



**ORGANIZATA PËR DEMOKRACI ANTI-
KORRUPSION DHE DINJITET “ÇOHU” - PRISHTINË**

**HULUMTIM I ORGANIZATËS “ÇOHU” MBI KORRUPSIONIN NË
AEROPORIN E PRISHTINËS**

**MUNGESA E PËRGJEGJËSISË SË ZYRTARËVE TË LARTË NË DENIMIN
E SHKELJEVE SERIOZE TË LIGJIT GJATË VITEVE 2000-2005**

MAJ 2006

Përmbajtja

Mbi Hulumtimin e “Çohu”.....	3
Hyrje.....	3
Rastet e paraportuara të shkeljeve.....	4
Indiferenca e Bordit të Drejtorëve të Aeroportit	5
Indiferenca e UNMIK-ut dhe AKM-së.....	6
Çështja e Apartamenteve të Aeroportit.....	7
Fakte për shkelje ligjesh dhe procedurash.....	8
Prokurimi dhe tenderimi.....	9
Përgjigjja e Bordit të Drejtorëve të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës...10	
Faktet që demantojnë arsyetimet e heqjes dorë nga masat administrative.....10	
Konkluzione dhe rekomandime.....	11

I. Mbi Hulumtimin e “Çohu”

Ky është një hulumtim i Organizatës për Demokraci Anti-Korrupsion dhe Dinjitet “Çohu” lidhur me raportet mbi mënyrën e menaxhimit të Aeroportit të Prishtinës (AP) për periudhën 2000-2004 të bëra nga Zyra për Shërbime të Mbikëqyrjes së Brendshme (OIOS) të OKB-së, Task Force dhe Komisionit Ad-hoc të ri-aktualizuara në fillim të marsit në Kosovë. Hulumtimi përfshinë paraqitjet publike të zyrtarëve vendor dhe ndërkombëtar, mendime të ekspertëve, raportime të gazetarëve në shtypin ditor, intervista me zyrtar e punëtorë të Aeroportit të Prishtinës të bëra në periudhën mars-maj të këtij viti.

Hulumtimi është përqëndruar në gjetjen e fakteve të reja mbi shkeljet në AP dhe vënien e tyre në kontekst, vijës së përgjegjësisë në lidhje me shkeljet e bëra në këtë kompani publike dhe organet e institucionet e lidhura me këtë çështje dhe në masat që janë marrur nga përgjegjësit në lidhje me aferat korruptive të raportuara në këtë kompani.

Hulumtimi poashtu përfshinë:

- Rishikim të argumenteve të ofruara nga Task Force (Njësiti i UNMIK-ut për hulumtime financiare dhe OIOS) dhe të Komisionit Ad-hoc;
- Vënien në një kontekst më të gjerë dhe shpjegimin e logjikës së raportimeve të veçanta mbi korrupsionin në AP;
- Sjelljen e fakteve të reja në lidhje me rastet tashmë të raportuara të korrupsionit dhe të veprave tjera me natyrë penale.

Hulumtimi është bërë nëpërmjet tri metodave:

- Monitorimin e tri gazetave ditore për periudhën mars-maj 2006;
- Intervistim i personelit të Aeroportit dhe individëve dhe zyrtarëve që kanë qenë të involvuar në punën e Aeroportit;
- Rishikimin e raporteve të bëra nga Task Force/OIOS, Komisioni Ad Hoc si dhe dokumentacioneve tjera të siguruar nga zyrtarë dhe ekspertë.

II. Hyrje

Më 14 mars të vitit 2006 Zyra për Mbikëqyrjen e Shërbimeve të Brendshme (OIOS) ka dorëzuar një raport tek Sekretari I përgjithshëm I OKB-së, në të cilën janë konstatuar 35 (tridhjetë e pesë) shkelje, prej të cilave 9 (nëntë) janë kualifikuar si vepra penale.

Rastet e dyshuara si vepra penale:

- dyshime për shkelje në lidhje me ndërtesën për apartamente;
- vjedhje dhe mashtrim gjatë menaxhimit të kargos;
- mito për vende pune.

Rastet e dyshuara si shkelje serioze administrative:

- dyshime për shkelje në lidhje me punët në sistemet e nxemjes dhe të ventilimit;

-dyshime për shkelje në ndërtimin e parkingut për makina;
 -mosraportim i historisë kriminale të zëvendës drejtorit general;
 -vjedhje dhe korrupsion në caktimin e tarifave për aeroplanët për pasagjer.
 Poashtu ka pasur edhe dyshime për raste të rënda penale sic janë abuzimet seksuale, dhunimet, vjedhje të parave në kafiterinë e Aeroportit, etj.

Task Force ka konstatuar poashtu se ka munguar çfarëdo konsiderate për llogaridhënie në nivelin më të lartë të menaxhimit të Aeroportit gjatë përdorimit të parave publike të dhëna nga AKM. Poashtu është konstatuar një mungesë e vullnetit të UNMIK-ut për të mbikëqyrur punën e menagjmentit të Aeroportit.

