа начин како тоа да го заобиколи со донесување на потзаконските акти затоа што многу членови од овој закон, вториот став беше дека сето тоа, член тој и тој, а потоа после тој член ќе се донесе подзаконски акт кој ќе го донесе самата Агенција односно директорот на Агенцијата. Комисијата за транспорт и врски донекаде тоа го смени, Агенцијата прифати, меѓутоа за некои работи треба да видиме и да ги сочекаме сите подзаконски акти кои ќе се донесат, овој закон навистина да почне да се применува. Кога кажувам да се применува, овој закон, инаку и сега воздухопловството, согласно подзаконските акти и согласно стариот закон, сите сакаме тоа да оди на професионално ниво, пред се заради безбедноста и квалитетот на услугите што ние како Република Македонија ги даваме во однос на отвореното Европско ниво.

Пред се, сакам да го истакнам, во однос на основните определби на овој Предлог закон за воздухопловство, што ќе се изгласа сега и што веќе е во втора фаза, ние го одлагавме во неколку наврати, меѓутоа добро е што дојде на дневен ред сега.

Тоа што мислам дека имаше во основните одредби односно во определување на ингеренциите, дали на Министерството за транспорт и врски, на Агенцијата, а во Агенцијата, дали на Агенцијата или на директорот, некои спротивставености во однос на размислувањата и во однос на концептот, како ќе се донесе овој закон и кој концепт е одбран. Овде е направена некоја мешавина помеѓу неколку концепти, од Министерството, од Агенцијата, од директорот. Затоа реков треба да имаме време со новите подзаконски акти да видиме како ќе почне да се применува овој закон.

На неколку пати имавме средби со синдикатите на воздухопловите, синдикатот на работниците од сообраќајот и врските на Република Македонија, потоа синдикатот на ЈП Аеродромски услуги, потоа од професионалниот синдикат на

воздухопловите и техничкиот персонал во системот на контролата за летање, од синдикатот на линијски пилоти. Се создаде малку впечаток дека тие не учествуваа во донесување на законот. Можеби тие реагираа на некои членови . . .

Љупчо Јордановски: Господине Балковски би сакал да ве предупредам дека си ги трошите вашите дигресији.

Љупчо Балковски: Во ред, меѓутоа зборував за основните определби каде во член 1 на овој закон се уредуваат условите и начинот на вршење на дејностите од областа на воздухопловството и затоа овде го спомнав и Синдикатот, затоа што тој не учествуваше, а од друга страна пак сега има забелешки во однос на овој закон. Затоа ние предложивме амандмани што не се усвоија, меѓутоа во член 1 од овој закон точно да се дефинира како овој закон ќе ги определува и кои услови ќе бидат спроведени при донесување на овој закон. Меѓутоа, тоа не се усвои и остана само дека со овој закон се уредуваат условите и начинот на вршење на дејностите од областа на воздухопловството, без подетална анализа што тоа и кои се тие услови и дејности од областа на воздухопловството.

Затоа овде го поврзав и реагирањето на сите овие 4 синдикати, ако и тие учествуваа при донесување на овој закон, мислам дека членот 1 ќе претрпеше измени и тогаш ќе го имавме тој концепт што сакавме да го постигнеме и што сакаат сите да се постигне, сигурен сум и Владата и Министерството за транспорт и врски.

Во членот 5 од овој закон навистина остана нејасно како ќе се регулираат надлежностите на воздухопловството затоа што надлежни се Министерството и Агенцијата. Тука имаме многу нејасни работи, но сепак кажав дека подзаконските акти тоа ќе го направат. Мислам дека многу големи ингеренции се даваат на Агенцијата за цивилно воздухопловство, а од друга страна се намалуваат ингеренциите на Министерството за транспорт и врски од едноставна причина што и надзорот на спроведување на овој закон оди во членот 174, сите тие ставови како што предложивме ние нов став да се формира тој државен инспекторат, мислам дека оди сконцентрирано во Агенцијата за цивилно воздухопловство. Тоа во некоја рамка, штокажа и заменик министерот, можеби е според некоја меѓународна конвенција, меѓутоа, од друга страна немаше со ништо да се прекрши тоа ако надзорот беше во Министерството за транспорт и врски како еден државен воздухопловен инспекторат. Вака остана сета таа работа да биде сконцентрирана во Агенцијата.

