

**REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KUVENDI**

L I G J

Nr. 10 040, datë 22.12.2008

KODI AJROR I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Në mbështetje të neneve 81 dhe 83 pika 1 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

K U V E N D I

I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

K R E U I

OBJEKTI, SUBJEKTET DHE PARIMET E PËRGJITHSHME

Neni 1

Sovraniteti mbi hapësirën ajrore dhe përdorimi i lirë i saj

1. Republika e Shqipërisë ka sovranitet të plotë dhe ekskluziv në hapësirën ajrore mbi territorin e saj.

2. Përdorimi i hapësirës ajrore është i lirë, për sa kohë nuk është i kufizuar nga legjislacioni kombëtar shqiptar dhe marrëveshjet ndërkombëtare, të zbatueshme në Republikën e Shqipërisë.

Neni 2

Qëllimi

Ky Kod ka për qëllim rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror.

Neni 3

Fusha e zbatimit të ligjit

1. Ky Kod zbatohet për aviacionin civil dhe rregullon veprimtarinë e avionëve civilë:

- a) të regjistruar në Republikën e Shqipërisë;
- b) për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi si shtet regjistrimi, sipas nenit 24 të këtij Kodi;
- c) të regjistruar në një shtet tjetër, por që veprojnë me licencën e operimit të Republikës së Shqipërisë, sipas nenit 13 të këtij Kodi.

2. Ky Kod rregullon veprimtarinë e avionëve të parashikuar në pikën 1 të këtij neni, edhe kur ata operojnë jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, përveçse kur e drejta ndërkombëtare publike kërkon zbatimin e dispozitave ligjore të huaja.

3. Nëse ligji kombëtar i huaj, në përputhje me të drejtën ndërkombëtare publike, merr efekte ekstraterritoriale dhe i referohet çështjeve, të cilat rregullohen sipas pikës 2 të nenit 1 të këtij Kodi, ose që janë ndryshe të lidhura me aviacionin, ky ligj do të zbatohet në territorin e Republikës së Shqipërisë vetëm për aq sa nuk është në kundërshtim me legjislacionin shqiptar në fuqi.

4. Dispozitat e këtij Kodi nuk zbatohen për avionët shtetërorë, përveç rasteve të parashikuara ndryshe, në përputhje me Konventën e Çikagos.

Neni 4

Trafiku ajror në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë

Në përputhje me dispozitat e këtij Kodi, lejohen të përdorin hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë:

- a) avionët e regjistruar në Republikën e Shqipërisë;
- b) avionët shtetërorë të Republikës së Shqipërisë;
- c) avionët e regjistruar në një shtet anëtar të BE-së ose një shtet palë në marrëveshjen shumëpalëshe për krijimin e zonës europiane të përbashkët të aviacionit, siç përcaktohet në këtë marrëveshje;
- ç) avionët e regjistruar në një shtet, i cili nuk është palë në marrëveshjen shumëpalëshe, në bazë të marrëveshjeve të tjera ndërkombëtare;
- d) avionët, që lejohen të hyjnë në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë, sipas pikës 2 të nenit 24 të këtij Kodi.

Neni 5

Përkufizime

Në këtë Kod termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. “Avion” është çdo makinë, që përfiton qëndrimin në atmosferë nga kundërveprimi i ajrit, përveç kundërveprimit të ajrit kundrejt sipërfaqes së tokës.

Ky term përfshin:

- a) xhiroplanët;
- b) helikopterët;

- c) balonat me motor (*dirigibles*);
- ç) deltaplanët ose mjetet fluturuese pa motor (*gliders*);
- d) hidroplanët;
- dh) aeroplanët;
- e) balonat me fluturim të lirë dhe ato të kontrolluara/të lidhura me tokën;
- ë) deltaplanët ose mjetet fluturuese, që manovrohen nga toka;
- f) parashutat;
- g) modelet fluturuese;
- gj) pajisjet sportive fluturuese.

Mjetet e tjera fluturuese, të cilat mund të përdorin hapësirën ajrore, me kusht që ato të veprojnë në një lartësi më të lartë se tridhjetë metra mbi nivelin e detit ose të tokës, do të klasifikohen avionë, sipas këtij Kodi.

- 2. “Avionë civilë” janë të gjithë avionët, përjashtuar avionët shtetërorë.
- 3. “Avionë shtetërorë” janë avionët në përdorim të ushtrisë, doganës dhe policisë.
- 4. “Eurokontroll” është Organizata Europiane për Sigurinë e Lundrimit Ajror.
- 5. “ICAO” është Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

6. “Konventa e Çikagos” është konventa për aviacionin civil ndërkombëtar, e hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944, si dhe ndryshimet dhe shtojcat e saj, të pranuar ligjërisht nga Republika e Shqipërisë.