Periudha e auditimit që përfshinë vitet 2001-2003 ka konstatuar mungesë themelore menaxheriale, administrative dhe finansiare nga ana e Agjensisë Kosovare të Mirëbesimit dhe menaxhmentit të Aeroportit. Që të dyja këto janë përgjegjësi të ndara me institucionet e Kosovës, por që përfundimisht është përgjegjës Përfaqësuesi Special i OKB-së. Arsyetimet më të shpeshta të njerëzve në pushtet dhe të menaxherëve të Aeroportit kanë qenë se nuk kanë pasur mundësi që t'u përmbahen rregullave të prokurimit, por kjo është parë si e paqëndrueshme sidomos për vitin 2002-2003.

III. Rastet e paraportuara të shkeljeve

Një hulumtim që "Çohu" e ka bërë nëpërmjet një liste e-mailesh të punëtorëve të Aeroportit për të verifikuar nëse ata kanë njohuri të ngjashme mbi disa raste të shkeljeve për të cilat kemi marrë informata fillestare nga burime të ndryshme dhe në bazë të një mori dokumentash të siguruara nga burime të Aeroportit, kanë rezultuar si të besueshme rastet që do të përfshihen në këtë pjesë të raportit.

- Së paku dy punëtorë kanë marrë paga për një periudhë prej pesë, përkatësisht gjashtë muajsh pa qenë prezent në punë. Njëri nga ta është një punëtor i Shërbimit teknik gjatë vitit 2004, i cili ka marrë rrogë për gjashtë muaj me radhë pa qenë fare prezent në punë me arsyetimin e lejës për shkaqe shëndetësore, në ndërkohë që në të njëjtën periudhë kohore ka qenë në listën e të punësuarve në qendrën e OSBE-së në Prishtinë.

- Së paku tre persona kanë marrë viza për udhëtime në disa vende në Perëndim si punëtorë të Aeroportit edhe pse nuk kanë qenë kurrë në marrëdhënie pune në këtë kompani. Një nga këto raste është një grua e cila raportohet të jetë në lidhje bashkëshortore me një menaxher të sektorit teknik në Aeroport, e cila ka marrë vizë si staf i Aeroportit në prill të vitit 2004 ka udhëtuar për në Islandë si staf i Aeroportit edhe pse nuk ka qenë ndonjëherë në marrëdhënje pune në Aeroport.

- Menaxherë të lartë të AP-së kanë shfrytëzuar pozitat e tyre për përfitime personale në mënyra të ndryshme, një nga këto ka qenë ndarja e banesave për vete. Një numër i tyre kanë marrë banesat e dedikuara për punëtorët e AP-së edhe përkundër faktit se secili nga ata ka pasur në pronësi së paku nga një shtëpi në Prishtinë.

-Kanë vazhduar punësimet me mito dhe është shkaktuar një tepriçë në staf. Pritet që deri në fund të vitit të nxirren nga puna mbi 200 punëtorë, në ndërkohë që deri tashti janë larguar 37. Në lidhje me mitot e larta për punësim madje Raporti I Task Force

pat dhënë fakte sipas të cilave ka ndodhur edhe një vrasje e një të riu nga fshati Halilaq komuna Fushë Kosovë.

-Një numër i punëtorëve të AP-së flasin për shkelje të vazhdueshme të institucionit të konkursit. Si pasojë e kësaj shumë shpesh janë shkeluar kriteret profesionale duke u favorizuar nepotizmi në politikat e punësimit. Një rast i tillë ka ndodhur me punësimin e vëllaut të kryetarit të Bordit të drejtorëve të AKM-së për Aeroport në vitin 2004. Respondentët e hulumtimit thonë se përmasat e shkeljes së konkursit mund të shkojnë gjerë në 70% të punësimeve të gjithmbarshme në Aeroport. Task Force patë dhënë dëshmi të personave të cilët kishin dhënë ryshfet tek persona të punësuar në Aeroport të cilët shërbenin si lidhje mes tyre dhe ish-drejtori gjeneral Ian Vollet bashkëpunëtorë të të cilit kanë qenë shumica e menaxherëve tanishëm të Aeroportit. Njëri nga menaxherët, Adem Gashi, kishte punësuar disa anëtarë të familjes në Aeroport. Shefi i sektorit të sigurimit, i cili për ironi është edhe kryetar sindikate, Sylejman Zeneli sipas respondentëve të këtij hulumtimi ka punësuar 17 të afërm në Aeroport.