Исто така во член 9 од овој закон каде директорот ја претставува Агенцијата се донесоа неколку измени, меѓутоа, сепак мислам дека премногу значење само во овој закон, ние донесовме многу други закони од областа на транспорт и врски и за железничкиот сообраќај и за електронски комуникации, но посебно во овој

закон се нагласува улогата и ингеренциите на директорот на Агенцијата.

Прашањето е, јас не знам зошто денеска директорот на Агенцијата кој учествуваше доста професионално во однос на донесување на овој закон на комисиите, но знаете како, Агенцијата го направи овој закон, си ги зеде ингеренциите во Агенцијата, директорот учествуваше во правењето, донесувањето и бранењето на овој закон пред Комисијата за транспорт и врски, зборувам за член 9 каде се надлежностите на директорот, а од друга страна бранењето на законот пред Собранието, пред нас како пратеници е од Министерството за транспорт и врски и сега Министерството за транспорт и врски се наоѓа во ситуација да се согласува со одземање на ингеренциите и префрлување на тие ингеренции во ингеренции на Агенцијата.

Пред малку реков дека сето тоа е затоа што немавме еден концепт како ќе го направиме и што сакаме да постигнеме со овој закон за воздухопловство. Ние го имаме стариот Закон, ги имавме подзаконските акти, почнавме да правиме еден добар концепт, меѓутоа, сепак малку се измести концептот за тоа што сакаме да постигнеме затоа што тоа го правеше Агенцијата за цивилно воздухопловство, а од друга страна треба да го спроведува исто Агенцијата, а треба да го брани Министерството за транспорт и врски и мислам дека тука на некој начин ќе има несогласувања во поглед на работата, во поглед на професионализацијата како тоа ќе се извршува.

Има предлог и од Агенцијата, но и од Министерството за транспорт и врски да дефинира за висината и начинот на утврдување на дел од надоместокот што ќе се прави во однос на финансирањето на Агенцијата во член 12 остварен по основ на користење на услугите во воздушниот сообраќај. Тука посебно внимание треба да обрне Министерството за транспорт и врски затоа што Владата сето тоа што ќе го пропишува треба да биде во согласност и восоработка со Министерството за транспорт и врски да не биде во соработка со Агенцијата во однос на прописите и во висината на делот на надоместоците затоа што тука ќе имаме спротивставени мислења помеѓу Министерството за транспорт и врски, Агенцијата односно Министерството за транспорт и врски претставено како Влада и Агенцијата. Секогаш едната страна, да речам Агенцијата ќе сака повисоки надоместоци во однос на некој дел и ако Владата се базира врз препораките на Агенцијата, тогаш ќе имаме зголемување на сите тие надоместоци и Министерството за транспорт и врски тоа треба да го регулира и тоа да одлучува во однос на сите овие висини на надоместоци што се не само во членот 12, туку и во останатите членови каде се определува висината на надоместоците. Остана нејасно член 15, каде што правилата и постапките на летање на воздухопловите поблиску да ги пропишува директорот на Агенцијата, а не и

Министерството затоа што во зависност на гледањето, односно разгледувањето на другите закони, да речам дали хрватскиот или словенечкиот, па во словенечкиот многу поголеми ингеренции има Министерството за транспорт и врски. И таму има Агенција, меѓутоа, на некој начин се подредени ингеренциите, професионални, стручни на Агенцијата, а сите други на Министерството.

Вака на некој начин ние направивме некои комбинации што не знам како ќе биде во комуникацијата помеѓу Министерството и Агенцијата.

Членот 26 исто така странскиот воздухоплов каде што може да лета во македонскиот воздушен простор само врз основа на одобрение за летање и сите други работи подетално да се разработат затоа што тука ќе учествуваат и Министерството за надворешни работи и Министерството за одбрана и Министерството за внатрешни работи.