7. “Marrëveshje shumëpalëshe” është marrëveshja shumëpalëshe, shtojcat dhe Protokollin I i saj, për krijimin e Zonës së Përbashkët Europiane të Aviacionit (ZPEA), e ratifikuar me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare të tij, të Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe misionit administrativ të përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, “Për krijimin e një zone të përbashkët të Aviacionit Europian”, në vijim referuar si marrëveshja shumëpalëshe.

8. “Marrëveshje ndërkombëtare” është marrëveshja ndërkombëtare e ratifikuar nga Republika e Shqipërisë dhe në veçanti marrëveshja shumëpalëshe.

9. “Ministri” është ministri, i cili është përgjegjës në fushën e transportit ajror.

10. “Transportuesi ajror i ZPEA-së” është transportuesi ajror, i licencuar sipas marrëveshjes shumëpalëshe.

11. “ZPEA” është Zona e Përbashkët Europiane e Aviacionit, siç është përcaktuar në marrëveshjen shumëpalëshe.

Neni 6

Autoritetet kompetente

1. Autoritetet kompetente, në përputhje me këtë Kod, janë:

- a) ministri;
- b) autoriteti i aviacionit civil;
- c) Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve.

2. Entet që kryejnë funksione publike, në përputhje me këtë Kod, janë:

- a) ofruesi (ofruesit) i përzgjedhur i shërbimeve të lundrimit ajror;
- b) enti menaxhues i aeroportit.

3. Pika 1 e këtij neni nuk kufizon autoritetin e ministrave përgjegjës për aviacionin shtetëror.

Neni 7

Ministri

1. Ministri cakton kuadrin e politikës së përgjithshme të aviacionit civil dhe është autoriteti më i lartë në fushën e aviacionit civil.

2. Ministri, ndër të tjera, është përgjegjës për:

a) zbatimin e politikës së aviacionit civil të Republikës së Shqipërisë;

b) negocimin dhe nënshkrimin e marrëveshjeve dypalëshe dhe shumëpalëshe për transportin ajror;

c) përfaqësimin e Republikës së Shqipërisë në organizata ndërkombëtare të aviacionit civil, si dhe në kuadër të marrëveshjes shumëpalëshe;

ç) nxjerrjen e akteve nënligjore, të nevojshme për zbatimin e këtij Kodi dhe të legjislationit ndërkombëtar, veçanërisht të marrëveshjes shumëpalëshe.

3. Pika 2 e këtij neni nuk kufizon fuqinë e ministrave të tjerë, për të nxjerrë e miratuar rregullore, sikurse parashikohet në këtë Kod.

4. Në përmbushjen e këtyre funksioneve, ministri këshillohet me AAC-në dhe, sipas rastit, me palët e interesuara.

Neni 8

Autoriteti i Aviacionit Civil

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, në vijim AAC, është ent publik, me vetëfinancim, në varësi të ministrit.

2. Organizimi dhe funksionimi i AAC-së përcaktohen me ligj të veçantë.

3. AAC-ja është përgjegjëse për zbatimin e Kodit Ajror, përveçse kur parashikohet ndryshe në këtë Kod, për rastet e trajtuara në nenin 7 dhe në pjesë të tjera të Kodit Ajror. Ministri është autoriteti mbikëqyrës i AAC-së.

4. AAC-ja ushtron funksionet e autoritetit kombëtar të mbikëqyrjes në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 9

Përgjegjësitë e AAC-së

1. AAC-ja është përgjegjëse për:

a) licencimin dhe certifikimin e transportuesve ajrorë;

b) licencimin dhe certifikimin e avionëve, përfshirë inspektimet e nevojshme të kushteve teknike dhe operationale të avionit;

c) administrimin e regjistrimit të avionëve civilë dhe të çdo regjistri tjetër të aviacionit civil;

ç) licencimin dhe klasifikimin e pilotëve, të anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit dhe personelit tjetër të aviacionit, që duhet licencuar sipas këtij Kodi, përfshirë licencimin e instruktorëve të fluturimit për këtë personel;