- Një shkelje tjetër e ri-mbështetur nga shumë burime është edhe diskriminimi që është bërë me rastin e ekspropriumit të tokave për ndërtimet që janë bërë nga Aeroporti. Derisa në disa raste pronarëve u janë imponuar marrëveshjet për eksproprium të tokave të tyre, disa pronarëve u janë dhënë kundërvlera deri në njëzet fish më të larta se çmimi i pasurisë së tyre. Një rast që është raportuar edhe në shtypin ditor është kompenzimi që Zyra rajonale e AKM-së i ka bërë ish-ministrit Rexhep Osmani në Zonën Industriale në Fushë Kosovë me një sipërfaqe toke që ka kaluar për njëzetë herë vlerën e tokës së ekspropriumuar. Një rast tjetër flagrant është marrëveshja me pronarin Rexhep Zeka, të cilit i është lejuar madje edhe ndërtimi i një hoteli përkundër faktit se ka qenë në shpërputhje me Masterplanin e Aeroportit.

IV. Indiferenca e Bordit të Drejtorëve të Aeroportit

Në pjesën e parë të Majit AKM ka formuar një komision Ad-hoc për t'i shqyrtuar raportet e Task Forces. Ky komision kishte për detyrë të ekzaminojë faktet e dhëna në raportet mbi AP dhe të ndërmarrë masa adekuate mbi rastet e dyshuara. Megjithatë puna e këtij komisioni ka rezultuar më shumë si një përpjekje e vazhdueshme për të demantuar akuzat e ngritura sesa në një komision profesional që nuk do duhej të bënte kompromis me të dyshimtit për abuzime.

Rezultatet e këtij komisioni veçanërisht, por edhe rasti i Aeroportit në përgjithësi ka dëshmuar një mungesë të vullnetit të atyre që kanë pushtet për ta luftuar krimin dhe korrupsionin. Përkundër faktit se rastet e dhëna nga Task Force janë tepër shqetësuese edhe për nga numri i shkeljeve dhe veprave penale të dyshuara, por edhe për nga pesha e tyre, menaxhmenti i tanishëm i Aeroportit vazhdon të mos tregojë vullnet në luftimin e këtyre dukurive. Përkundrazi, që nga ajo kohë ata kanë ngelur në zotime ose kanë bërë ndonjë lëvizje sa për të dhënë përshtypjen se janë duke ndërmarrë dicka. Kështu është interpretuar në shtypin kosovar vendimi për largimin e dy punëtorëve dhe mungesa e cfarëdo mase ndaj menaxherëve të lartë të Aeroportit.

Deklarimi i kryetarit të Bordit të Drejtorëve të AKM-së për ndërmarrjet publike, zotit Ilir Salihut pas raportit të OKB-së kanë qenë më shumë një inkurajim i shkelësve të

detyrës. Në një konferencë shtypi Salihu ka thënë se për shkelje të mëdha do të dërgohet një letër paralajmëruese gjë që tregon se nuk mendohet të zbatohen procedurat e zakonshme të masave administrative madje as në rastet e “shkeljeve të mëdha”. Sido që të jetë ai ka pranuar se kanë ndodhur shkeljet, por, siç është raportuar nga gazetat e përditshme, ka provuar t’i arsyetojë me qëndrimin se shumica e raporteve mbulojnë periudhën kur Kosova ka qenë në fazën e rindërtimit dhe kur Aeroporti nuk ka pasur mekanizëm të kontrollit të brendshëm. Është shumë e pabesueshme që të luftohen shkeljet nga Bordi i tanishëm i drejtorëve duke qenë se shumë fakte tregojnë se vëllau i kryetarit të Bordit zotit Salihu është punësuar në Aeroport pa konkurs në vitin 2003 dhe se në kohën kur ai ka qenë zëvendës-drejtor në Zyren rajonale të AKM-së për Prishtinë në Zonën industriale në Fushë Kosovë, nga kjo zyre është bërë kompensimi për ish-ministrin e Arsimit Rexhep Osmani.

Në të shumtën e rasteve, menaxhmenti i Aeroportit të Prishtinës, sikundër edhe institucionet më të larta në Kosovë, qoftë ato të UNMIK-ut qoftë vendore, nuk kanë vepruar duke përdorur mungesën e ndonjë rezultati të organeve ndjekëse krijimin e rasteve penale. Ashtu siç ka konstatuar edhe Task Force, ekspertët e intervistuar insistojnë se ky arsyetim nuk mund të jetë valid për mosmarrjen e masave administrative.

Task Force, OIOS dhe Zyra kundër keqpërdorimeve e Komisionit Evropian (OLAF), në të njëjtën formë kanë bërë hetime në lidhje me shkeljet që kishte bërë një udhëheqës i lartë i Korporatës Energjetike të Kosovës (KEK), rast i cili ka përfunduar me arrestimin e tij dhe kthimin e 4,5 milionë eurove.