Понатаму членот 33 за безбедноста и уредноста на јавниот воздушен превоз, условите пропишани од Владата секогаш каде се условите пропишани од Владата, мое мислење е, Министерството за транспорт и врски тоа да го координира, да не оди Владата на седница да ги пропише условите да дени од Агенцијата за цивилно воздухопловство. Тука ќе немаме никакво согледување на тоа што го прави Агенцијата за цивилно воздухопловство затоа што таа ќе работи врз основа на условите пропишани од Владата, меѓутоа, тие услови Агенцијата ги пропишувала. Министерството за транспорт и врски тука треба да има посебна улога во начинот затоа што Владата и Министерството за транспорт и врски, нема во Владата некој кој ќе пропишува услови за воздухопловството. Да не се дозволи да се прескокне Министерството за транспорт и врски и пак Агенцијата само да ги достави до Владата, а Владата да ги изгласа.

Мислам дека тука треба посебно да се внимава за да на некој начин се подобри и законот и за да профункционира законот и одговорноста што е Министерството за транспорт и врски, што е Агенцијата за цивилно воздухопловство, кои се ингеренциите на Министерството кои се ингеренциите на директорот на Агенцијата.

Во потребниот персонал се прифатија два амандмани кои навистина ќе значат подобрување на текстот на законот на некој начин, како што и во услугите за воздушниот сообраќај сите тие работи кои ние ги предложивме да бидат дефинирани согласно законот, а не согласно Статутот на давателот на услугите во воздушниот сообраќај, останува само еден член 60 каде се кажува дека за вршење на услуги во воздушниот сообраќај Владата ќе основа акционерско друштво и потоа сето тоа ќе се решава согласно Статутот.

Мислам дека многу подобра варијанта ќе беше сето тоа да биде сконцентрирано во законот затоа што кога ќе се формираше акционерското

друштво за контрола на летање, тоа, врз основа на законот, ќе го донесеше статутот. Вака, како што реков предмалку, кога ги објаснувавме амандманите, ќе се доведеме во ситуација според моменталната ситуација се прави статутот на контролата за летање. Првпат тоа го правиме, ние можевме, согласно Законот, тоа да го направиме, а потоа ако треба да извршиме измени во Законот и тоа да го оставиме како акционерско друштво за контрола на летање МАКАЛ, меѓутоа, вака на ваков начин ќе направи многу нејасноти во спроведување на законот, а од друга страна статутарно тоа ќе биде решено согласно статутот и се доведовме во ситуација една од најважните работи што сака овој закон да ги направи како што реков првенствено безбедноста, услугите, но сепак и одделување на контролата на летање како АД, па потоа концесијата и другите работи, меѓутоа, на ваков начин за давател на услуги во воздушниот сообраќај од 194-195 члена даваме само еден член каде кажуваме дека за вршење на услугите во воздушниот сообраќај се основа АД и дури кажуваме дека начинот на основање на дејностите и начинот на управување се регулирање со актот за основање и статутот на друштвото. Значи, и во законот му даваме многу големо значење на статутот како тоа АД ќе се направи, а од друга страна не прецизираме што треба да го направи акционерското друштво. Значи, сега ќе биде АД, тоа нема да биде во склоп на Агенцијата за цивилно воздухопловство. Сега го правиме ново тоа АД, а од друга страна премногу му даваме големи ингириенции и поволности уште во самото формирање односно во донесување на статутот. Како ќе реагираме тогаш ако ние како држава, како Влада или како Министерството за транспорт и врски не сме согласни за некои работи. Ќе го враќаме статутот, па нема тоа да се направи, но пак кажав, согласно моменталната ситуација во Владата, согласно моменталната ситуација во Министерството за транспорт и врски и односот и координацијата помеѓу Министерството и Агенцијата така ќе се прави статутот. Вака ќе имавме многу чиста ситуација ако сето тоа што го предложивме, а тоа беше предложено во еден од претходните Предлог закони или предлог варијанти на овој закон сето тоа што ќе го содржи законот, бидејќи се прави ново АД, да биде содржано во овој Предлог закон.