- d) licencimin e personelit të shërbimit të lundrimit ajror (SHLA);
 - dh) licencimin e inspektorëve të aviacionit;
 - e) licencimin e kontrolluesve të shëndetësisë;
 - ë) certifikimin dhe licencimin e aerodromeve;
 - f) mbledhjen e informacionit për personelin e aviacionit dhe avionët, si dhe për shpërndarjen e tyre;
 - g) mbledhjen dhe analizimin e raporteve dhe të dokumenteve të tjera për teknologjinë e aviacionit, operimin e avionëve dhe personelin e aviacionit, deri në atë masë që kjo ka kuptim, për zbatimin e funksioneve, në përputhje me këtë Kod;
 - gj) auditimin e kushteve teknike dhe operuese, si dhe të fuqisë ekonomike të sipërmarrjeve të aviacionit dhe sistemeve trajnuese të aviacionit;
 - h) bashkërendimin, certifikimin dhe mbikëqyrjen e sigurisë së transportit ajror, siç tregohet në këtë Kod;
 - i) përzgjedhjen, certifikimin dhe mbikëqyrjen e ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror;
 - j) organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në bashkëpunim me autoritetet ushtarake;
 - k) funksione të tjera të parashikuara në këtë Kod dhe në aktet e tjera, të dala në zbatim të tij.
2. Tarifatat e vendosura për shërbimet që ofron AAC-ja, administrimi i të ardhurave të përftuara nga këto shërbime dhe mënyra e llogaritjes së tyre përcaktohen në ligjin për organizimin dhe funksionimin e AAC-së.

Neni 10

Ankimi kundër vendimeve të AAC-së

Në rast të një ankimi kundër një vendimi të AAC-së, marrë në përputhje me dispozitat e këtij Kodi ose të akteve të tjera nënligjore, në zbatim të tij, zbatohen rregullat e Kodit të Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë.

KREU II

TRANSPORTUESIT AJRORË DHE PERSONELI

Neni 11

Çmimet dhe tarifatat

1. Çmimet e transportit ajror vendosen lirisht nga tregu.
2. Për vendosjen e çmimeve dhe të tarifave për shërbimet ajrore zbatohen rregullimet përkatëse, sipas marrëveshjes shumëpalëshe.
3. Transportuesit ajrorë informojnë publikun për të gjitha tarifatat ajrore për pasagjerët, postën dhe ngarkesat.
4. AAC-ja merr të gjitha masat e nevojshme për parandalimin e tarifave dhe praktikave diskriminuese, çmimeve abuzivisht të larta si rezultat i një pozite dominuese dhe çmimeve abuzivisht shumë të ulëta.
5. Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregullore për

përcaktimin e rregullave të hollësishme, në mbështetje të pikave 2, 3 dhe 4 të këtij neni.

Neni 12

Licencimi i transportuesve ajrorë

1. Çdo person fizik ose juridik, që ka objekt të veprimtarisë së tij transportin e pasagjerëve, të postës dhe ngarkesave nga ajri, për qëllime fitimi, duhet të pajiset me licencë operimi, e cila jepet nga AAC-ja.

2. Çdo person fizik ose juridik që ka objekt të veprimtarisë së tij kryerjen e fluturimeve të brendshme, por jo transportin e pasagjerëve, të postës dhe ngarkesave ndërmjet aeroporteve, duhet të pajiset me licencë operimi të kufizuar, e cila jepet nga AAC-ja.

3. Në kuptim të këtij Kodi, transportues ajror është një sipërmarrje e transportit ajror, e pajisur me licence operimi të vlefshme.

4. Në kuptim të këtij Kodi, operator ajror është personi juridik, i cili është përgjegjës, në mënyrë të drejtpërdrejtë, për operimin e avionit.

5. Transportuesi ajror duhet të operojë në çdo kohë me nivel të qëndrueshëm ekonomik dhe nivel të lartë sigurie.

Neni 13

Licencat e operimit

1. Licenca e operimit është autorizimi i dhënë nga autoriteti kompetent një sipërmarrjeje, për të kryer transport ajror të pasagjerëve, të postës dhe/ose të ngarkesave.