Një tjetër arsyetim për mosmarrje të masave ndaj shkelësve që shumë shpesh është përmendur nga udhëheqësit e AKM-së dhe të Bordit të Drejtorëve të Aeroportit pas publikimit të raportit të Task Force, ka qenë se shkeljet e dyshuara kanë ndodhur më herët, dhe se në periudhën kur kanë ndodhur nuk kishte ligje dhe nuk kishte sistem të ndërtuar bankar. Studimi i këtij pozicioni sjellë në konkludimin se këto arsytetime janë të paqëndrueshme për tri arsye:

- Serioziteti i veprave për të cilat flitet shkallëzohen deri në vepra të rënda penale të cilat nuk vjetërsohen;
- Në periudhën kur kanë ndodhur shumica e veprave ka pasur sistem funksional bankar në Kosovë dhe ligje që rregullojnë menaxhimin e finansave publike dhe prokurimin publik; dhe
- Pjesa më e madhe e veprave kanë ndodhur pas përmbylljes së periudhës së emergjencës, që do të thotë se, në periudhën për të cilën është raportuar në Kosovë ishin krijuar kapacitete administrative për të shmangur shkeljet e tilla të cilat janë të natyrës elementare.

V. Indiferenca e UNMIK-ut dhe AKM-së

Hetuesit e OIOS kanë konkluduar se prej fillimit të vitit 2005 fokusi i udhëheqjes së lartë të UNMIK-ut ishte larguar nga përpjekjet anti-korrupsion. Edhe pse, vite më parë ishte e qartë se korrupsioni kishte dalë jashtë kontrollit në Kosovë, siç është zbuluar nga hetimet e Task Force dhe auditimeve të jashtme, udhëheqja e misionit ende heziton të marrë veprime. Mediat kosovare vazhdojnë të raportojnë shkelje në

Aeroport dhe qëndrimi i UNMIK-ut, AKM-së dhe zyrtarëve kosovarë ngelet ai i mëparmi: asnjë masë serioze kundër keqpërdoruesve. Këtë mungesë reagimi, një ekspert kosovar e quan një mister që patjetër do të sqarohet një ditë. Zyrtarë ndërkombëtarë të AKM-së nuk kanë qenë larg nga qëndrimet e Bordit të Drejtorëve dhe të vetë udhëheqësit të Bordit në lidhje me akuzat e nxjerra nga Task Force. Abstenimin nga masat administrative kundër abuzuesëve të detyrës, zyrtarët ndërkombëtarë të AKM-së e kanë arsyetuar sikundër edhe Salihaj - nuk ka pasur ligje.

Jessen Petersen poashtu kishte dhënë një grusht të fortë kundër shpresave se raporti i OKB-së mbi shkeljet në Aeroport do të hapë rrugë për luftimin e korrupsionit në ndërmarrjet publike. Petersen ka refuzuar shumicën e rekomandimeve disiplinore duke u arsyetuar me rrethanat e vështira në misionet paqeruajtëse. Sido që të jetë, ai ka refuzuar të pranojë se korrupsioni ishte bërë fenomen i gjerë në Aeroport. Natyrisht ai për një kohë të gjatë e ka injoruar këtë raport edhe pse mediat lokale kishin raportuar në hollësi në lidhje me abuzimet e raportuara nga qendra e organizatës që i ka dhënë punë zotit Petersen. Ai më në fund është detyruar të merret me këtë raport, por vetëm pasi që është bërë një skandal në mediat ndërkombëtare. Menjëherë pas një shkrimi të botuar në agjensinë Reuters shefi i UNMIK-ut ka reaguar duke e quajtur raportin e OIOS të paargumentuar.

Në raportin e OIOS janë gjetur fakte që dëshmojnë se Aeroporti është udhëhequr larg nga vëmendja e UNMIK-ut dhe pa ndonjë kontrollë të brendshëm, por konstatohet se, edhe këtë situatë e ka shfrytëzuar stafi menaxhues i Aeroportit duke bërë “keqpërdorimin e fondeve publike”.

Shefi i shtyllës së katërt të UNMIK-ut, Joachim Rycker në një konferencë shtypi ka mbrojtur ndërtimin e një hoteli në afërsi të Aeroportit edhe përkundër faktit se ai nuk ka qenë në përputhje me Masterplanin. Ai në një konferencë për shtyp, duke mbrojtur një marrëvshje krejtësisht jotransparente të bërë me njërin nga pronarët, ka thënë se Masterplani është një gjë dinamike që duhet të ndryshojë. Kjo bie ndesh me arsyen e ekzistimit të masterplaneve, të cilat bëhen pikërisht për t'i shmangur ndërtimet sporadike që shkaktojnë probleme në zhvillimin infrastrukturor të një kompanie. Masterplanet zakonisht bëhen pas një periudhe kontributesh të ekspertëve dhe prodhohen për të mos u ndryshuar. Kjo shkelje është paraqitur edhe në Raportin e Task Force.