Вака навистина останува сето тоа што сакавме да кажеме дека нешто ново ќе направиме со овој закон, сега се доведуваме во ситуација да кажуваме да, ќе се направи, но како ќе биде, ќе видиме, согласно статутот. Тука мислам дека воопшто немаше потреба ете не се прифати или Агенцијата за цивилно воздухопловство не го прифати овој наш амандман и на некој начин ќе беше многу децидно кажано затоа што сепак АД е со еден акционер т.е. државата, согласно Законот за трговски друштва каде ќе имаме давател на услуги во воздушниот сообраќај.

Од друга страна односите помеѓу единствениот акционер, сето ова во членот 60 е толку произволно кажано што немаме никаква законска обврска ниту законска основа како ќе го правиме статутот на акционерското друштво за давање на услуги во воздушниот сообраќај, како што го нарековме МАКАЛ затоа што ставот 3 во членот 60 е односите помеѓу единствениот акционер-државата и друштвото од став 1 на овој член се уредуваат со договор склучен во писмена форма. Сега ги немаме ниту правците каде тој договор ќе се движи. Како ќе биде тоа ништо не знаеме, го донесуваме законот и сега од утре односно за три месеци како што кажа директорот или многу порано затоа што верувам дека Агенцијата за цивилно воздухопловство е професионална во таа област, кажа дека ќе профункционира ова АД, меѓутоа, од утре ќе почнат преговорите. Откако ќе се направи тоа друштво после ќе почнат преговорите помеѓу тоа АД и единствениот акционер-државата односно Владата, односно пак Министерството за транспорт и врски ќе биде. Се доведовме во ситуација законот денеска ќе го донесеме, а од друга страна од утре ќе почнат преговори како тоа што сакавме со законот да го постигнеме, како тоа што сакавме со законот да го дефинираме од утре да се договараме. Тоа во ситуација кога сето тоа можевме да го направиме законски на многу појасен начин и од друга страна без разлика кои ќе бидат структурите и во Агенцијата, каква ќе биде ситуацијата во Министерството и односите во Владата, тоа да биде утврдено со закон. Вака дозволуваме да почнеме со некои договарања кои во оваа сфера, во техничката сфера не држат во однос на тие договарања, меѓутоа, тоа не се прифати, па ќе видиме, а ви кажувам уште сега дека ќе имате многу големи проблеми при формирањето на друштвото затоа што многу долго се чекаше затоа што сите знаеа дека ќе се формира со овој закон, сега се остава само со статут, а од друга страна и статутот кога ќе биде направен се кажува дека договоорот со акционерот и друштвото ќе се решава со договор во писмена форма. Тоа требаше да се направи во овој закон, го носиме нов, сакаме нешто ново да направиме, се согласивме со тоа, сите сме за тоа и кажуваме дека и Владата и Министерството, а од друга страна и Собранието преку Комисијата, сега како цело Собрание како пратеници навистина сакаме во давањето на услуги во воздушниот сообраќај да имаме висок професионализам. Сега нема да знаеме како ќе биде, денеска ќе го изгласаме ова, а од утре ако настанат некои проблеми пак ќе излегуваме со ставови од една, од друга партија, па ќе се измешаат сите работи и во Владата и во Агенцијата и нема да го постигнеме тоа што сите овде сме согласни.

Во изградба, одржување и користење на аеродромите, имаше големи прашања и нејасноти во однос на планирање, проектирање, изградба и реконструкција каде на некој начин се прифати нешто Министерството,

па потоа директорот односно Агенцијата за цивилно воздухопловство да прави, јас велам добро е да се доведеме во ситуација да правиме толку аеродроми односно леталишта каде мора да биде изграден за да ги исполнува условите за безбедно полетување, слетување и престој на сите или само на определени типови на воздухоплови, добро е да дојде до тоа, ние како држава да направиме економската моќ да ни биде таква да можеме дали да направиме ние или со концесионерство да се направат други аеродроми, меѓутоа, сите овие нејаснотии не се само за правење на нови аеродроми, туку и во самите аеродроми Скопскиот и Охридскиот или спортските аеродроми, тука секогаш главна улога, според овој начин, ќе има Агенцијата за цивилно воздухопловство, Министерството ќе пропише некои услови, но сепак нема да има начин како тоа да го контролира и како да го спроведува. Ќе се доведеме во ситуација кога аеродромот ќе се даде под концесија, тогаш, а како што е намерата и на Владата и на Министерството за транспорт и врски и на Агенцијата дека во што побрз рок аеродромот треба да се дадат по концесија, во тек е студија за концесија односно за разни помошти што ќе одлучуваат при концесијата, тогаш на некој начин со договорот на концесија ќе имаме многу големи пробелми затоа што, според законот тоа нема да биде дефинирано, а концесионерот од друга страна во договорот ќе сака стрикно да бидат направени сите овие членови затоа што да се знае кој ќе биде одговорен и кај кого ќе бара услуга односно кај кого ќе бара давање на услугата и кој ќе биде одговорен за тоа. Дали Министерството за транспорт и врски или Агенцијата.