2. Çdo person fizik ose juridik ka të drejtë të pajiset me licencë operimi, nëse plotëson kërkesat e mëposhtme:

a) vendi kryesor i veprimtarisë është Republika e Shqipërisë, ose, nëse vendi kryesor i veprimtarisë nuk është Republika e Shqipërisë, zyra ku është regjistruar biznesi të jetë në Republikën e Shqipërisë;

b) objekti kryesor i veprimtarisë është vetëm transporti ajror ose transporti ajror i kombinuar me çdo operim tjetër tregtar të avionëve apo transporti ajror i kombinuar me riparim dhe mirëmbajtje avionësh;

c) zotërohet dhe vazhdon të zotërohet drejtpërdrejt ose nëpërmjet shumicës së pronësisë nga Republika e Shqipërisë dhe/ose shtetas të saj, apo një ose a më shumë shtete të ZPEA-së dhe/ose shtetas të ZPEA-së, si dhe është gjatë të gjithë kohës e kontrolluar efektivisht nga Republika e Shqipërisë dhe/ose nga shtetas shqiptarë, ose një a më shumë shtete të ZPEA-së dhe/ose shtetas të tyre, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe;

ç) provon një mbulim të mjaftueshëm sigurimi në rast aksidenti, veçanërisht për pasagjerët, bagazhin, ngarkesën, postën dhe palët e treta;

d) ka një ose më shumë avionë në përdorim, nëpërmjet pronësisë ose nëpërmjet një marrëveshjeje qiraje;

dh) provon, në çdo kohë, se ka fuqi financiare të mjaftueshme për të kryer veprimtarinë e tij;

e) zotëron një certifikatë të vlefshme të operatorit ajror.

3. Licencë operimi e kufizuar është autorizimi i dhënë nga autoriteti kompetent një sipërmarrjeje, për të kryer fluturime të brendshme, që nuk përfshijnë transportimin ajror ndërmjet aeroporteve të ndryshme.

4. Çdo person fizik ose juridik, që kryen fluturime të brendshme, që nuk përfshijnë transportimin ajror ndërmjet aeroporteve të ndryshme, pajiset me licencë të kufizuar operimi, nëse plotëson kërkesat e parashikuara në pikën 2 të këtij neni.

5. Procedura, kriteret për pajisjen me licencë operimi dhe licencë të kufizuar operimi, refuzimin, pezullimin, heqjen, si dhe vlefshmëria e tyre përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare e, në veçanti, me marrëveshjen shumëpalëshe.

Neni 14

Transportues ajrorë të huaj

1. Transportues ajror i huaj është transportuesi ajror, i cili nuk është licencuar në përputhje me dispozitat e marrëveshjes shumëpalëshe.

2. Transportuesit ajrorë të huaj duhet të zotërojnë licencë operimi, të lëshuar nga AAC-ja për të kryer transport ajror tregtar për në/nga Republika e Shqipërisë, përveç kur parashikohet ndryshe në marrëveshjet ndërkombëtare apo në marrëveshjet dypalëshe të transportit ajror.

3. Pajisja me licencë operimi për transportuesit ajrorë të huaj bëhet në përputhje me nenin 13 të këtij Kodi.

Neni 15

Refuzimi, pezullimi, heqja dhe vlefshmëria e licencave të operimit

1. Licenca e operimit dhe licenca e kufizuar për operim refuzohen nga AAC-ja, kur nuk plotësohen kërkesat e parashikuara në pikat 2 e 5 të nenit 13 të këtij Kodi.

2. Licenca e operimit dhe licenca e kufizuar për operim pezullohen ose hiqen nga AAC-ja, kur:

a) subjekti nuk përmbush kërkesat dhe detyrimet, që burojnë nga ky Kod dhe aktet e tjera nënligjore, të dala në zbatim të tij për këtë qëllim;

b) vërehen mangësi profesionale, serioze në drejtimin e veprimtarisë;

c) subjekti kryen veprimtari kriminale.

3. Licencat e operimit humbasin vlefshmërinë e tyre, nëse subjekti nuk e fillon ose ndërpret veprimtarinë për një periudhë kalendarike prej 6 muajsh.

Neni 16

Certifikata e operatorit ajror

1. Certifikata e operatorit ajror (COA) është dokumenti, që i lëshohet një sipërmarrjeje apo një grupi sipërmarrjesh nga autoriteti kompetent, i cili vërteton se operatori në fjalë ka aftësinë e duhur profesionale për të organizuar dhe për të siguruar operimin e sigurt të avionit për veprimtaritë e aviacionit, të përcaktuara në certifikatë.

2. Subjekti, i cili ka objekt veprimtarie transportin ajror, duhet të pajiset me një

COA të vlefshme, të lëshuar nga AAC-ja.

3. Pajisja me COA bëhet për subjekte, që provojnë për një organizim të përshtatshëm, për metodologji kontrolli dhe mbikëqyrjeje të operacioneve të fluturimit, programe trajnimi dhe plane mirëmbajtjeje të vazhdueshme, në përputhje me natyrën dhe shtrirjen e operimeve.