VI. Çështja e Apartamenteve të Aeroportit

Rishikim i fakteve dhe argumenteve të memorandumit të brendshëm të njësisë së brendshme të auditimit të AKM-së, “Apartamentet e Aeroportit”

Me datën 23 mars, 2006, Derk A. van der Wijk, Udhëheqës i Njësisë për Auditime të Brendshme të AKM-së kishte dorëzuar një memorandum të brendshëm për Ilir Salihun, Kryesues i Bordit të Drejtorëve, Aeroporti Ndërkombëtar Prishtinë; ZDM Ndërmarrjet Publike AKM, Jasper Dick, Drejtor Menaxhues në AKM dhe James C. Johnson, Drejtor Menaxhues, Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës, me kërkesën e Ilir Salihut. Ky raport bën fjalë për ndërtimin e apartamenteve nga Aeroporti i Prishtinës (AP), të njohura si Lamela IV, ku katër prej tyre u ishin dhënë me qira shumë të ulët katër punëtorëve të aeroportit sipas ligjeve dhe rregulloreve në fuqi të UNMIK-ut dhe

ish-Jugosllavisë sa iu përket ndërmarrjeve publike dhe aseteve të tyre.¹ Këta katër persona, punëtorë të Aeroportit janë: Sylejman Zeneli - Menaxher i Sigurimit, Fahri Alaj - Menaxher Radioskopi, Nexhmi Uka - Menaxher i Restoranteve dhe Bareve, Shaip Seferi - Menaxher i Shërbimeve të Mirëmbajtjes. Këta katër punonjës të aeroportit ishin suspenduar (me pagesë) më 20 shtator të vitit 2005 nga ish-Drejtori Menaxhues z. Ioan Woollett për shkak se kishin dhënë me qira një pjesë të pronës që iu ishte dhënë nga aeroporti.²

Më poshtë po japim disa fakte që argumentojnë shkeljen e procedurave ligjore nga këta persona dhe zyrtarë të tjerë të lartë të AP-së.

VII. Fakte për shkelje ligjesh dhe procedurash

“Duhet të përmendet që Shefki Seferi anëtar i komisionit vlerësues është djali i z. Shaip Seferit, të cilit i është dhënë një apartament dhe i cili ka qenë i përfshirë në aktivitetet e projektit.”³

Këtu qartazi ka një konflikt interesi pasiqë i biri i njërit prej përfituesve të apartamenteve të aeroportit ka qenë pjesë e komisionit që ka bërë ndarjen e këtyre apartamenteve. Kjo është një çështje që duhet të hetohet dhe në asnjë mënyrë lënda nuk mund të konsiderohet e vjetëruar apo të përdoret arsyetimi banal se nuk kanë ekzistuar ligje prokurimi apo menaxhim financash.

Apartamentet e Lamelës IV të cilat u janë dhënë me qira personave Sylejman Zeneli, Shaip Seferi, Nexhmi Uka, Fahri Alaj, por edhe Znj. Nazife Sadiku dhe Znj. Servete Gashi janë ndërtuar me fonde të gjeneruara nga operimet e aeroportit.⁴ Mirëpo kati përdhësë i kësaj ndërtese është dhënë me qira, bizneseve lokale dhe agjensive ndërkombëtare, gjë që është në kundërshtim me pikën 2 të marrëveshjes së qirasë “Të drejtën në shfrytëzimin e apartamentit e kanë qiramarrësi dhe anëtarët e afërt të familjes së tij (bashkëshort-i/ja, fëmijët si dhe fëmijët dhe prindërit e adaptuar)⁵.

Për më shumë, aeroporti është ndërmarrje publike që do të thotë se pronat apo asetet e tij nuk guxon të shfrytëzohen për përfitime private. Kjo nuk është e lejuar përderisa këto apartamente vazhdojnë të jenë pronë e Aeroportit, qofshin ata edhe persona që kanë të drejtë ligjore t’i marrin ato apartamente në shfrytëzim. Përfituesit e vetëm të të ardhurave të Aeroportit janë qytetarët e Kosovës nëpërmjet taksave që derdhen në Buxhetin e Kosovës dhe punëtorët e Aeroportit të cilët marrin rroga por kurrsesi personat privat.

Edhe vetë memorandumi i brendshëm i njësisë së brendshme të auditimit të AKM-së thekson se: “Fakti që apartamentet dhe bodrumet i janë dhënë në nën-kontraktim me

¹ Tarifa mujore e qirasë ka qenë 31.22 €.

² Përveç apartamenteve këta katër persona kishin përfituar edhe bodrume dhe garazha

³ Memorandumi i brendshëm i njësisë së brendshme të auditimit të AKM-së, “Apartamentet e Aeroportit”, faqe 5

⁴ Znj. Servete Gashi është e veja e ish-drejtorit menaxhues të aeroportit të Prishtinës

⁵ Memorandumi i brendshëm i njësisë së brendshme të auditimit të AKM-së, Apartamentet e Aeroportit”, faqe 5

qira palëve të treta paraqet shkelje të marrëveshjes së qirasë. Kjo shkelje mund të jetë arsye për ndërprerje të kontratës së qirasë me punonjësit e lartpërmendur⁶.