Тогаш ќе имаме големи проблеми во правењето на тој договор и потоа, во спроведување на тој договор, затоа што договорот ќе биде правен согласно законот. Законот тоа децидно не го дефинира, согласно членовите 67, 68, 69 и 70 и од друга страна, веќе настапуваат проблеми, веднаш, штом ќе дојде концесионерот. Затоа и во аеродромските услуги и во концесиите кај член 87, многу повеќе разговаравме на комисијата за членовите 87, 88 и 89, каде што се кажува дека можеби ќе беше подобро сите овие работи да се дефинираат во законот, за да не дозволиме да се дефинираат во договорот. Вака, што ќе ни се случи. Значи ние ќе одбереме концесионер, концесионерот ќе сака согласно овој закон да направи работи кои што ќе бидат и од негова корист и од корист сигурно, за државата, а од друга страна, ние ги немаме дефинирано сите тие работи. Прво, како, како држава ќе имаме корист, како како држава ќе се заштитиме и како како држава ќе бараме тоа што концесионерот треба да го исполни, освен договорот. Значи со договорот тоа ќе го правиме, меѓутоа, од друга страна ние нема да имаме законска основа. Сега треба да произлезат подзаконските акти, па подзаконските акти како ќе се толкуваат, дали согласно договорот, или согласно законот и тука

мислам дека ќе настанат некои проблеми и мислам дека штом се потроши толку време за овој закон, можеше уште малку да се прецизираат сите членови за да ги немаме, како што реков за давање на вршење на услуги во воздушниот сообраќај, како што сега зборував за концесијата, за аеродромските услуги, тоа се од членот 81 до членот 87 за аеродромските услуги. Потоа, многу проблеми ќе има кога аеродромот ќе се даде под концесија и кога концесионерот, односно операторот, согласно амандманот од Владата, ќе го прави едниот и другиот комитет. Делувањето на сите тие работи мислам дека ќе настанат...

Љупчо Јордановски: Господине Балковски само сакам да ве информирам, дека денеска поради моите обврски ќе работиме до 17,00 часот, така што имате уште 15 минути.

Љупчо Балковски: Добро. Што се однесува до градбата на воздухопловите, многу децидно е кажано овој закон што донесува. Значи, некои работи, каде што треба да ги определиме децидно за заштита и за определување на инженерциите и за начинот, каде што државата ќе има повластена улога во барањата на идниот концесионер, во договарањата на акционерот, односно друштвото МАКАФ за давање на услуги, тие работи ги оставаме секогаш, прочитајте го секој член, да не ги набројувам, сега е или согласно други закони, или подзаконски акти, или согласно статутите, а таму каде што имаме чисто технички работи кои што треба да бидат предвидени согласно подзаконски акти, ние ги имаме направено многу децидно и имаме образложено многу членови. Тоа се за градбата на воздухоплови, ние имаме збир од членови, да речам 10 до 15 члена, каде што точно набројуваме технички како тоа ќе се прави, а од друга страна, каде што нам ни е важно како законски да се заштитиме како држава, тоа воопшто не го правиме.

Истото се однесува и на персоналот во воздухопловството и друг стручен персонал, но здравствената состојба, кажавме дека тоа не може за способноста на персоналот, имаше други работи. Добро е што за воздухопловот и техничкиот персонал се усвоија амандманите каде што навистина, ќе придонесеме за спроведување на законот. На крајот, во однос на надзорот, општиот дел, после сите укажувања, добро е што се прифатија сите овие амандмани од наша страна, затоа што навистина, ако вака останеше мислам дека ќе имавме поголема штета за законско спроведување на овој закон и многу големи непријатности во спроведување на овој закон.