4. Procedura dhe kërkesat për pajisjen me COA përcaktohen me rregullore, të miratuara nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare e, në veçanti, me marrëveshjen shumëpalëshe.

Neni 17

Ushtrimi i të drejtave të trafikut dhe leja për të operuar shërbime ajrore

1. E drejta e trafikut është e drejta për të transportuar pasagjerë, mallra dhe postë, për qëllime fitimi.

2. Transportuesit ajrorë të ZPEA-së lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara të trafikut në rrugët brenda territorit të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe.

3. Transportuesit ajrorë të huaj, për të ushtruar të drejtat e trafikut ajror në rrugët brenda Republikës së Shqipërisë, pajisen me leje nga AAC-ja. Për dhënien e lejes duhet të mbahen parasysh kushtet e përcaktuara në marrëveshjen dypalëshe ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe shtetit në fjalë.

4. Ushtrimi i të drejtave të trafikut dhe lejet, sipas pikës 3 të këtij neni, mund të kufizohen apo refuzohen, nëse krijohen mbingarkesa serioze dhe/ose probleme mjedisore. Rregulla të mëtejshme për kufizimet apo refuzimet përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 18

Licencat për personelin e aviacionit

1. Çdo person, që vepron si anëtar i ekuipazhit të fluturimit të një avioni, pajiset nga AAC-ja me një licencë të përshtatshme dhe kategorizimet përkatëse, të dhëna apo të pranuar si të vlefshme, sipas këtij Kodi dhe akteve nënligjore, të dala në zbatim të tij. Termi “kategorizim” nënkupton kushtet e veçanta, privilegjet ose kufizimet e licencës.

2. Pika 1 e këtij neni zbatohet edhe për punonjësit e sektorëve të tjerë të aviacionit, si të shërbimeve të lundrimit ajror, të mirëmbajtjes, të operimit të fluturimit, operatorët e stacioneve aeronautike dhe për instruktorët e fluturimit.

Neni 19

Pranimi i licencave të huaja

1. Licencat e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit, të lëshuara ose të njohura si të vlefshme në një vend të huaj, pranohen si të vlefshme bashkë me privilegjet dhe certifikatat që i përkasin licencave dhe pa asnjë vonesë të tepruar apo teste shtesë, në rast se ata bazohen mbi kërkesa, të cilat janë të njëjta ose më të larta se standardet e vendosura sipas këtij Kodi.

2. Pika 1 e këtij neni zbatohet, gjithashtu, për licencat dhe kategorizimet për punonjësit e sektorëve të tjerë të aviacionit, si të shërbimeve të lundrimit ajror, të mirëmbajtjes, të operimit të fluturimit, operatorët e stacioneve aeronautike dhe për instruktorët e fluturimit.

Neni 20

Vlefshmëria e licencave dhe kategorizimeve

1. Në rast se mbajtësi i një licence apo i kategorizimeve nuk përmbush kërkesat e përcaktuara sipas këtij Kodi ose të rregulloreve, të dala në zbatim të tij, AAC-ja e njofton për mangësinë e vërejtur, duke i përcaktuar një afat kohor për korrigjim. Kur mbajtësi nuk merr masa për të korrigjuar mangësinë, brenda afatit të përcaktuar, licenca dhe kategorizimi pezullohen ose hiqen nga AAC-ja.

2. Vendimi për pezullimin apo heqjen e licencës, së bashku me arsyet përkatëse, i komunikohen me shkrim mbajtësit të licencës apo të kategorizimit.

3. Kur një licencë ose kategorizim është pezulluar ose hequr, mbajtësi është i detyruar ta kthejë atë menjëherë tek AAC-ja.

4. Rregulla të hollësishme për kërkesat, vlefshmërinë, pezullimin dhe heqjen e licencës dhe të kategorizimeve, trajnimin dhe testimin e punonjësve, në zbatim të pikave 1, 2 e 3 të këtij neni dhe të neneve 18 e 19 të këtij Kodi, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

KREU III

OPERIMI I AVIONIT

Neni 21

Regjistrimi i avionit

1. Shteti i regjistrimit është ai shtet, në regjistrin e të cilit është regjistruar avioni.

2. AAC-ja mban regjistrin e avionëve civilë të Republikës së Shqipërisë.

3. Avioni regjistrohet në Republikën e Shqipërisë vetëm nëse:

a) nuk është i regjistruar në një shtet tjetër;

b) është në pronësinë:

i) e personave me shtetësi shqiptare, personave me shtetësi të një shteti anëtar të marrëveshjes shumëpalëshe, por që kanë leje qëndrimi të përhershme në Republikën e Shqipërisë;

ii) e një sipërmarrjeje, që ka vendin e saj kryesor të veprimtarisë në Republikën e Shqipërisë, me objekt kryesor të veprimtarisë transportin ajror;

iii) e një shoqërie të formuar në përputhje me ligjin e një shteti anëtar të Bashkimit Europian ose të një shteti palë në marrëveshjen shumëpalëshe, regjistrimi i së cilës, administrata qendrore ose vendi kryesor i veprimtarisë ndodhen në atë shtet.