VII. Prokurimi dhe tenderimi

Sa i përket ndërtimit të apartamenteve të Lamelës IV dhe prokurimit në lidhje me to, ai proces ishte ndarë në dy pjesë kryesisht për mungesë të mjeteve financiare. Për të përzgjedhur kompaninë që do të kryente punët në fazën e dytë me 11 nëntor të vitit 2000 Aeroporti ka shpallur tenderin për fazën e dytë ku z. Adem Gashi ka emëruar një komision me përbërje siç vijon: Fahri Alaj - Menaxher Radioskopi (banor i një apartamenti), Nazife Sadiku - Mbikëqyrëse e Departamentit të Financave (banore e një apartamenti), Bejtush Krasniqi - Menaxher Radioskopi, Leunora Musliu - Kontabiliste, Xhejlane Seferi - Daktilografe (e bija e z. Shaip Seferit, njëri prej të suspenduarve nga puna), Safete Merovci - Stjuardesë tokësore.⁷

Siç shihet nga përbërja e komisionit, anëtarët e tij janë tërësisht jokompetent dhe pa kurrfarë përvojë në përzgjedhjen e kompanive ndërtimore, me profesione që nuk ndërlidhen me ndërtimtarinë si biznes. Memorandumi i brendshëm i njësisë së brendshme të auditimit të AKM-së thekson se:

GPH-ja (Grupi Punues Hulumtues i ngritur nga UNMIK-u – shënim i Çohu) ka përmendur në raportin e vet (raport i padaturar me nr. 0214/04 – shënim i Çohu) që asnjëri nga anëtarët e komisionit vlerësues nuk kishte përvojë në vlerësim të propozimeve të tenderëve për kontrata ndërtimore. GPH-ja ka vërtetuar që dokumentacioni i tenderit të Fazës së II-të ka përmbajtur një përshkrim të punëve që tanimë janë përfunduar në Fazën I dhe ka përmendur përfshirjen e z. Adem Gashi dhe z. Shaip Seferi në këtë proces të papërshtatshëm si dhe disa shkelje të udhëzimit të Administratës së Financave nr. 2/1999 (rishikuar më 15 dhjetor të vitit 1999), Prokurimi Publik, me shfrytëzimin e fondeve të Buxhetit të Konsoliduar të Kosovës, një ndër shkeljet ka qenë dhënia e kontratës që tejkalon 1.000.000 DEM pa marrë miratimin e ZPSSP-së.

Z. Shaip Seferi është emëruar nga z. Gashi për të mbikëqyrur ndërtimin e ndërtesës, edhe pse ai nuk ka pasur përvojë në ndërtimtarinë. GPH-ja ka përmendur që janë paraqitur pesëmbëdhjetë oferta nga të cilat katër janë konsideruar si të pakompletuara, GPH-ja më tutje ka thënë që në këtë çmim janë përfshirë gjithashtu edhe punët e zbatuara në Fazën I.

Edhe pse “Exterier” nuk ka qenë tenderuesi më i ulët me një shumë prej 1.339.775,80 DEM për Fazën e II, Firmës “Exterier” i është dhënë kontrata për një çmim të reduktuar prej 1.200.000 DEM. Arsyetimi se, Firma “Exterier”, më përpara ka kryer me sukses punë të rëndësishme për Aeroportin, dhe kjo është arsyeja pse ata punën ia kanë besuar kësaj ndërmarrjeje, është edhe një shkelje e procedurave të prokurimit.

⁶ Po aty

⁷ Faza e parë ka përfshirë kornizën dhe themelet e ndërtesës dhe faza e dytë ka përfshirë përgjithësisht pjesët e mbetura të punëve

Të dy paragrafet e sipërcituara përveç që theksojnë se anëtarët e komisionit vlerësues ishin të papërvujtë në tendera të ndërtimitarisë, ato poashtu dokumentojnë edhe një numër shkeljesh të ligjeve ku përmendet “dhënia e kontratës që tejkalon 1.000.000 DEM pa marrë miratimin e ZPSSP-së” me ç’rast është shkelur udhëzimi për Administratën e Financave nr. 1999/2 të Prokurimi Publik. Poashtu dhënia e kontratës firmës “Exterier” përbën shkelje të procedurave sipas GPH-së dhe është bazë e fortë për dyshime ku kjo firmë s’kishte ofruar çmimin më të ulët.

Një rast tjetër i dyshimtë për korrupsion, është fakti që në çmimin për tenderin për punimet e fazës së dytë janë përfshirë edhe punët e kryera në fazën e parë të ndërtimeve. E meqë “Exterier” ka fituar kontratën dhe ka kryer punimet kjo do të thotë që edhe paratë janë marrë për diçka që tanimë ishte e përfunduar.