Како што кажав, овој закон ќе се донесе, меѓутоа, сепак, најважните работи, тоа е безбедноста на некој начин ќе треба да се преработат, или да се применуваат истите подзаконски акти, како што и сега во Агенцијата за цивилно воздухопловство, а од друга страна, ова не значи, сега согласно овој закон веднаш да почнеме со спроведување на овој закон во однос на работата на Агенцијата.

Значи, дајте овој закон да се спроведува со сите подзаконски акти за подобрување на услугите во воздушниот сообраќај. Овој закон да не се користи како што има најави дека веднаш веќе ќе имаме некои размислувања во работата на самата Агенција, од управа во Агенција, па сега веќе добива на значење Агенцијата, па сега веднаш ќе појдеме на спроведување на законот, само во областа каде што Агенцијата е одговорна. Значи, овој закон сепак, пишува во еден член дека Министерството е одговорно. Министерството треба во координација со Владата и со новоформираната Агенција, треба да ги изработи подзаконските акти, се надевам, професионално како што тоа е и до сега, меѓутоа, сепак во согласност со сите меѓународни конвенции и останува отворено прашањето за член 60, каде што се предвидуваше давател на услугите, тоа да се реши согласно статутот, односно акционерско друштво кое што ќе биде направено во иднина, а од друга страна, сите ние сакаме со тоа и ова што го кажавме и сите амандмани што ги поднесовме и што сакаме законот да се практикува, сепак, кажувам, тоа да биде во интерес пред се, на безбедноста во воздушниот сообраќај, а од друга страна и во подобрување на квалитетот на давањето на воздушните услуги во отвореното европско небо. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Повелете госпоѓо Лалчевска, имате 10 минути.

Ристана Лалчевска: Благодарам претседателе, сосема накратко мислам дека еден така долго дебатиран закон, кој одеше во три фази со многу забелешки, со многу интервенции, дојдовме до оваа крајна фаза по текстот. Јас би сакала да кажам, навистина, од кога сум пратеник, ми се чини дека единствен закон на кој Владата толку многу амандмани поднела на својот предлог. Мислам дека беа 27 амандмани од Владата. Значи во последна фаза, иако одеше во три фази. Тоа зборува, а згора на тоа од пратениците беа бројни амандмани поднесени, зборува за тоа дека не се изнајдоа вистинските решенија со законскиот текст.

Кои беа генералните забелешки во фазите, во Нацрт-фазата и во претходната фаза. Прво се постави прашањето дали ние сакаме системски закон за воздухопловство, или пак лекс специјалист. Затоа што ако го погледнете законот и ако ги разгледате одредбите, ќе добиете впечаток дека во одредени делови се работело како на системски закон, меѓутоа во одредени делови се одело на такви ситници и технички детали, како да се работи за лекс специјалист. Значи тука навистина сме биле во судир, односно предлагачот за концептот кој треба да го има законот. Исто така некогашинствено беше водењето на целата политика во воздухопловството, бидејќи се знае кој ја креира политиката, кој понатаму треба да ја спроведува. Како најповикано и најкомпетентно ресорното Министерство, па Агенцијата и тн. ние во тој линг помеѓу овие субјекти кои се надлежни да ја

регулираат и да ја спроведуваат политиката на воздухопловството, имавме грешки во поставеноста на законот. Имаше бројни интервенции околу тоа, некои се прифатени, некои за жал, не се прифатија.

Исто така, една од генералните забелешки беше предимензионираната улога на директорот на Агенцијата и на самата Агенција како нешто издвоено од целиот тој систем на субјекти кој треба да даде придонес во креирање и спроведување на политиката во воздухопловството, бидејќи воздухопловството не е било кој сегмент. Овде се работи пред се, од аспект на безбедност. Не смејат да се допуштат пропусти. На тој план мислам дека доста постигнавме со прифатените амандмани, поготово оние што дел од Комисијата, дел од пратениците, преку комисија ги прифати предлагачот. Мислам дека тука имаме знатно поместување и мене ми е навистина мило за тоа. Меѓутоа, останаа сепак, доста работи недорешени и недоискажани.