4. Operatori i avionit mund të regjistrohet në regjistër në vend të pronarit, në rast se përmbush kërkesat për regjistrimin, me përjashtim të pronësisë.

5. Në rrethana të veçanta AAC-ja mund të lejojë përjashtime nga kërkesat e këtij neni.

6. Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregullore për përcaktimin e rregullave të hollësishme për kërkesat, përmbajtjen dhe procedurat e regjistrimit, si dhe për rrethanat e veçanta, të parashikuara në pikën 5 të këtij neni.

Neni 22

Shenja e shtetësisë dhe shenja e regjistrimit

Avionët shqiptarë mbajnë shenjën “ZA” të shtetësisë shqiptare dhe një shenjë të veçantë regjistrimi, që i jepet çdo avioni kur regjistrohet.

Neni 23

Heqja e avionit nga regjistri i avionëve civilë

Avioni hiqet nga regjistri i avionëve civilë, kur:

- a) nuk ka certifikatë të vlefshmërisë ajrore, të vlefshme gjatë tri viteve të fundit dhe pronari nuk mund ta marrë këtë certifikatë brenda afateve kohore të caktuara;
- b) kërkohet nga pronari i avionit;
- c) nuk përmbushen më kërkesat e parashikuara në nenin 21 të këtij Kodi;
- ç) ka humbur dhe nuk ka informacion për vendndodhjen e tij prej tre muajsh dhe operacionet e kërkim-shpëtimit kanë përfunduar. Ky rregull zbatohet edhe për avionët e çmontuar ose ata të shkatërruar plotësisht në një aksident.

Neni 24

Transferimi i përgjegjësisë

1. Ministri, nëpërmjet një marrëveshjeje me autoritetin kompetent të një shteti tjetër, ka të drejtë t'i transferojë atij përgjegjësinë për një avion të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, në përputhje me nenin 83 bis të Konventës së Çikagos.

2. Gjithashtu, ministri mund të pranojë, nëpërmjet një marrëveshjeje me autoritetin kompetent të një shteti tjetër, të marrë përgjegjësinë për një avion të regjistruar në atë shtet, në përputhje me nenin 83 bis të Konventës së Çikagos. Në këtë rast, avioni i nënshtrohet dispozitave të këtij Kodi dhe të akteve nënligjore, të dala në zbatim të tij.

Neni 25

Licencimi dhe certifikimi i avionit

1. Avioni duhet të jetë i pajisur me një licencë trafiku, një certifikatë tipi, një certifikatë të vlefshmërisë ajrore dhe një certifikatë të lejimit për shërbim, të lëshuara në përputhje me dispozitat e këtij Kodi dhe të akteve nënligjore, të dala në zbatim të tij.

2. Rregulla të hollësishme për dokumentacionin e kërkuar, sipas pikës 1 të këtij neni, si dhe për lëshimin apo heqjen e certifikatave dhe të licencave përcaktohen me rregullore të miratuara nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

3. Nenet 27 deri në 43 të këtij Kodi nuk cenojnë zbatimin e plotë dhe të

pakufizuar të rregulloreve të përmendura më lart.

4. Certifikatat dhe licenca e trafikut, të parashikuara në pikën 1 të këtij neni, lëshohen dhe hiqen nga AAC-ja.

Neni 26

Operimi në hapësirën ajrore shqiptare

1. Avionët shqiptarë operojnë në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë vetëm nëse kanë një licencë trafiku dhe janë regjistruar në regjistrin e avionëve civilë të Republikës së Shqipërisë.

2. Avionët, të cilët nuk janë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë dhe nuk kanë një licencë trafiku shqiptar, në përputhje me dispozitat e këtij Kodi, hyjnë/operojnë në hapësirën ajrore shqiptare vetëm me leje paraprake të AAC-së, përveç rastit kur parashikohet ndryshe në marrëveshjen shumëpalëshe ose marrëveshje të tjera ndërkombëtare, të zbatueshme në shtetin e regjistrimit dhe në Republikën e Shqipërisë.