IX. Përgjigjja e Bordit të Drejtorëve të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës

Bordi i Drejtorëve të Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës, në takimin e vet të 21 shkurtit të vitit 2006 ka vendosur që të themelohet një Komision Këshillëdhënës Ad hoc (Komisioni) për të rishikuar raportet e hulumtimit (“Raportet”) nga Grupi Punues Hetues (GPH).

Komisioni përbëhej nga këta anëtarë:

- Madalin Olariu, Auditore e Brendshme e AKM-së, Kryesuese e Komisionit për Auditim dhe Financa të Bordit të ANP SH.A.
- James Johnson, Drejtor Menaxhues i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës
- Johan Bert, Avokat për Prokurim i AKM-së

Raporti ishte përgatitur nga Madalin Olariu dhe i ishte dorëzuar Bordit të Drejtorëve të ANP SH.A. me 12 prill 2006. Ky raport thekson, si kur është fjala për prokurim ashtu edhe për menaxhim të dobët, se GPH nuk ka sjellë dëshmi ligjore për të justifikuar mosmarrjen e veprimeve. Raporti më tutje thekson se:

Gjithashtu janë raportuar specifikime të pavend të tenderëve, qoftë të pakompletuara apo të tilla që kanë mundur t’iu ofrojnë përparësi disa kompanive të caktuara, si dhe emërimi në komisione vlerësuese të stafit i cili nuk ka arsimim dhe përvojë relevante me çështjet teknike të përfshira. GPH-ja nuk ka dhënë dëshmi që sjellja e tillë ka paraqitur shkelje të ligjit të zbatueshëm.

Madalin Olariu në raport thekson se ndaj personave si Philip St George-Yorke (ish-menaxher i aeroportit) nuk mund të mirren “veprime disiplinuese pasi që nuk punojnë tanimë për Aeroportin dhe UNMIK-un”. Në këtë mënyrë Kosova mund të konsiderohet si një vend ku punohet për një kohë, shkilen ligjet, bëhen vjedhje dhe nga ku pastaj mund të iket pa u dënuar.

X. Faktet që demantojnë arsyetimet e heqjes dorë nga masat administrative

Arsyetimi më i shpesht i përgjegjësve të Aeroportit për abstenim nga masat kundër shkelësve ka qenë pohimi se në kohën kur ato kanë ndodhur nuk ka pasur ligje dhe mekanizma kontrolli. Megjithatë këtë mendim nuk e ndajnë ekspertët që kanë qenë të

angazhuar në prokurime gjatë kësaj periudhe. Njëri nga këta ekspert i intervistuar nga "Çohu" thotë se qysh me vendosjen e faktorit ndërkombëtar pas luftës janë krijuar dhe vendosur rregulla dhe procedura të ndryshme me qëllim të funksionalizimit të punëve në resore të ndryshme. Në këtë kontekst padyshim se hyjnë edhe rregullat dhe procedurat e prokurimit publik të Kosovës. Rregullat dhe procedurat e prokurimit publik të Kosovës sikurse edhe ato financiare kanë qenë të përpiluara dhe zbatuara qysh në fillim të vitit 2000, një prej tyre udhëzimi për Administratën e Financave 1999/2 që u përmend më lartë. Për këto rregulla kanë qenë të njohur Departmentet e ndryshme të njohura si 'JIAS Department' dhe ndermarrjet publike.

Udhëheqës dhe promotorë të këtyre rregullave ka qenë Autoriteti Qendror Fiskal i Kosovës. Me vonë Autoriteti Qendror Fiskal i Kosovës është shkruar në Ministri të Ekonomisë dhe Financave.

Aeroporti i Prishtinës sikurse Ndërmarrjet tjera Publike kanë qenë përgjegjës për t'i zbatuar rregullat dhe procedurat e prokurimit publik të Kosovës. Zbatimi korrekt i rregullave dhe procedurave të prokurimit do të mundësonte që me kohë investimet publike të bëhen konform rregullave dhe të evitohen keqmenaxhimi ose keqpërdorimi i tyre eventual nga zyrtarë të ndryshëm.

Problemi i mos zbatimit të rregullave dhe procedurave të prokurimit ka qenë disa herë edhe objekt kontesti ndermjet ish-zyrtarëve të Autoritetit Qendror Fiskal dhe drejtuesve të Aeroportit. Kjo ka ndodhur kur zyrtarët e AQF-së kanë bërë auditim të prokurimeve gjatë vitit 2001 - 2002 dhe kanë konstatuar shkelje të ndryshme procedurale.

Zyrtarët e AQF-së kanë dhënë rekomandime të ndryshme për përmirësim të menaxhimit të prokurimeve dhe po të kishte ndodhur kjo me siguri që keqmenaxhimi do të zvogëlohej ose evitohet në përgjithësi.