Една од тие недорешени работи е членот 35 и она како новите линии ќе бидат распоредувани. Значи, сакајќи да придонесеме за подобро решение, Владата излезе со еден амандман, кој за мене е понатаму недоискажан и навистина, не знам во практиката како тоа ќе профункционира. Јас поставив прашање низ амандманската расправа. За жал, не добив одговор како тој член ќе функционира во пракса.

Понатаму, не би сакала да дебатирам, "живи били па видели", ќе видиме како ќе профункционира тоа во практика. Јас се сомневам дека тука ќе биде се без проблеми. Не сакам да се повторувам со она што господинот Балковски многу детално го искажа. Јас ќе се вратам на моите барања и моите забелешки околу амандманите за лекарската комисија. Оставивме простор за манипулирање, бидејќи оставивме на лекар поединец, кој по предлог на Министерството за здравство ќе се бира и колкук тоа во пракса ќе биде да речам, издржано и функционално без грешки, ќе видиме, поготово од аспект на водење на комплетна евиденција за здравствената состојба на воздухопловниот персонал, бидејќи еден од сегментите за безбедно летање е секако, и здравствената состојба на воздухопловниот персонал со тие редовни и повремени контроли кои се прават.

Би кажал уште збор-два околу вршењето на инспекцискиот надзор. Тука сум крајно разочарана со решението кое остана во законскиот текст, односно инспекторите кои ќе вршат надзор на работењето на Агенцијата да се вработени во Агенцијата и тука морам да признам уште на старт, дека ќе имаме проблеми затоа што правилото е основно или хиерархиски повисока или посебно издвоена инспекција, како што имаше господинот Балковски во својот амандман предложено, за да може реално да се изврши контрола. Вака поставени работите ќе доведат до пропусти во работењето на Агенцијата. Во секој случај ќе дадеме поддршка

на овој законски текст, со надеж дека наскоро ќе се согледаат сите грешки и пропусти во законот, затоа што навистина и пратениците и Комисијата за транспорт и врски вложија многу напори, многу работа и многу труд, за да дојдат до подобри решенија од она што беше предложено. Дел од тоа се постигна. Значи во име на целиот труд на пратениците кои сакаат да дадат придонес да го подобрат текстот, јас ќе го поддржам законот, а се надевам дека наскоро предлагачот ќе излезе со барање за измени на сите оние делови кои во практиката ќе покажат дека се пропуст на текстот и ќе го приближиме до некое подобро решение. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Господине Тромбев дали три минути ви се доволни?

Томе Тромбев: Претседателе дозволете ми само да кажам дека со мојата дискусија ќе го одложиме и донесувањето на овој закон, па затоа јас ќе се откажам од мојата дискусија, меѓутоа, дозволете ми да кажам дека Пратеничката група на СДСМ ќе го поддржи донесувањето на овој закон и конечно Република Македонија ќе добие свој сопствен закон за воздухопловство, после 15 години употреба на Сојузниот закон од Република Југославија. Благодарам.

Љупчо Јордановски: Бидејќи нема пријавени за збор, го заклучувам претресот. Сега имаме задача да собереме кворум, да го изгасаме законот и тука ќе завршиме со денешната работа.

Ги повикувам пратениците да влезат во салата, за да пристапиме кон гласање.

Сега сме 62 пратеника.

Предлогот на законот го ставам на гласање.

Ве повикувам да гласаме.

Од 62 присутни пратеници, 59 гласале, 58 за, 1 воздржан, нема против.

Констатирам дека Собранието го донесе Законот за воздухопловство.

Почитувани пратеници, најверојатно во вторник ќе продолжиме со оваа седница, а за тоа дополнително ќе бидете известени, во зависност од тоа колку комисији има тој ден. Ако имаме една комисија ќе продолжиме. Но во понеделник со телеграма ќе бидете известени.

(Седницата прекина со работа во 17,10 часот).