3. Transportuesit ajrorë, të cilët, me vendim të Komisionit Europian, i nënshtrohen një ndalimi operimi në zonën e ZPEA-së, nuk do të operojnë në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë.

Neni 27

Licenca e trafikut

1. Avionit i jepet licencë trafiku vetëm nëse:

- a) tipi i avionit është në përputhje me certifikatën e tipit;
- b) zotëron certifikatë të vlefshmërisë ajrore;
- c) është siguruar në përputhje me dispozitat e këtij Kodi ose nëse është depozituar një peng apo pagesë kushti sigurie;
- ç) zhurma e emetuar, si rrjedhim i operimit të tij, nuk kalon nivelin e lejuar/të pranueshëm.

2. Licenca e trafikut hiqet kur avioni nuk përmbush qoftë edhe njërën nga kërkesat e pikës 1 të këtij neni.

Neni 28

Certifikatat e tipit

1. Avioni, përfshirë produktet, pjesët dhe instalimet e vendosura, duhet të jetë i pajisur me certifikatë tipi, e cila përcakton modelin dhe certifikon se ky model përmbush kërkesat e vlefshmërisë ajrore, si dhe vërteton miratimin për modelin e tipit të avionit.

2. Kur nuk plotësohen kërkesat për lëshimin e certifikatës së tipit, mund të lëshohet një certifikatë e tipit e kufizuar.

Kërkesat dhe procedurat e lëshimit të certifikatës së tipit dhe certifikatës së tipit të kufizuar përcaktohen në përputhje me nenin 25 pika 2 të këtij Kodi.

Neni 29

Certifikatat e vlefshmërisë ajrore

1. Avionit i lëshohet certifikatë individuale e vlefshmërisë ajrore, ku vërtetohet përputhshmëria me modelin tip të miratuar në certifikatën e tipit të tij, kur dokumentet përkatëse, inspektimet dhe testet tregojnë se është në kushte për operim të sigurt.

2. Certifikata e vlefshmërisë ajrore mbetet e vlefshme për sa kohë ajo nuk pezullohet, hiqet apo përfundon dhe për sa kohë avioni mirëmbahet, në përputhje me kërkesat themelore të përcaktuara në këtë Kod dhe në aktet nënligjore, të dalta në zbatim të tij.

3. Certifikata e kufizuar e vlefshmërisë ajrore i lëshohet avionit, i cili ka marrë nga AAC-ja certifikatën e tipit të kufizuar.

4. Kërkesat dhe procedurat për lëshimin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore dhe të certifikatës të kufizuar të vlefshmërisë ajrore përcaktohen në përputhje me pikën 2 të nenit 25 të këtij Kodi.

Neni 30

Leja e fluturimit

1. Leja e fluturimit lëshohet nga AAC-ja në rastet kur për avionin vendosen kufizime dhe kur këto kufizime nuk cenojnë kërkesat thelbësore për të kryer në mënyrë të sigurt një fluturim bazë.

2. Kërkesat dhe procedura e lëshimit të lejes së fluturimit përcaktohen në përputhje me nenin 25 pika 2 të këtij Kodi.

Neni 31

Përgjegjësia e pronarit për mirëmbajtjen

1. Pronari është përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit të tij. Në transportin ajror tregtar kjo përgjegjësi mbahet nga operatori.

2. Pronari ose operatori duhet të sigurojë që fluturimi të kryhet vetëm nëse:

a) avioni është në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore;

b) çdo pajisje operationale dhe emergjence është korrektësisht e instaluar dhe në gjendje pune ose, kur nuk është në gjendje pune, të jetë qartësisht e identifikuar si e tillë;

c) certifikata e vlefshmërisë ajrore mbetet e vlefshme;

ç) mirëmbajtja e avionit bëhet në përputhje me programin e mirëmbajtjes, të miratuar nga AAC-ja.

3. Përgjegjësitë e pronarit transferohen te qiramarrësi, në rastin e avionëve të dhënë me qira, nëse emri i qiramarrësit është shënuar në regjistër ose është përcaktuar saktësisht në kontratën e qirasë.

4. Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore është tërësia e proceseve, që sigurojnë se në çdo kohë në periudhën e tij të operimit, avioni përmbush kërkesat e vlefshmërisë në fuqi dhe kushtet për operim të sigurt.