Është me rëndësi të konstatohet se rregullat dhe procedurat kanë ekzistuar që nga viti 2000 dhe në çdo vend ku ekzistojnë rregullat konkrete atëherë ekzistojnë edhe mekanizmat përgjigjese. Ky është shpjegimi më normal dhe praktika më normale që do të duhej t'i bind zyrtarët e AKM-së dhe të çfarëdo institucioni tjetër se nuk ka pasur mungesë ligji dhe mekanizmesh. Nëse vërtet deshiron dikush ta verifikojë këtë, atëherë kjo mund të bëhet duke i shikuar arkivat e ish-Autoritetit Qendror Fiskal ose të kontaktojë personat që kanë punuar në këtë drejtim tek Autoriteti Qendror Fiskal.

Në fund është me rëndësi të ceket se dobësia më e madhe e Aeroportit në atë kohë ka qenë procesi i menaxhimit jo të drejtë dhe joprofesional i prokurimeve (tenderave) në mënyrë që çdo investim publik të jetë i dobishëm për nevojat e Aeroportit. Gjatë viteve 2000 - 2003 nuk ka pasur një profesionalizim të menaxhimit të prokurimeve në Aeroport, por AKM-ja duhet t'i kushtojë rëndësi të madhe kësaj fushe në të ardhmen për të siguruar shërbime cilësore dhe kualitative qytetarëve kosovar duke bërë që paratë publike të shfrytëzohen në mënyrë racionale.

XI. Konkluzione dhe rekomandime

Në Aeroportin e Prishtinës për një kohë të gjatë ka munguar një sistem i llogaridhënies dhe kontrollit të brendshëm. Gjatë disa viteve janë bërë shkelje

sistematike të ligjit duke bërë që korrupsioni në këtë kompani publike të arrijë një shkallë të pakontrollueshme.

Në këtë kompani është legjitimuar mitoja në proceset e tenderimit, të sistemit të tarifave, punësimit, blerjeve të patundshmërive, ndarjes së banesave dhe pothuaj se në secilën linjë të aktivitetetve.

Në këto shkelje menaxhmenti i Aeroportit jo vetëm që nuk e ka luajtur rolin e vetë kontrollues, por shpesh me veprimet e veta ka siguruar nxitje për shkelje. Kanë dështuar në vënien e rregullit në Aeroport edhe mekanizmat e udhëhequra nga ndërkombëtarët por edhe ato të udhëhequra nga vendorët. Kjo është parë edhe nga mënyra si kanë reaguar ata pasi që janë publikuar shkeljet në Aeroport nga raportet e Task Force, OIOS dhe Grupit Hetues. Që nga udhëheqësit e Bordit të Drejtorëve e deri tek PSSP pothuaj se njëzërit janë përgjigjur se në kohën kur mendohet se kanë ndodhur shkeljet nuk ka pasur ligje.

Përgjigjet që janë dhënë nga zyrtarë të lartë vendor dhe ndërkombëtar kanë dhënë të kuptojnë se ekziston një mungesë e vullnetit të tyre për të luftuar shkeljet në këtë kompani më shumë sesa mungesë e fakteve për shkeljet.

E ritheksojmë, është jashtëzakonisht e nevojshme që të inicohen hetime në ato fusha ku ka bazë për të dyshuar se janë bërë keqpërdorime të qëllimshme të fondeve apo pasurive të Aeroportit. Më sipër u prezentuan shumë fakte. Këtu nuk bëhet fjalë vetëm për keqmenaxhim nga mosdija por ka bazë për të dyshuar se çdo gjë është bërë me vetëdije. Sido që të jetë, një hulumtim duhet bërë për të vërtetuar ose hedhur poshtë dyshimet dhe rrjedhimisht marrja e masave nëse vërtetohen shkeljet.

Ka shumë pak gjasa që menaxhmenti i tanishëm i Aeroportit do të ndërmarrë masa adekuate kundër këtyre shkeljeve duke qenë se shpesh ka pasur fakte se edhe ata vetë janë të përzier. Prandaj, ndryshimet rrënjësore në Bordin e Drejtorëve dhe në menaxhmentin e Aeroportit mbase mund të ngel si shpresë e fundit për rikthimin e ligjshmërisë në këtë kompani. Në këtë kontekst, duhe të bashkohen përpjekjet e institucioneve kosovare dhe atyre të UNMIK-ut që të vendosin rend së pari tek përgjegjësit në AKM për Aeroport dhe pastaj edhe në vetë kompaninë. Qeveria e Kosovës nuk duhet ta ndiej vetën jashtë këtyre përgjegjësive duke qenë se AKM si menaxhuese e kompanive publike ka një numër të konsiderueshëm të përfaqësuesve të Qeverisë në Bordin e AKM-së.