Neni 32

Mirëmbajtja

1. Mirëmbajtja e avionit bëhet nga personeli ose subjekte të kualifikuara në mënyrë të përshtatshme për këtë qëllim.
2. Sipas këtij Kodi, mirëmbajtja është procesi i rinovimit, riparimit, inspektimit, zëvendësimit, modifikimit ose rregullimit të defekteve të një avioni ose të pjesëve përbërëse, apo kombinim i tyre, me përjashtim të inspektimit të parafluturimit.

Neni 33

Certifikatë lejimi për shërbim

1. Në përfundim të çdo mirëmbajtjeje, përpara kryerjes së fluturimit, jepet një certifikatë lejimi për shërbim.
2. Rregulla të hollësishme dhe procedurat për mirëmbajtjen e avionit, për punonjësit e mirëmbajtjes dhe për subjektet që merren me mirëmbajtjen, si dhe për miratimin e tyre, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 34

Vlefshmëria ajrore e avionëve të një shteti tjetër

1. Avionët e një shteti tjetër, që ulen në një aeroport shqiptar, i nënshtrohen inspektimit në vendqëndrimin e tyre, në rast se dyshohet për mospërmbushje të standardeve ndërkombëtare të sigurisë në operim (*safety*). Këto inspektime mund të kryhen edhe në mungesë të ndonjë dyshimi të mundshëm, në përputhje me një procedurë kontrolli të menjëhershme, e cila duhet të jetë jodiskriminuese. Ky rregull zbatohet edhe për avionët e regjistruar në një shtet anëtar të Bashkimit Europian ose në një shtet palë në marrëveshjen shumëpalëshe, siç parashikohet në nenin 11 të saj.

Termi “avionë të një shteti tjetër”, sipas këtij Kodi, i referohet një avioni, i cili nuk përdoret ose operohet nën kontrollin e një autoriteti kompetent të një shteti anëtar të Bashkimit Europian ose të një shteti, palë në marrëveshjen shumëpalëshe.

2. Inspektimet në vendqëndrimin e avionit, sipas këtij neni, kryhen nga inspektorët e AAC-së.

3. Kur kryhet një inspektim në vendqëndrimin e avionit, sipas këtij Kodi, inspektorët duhet të bëjnë të gjitha përpjekjet e tyre, për të shmangur një vonesë të paarsyeshme të avionit që po inspektohet.

4. Kriteret dhe procedurat e vlerësimit të sigurisë përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 35

Informacioni për rezultatet

1. Në përfundim të një inspektimi në vendqëndrimin e avionit, piloti në komandë

ose përfaqësuesi i operatorit informohet për rezultatet e inspektimit.

2. Në rast të defekteve serioze të avionit, raporti u dërgohet operatorit të avionit dhe Komisionit të Bashkimit Europian.

Neni 36

Mbajtja në tokë

1. Kur mospërmbushja e standardeve të sigurisë rrezikon dukshëm sigurinë e fluturimit, operatorit të avionit i jepet mundësia të korrigjojë mangësitë përpara nisjes së fluturimit. Në rast se inspektori, që kryen inspektimin në vendqëndrimin e avionit, nuk është i bindur se veprimet korrigjuese do të kryhen përpara fluturimit, inspektori mban në tokë avionin derisa të eliminohet rreziku.

2. Në rast të mbajtjes në tokë të një avioni, AAC-ja duhet të njoftojë menjëherë autoritetet kompetente të operatorit në fjalë dhe të shtetit të regjistrimit të avionit.

3. AAC-ja në bashkëpunim me shtetin përgjegjës për operimin e avionit në fjalë ose shtetin e regjistrimit të avionit përcaktojnë kushtet e nevojshme, që duhet të përmbushë avioni për t'u lejuar të fluturojë në një aeroport, ku mangësitë mund të korrigjohen. Kur certifikata e vlefshmërisë ajrore bëhet e pavlefshme, avioni lejohet të fluturojë vetëm nëse operatori merr leje nga shteti ose shtetet, mbi të cilat do të kryhet fluturimi.

Neni 37

Ekuipazhi i fluturimit dhe kabinës

1. Anëtar i ekuipazhit të fluturimit është personi i licencuar, i ngarkuar me detyra të rëndësishme për operimin e një avioni, gjatë një periudhe fluturimi.

2. Anëtar i ekuipazhit të kabinës është anëtar i ekuipazhit, i cili kryen, në interes të sigurisë së pasagjerëve, detyrat e caktuara nga operatori ose piloti në komandën e avionit, por që nuk bën pjesë në ekuipazhin e fluturimit.

3. Numri dhe përbërja e ekuipazhit të fluturimit të avionit nuk duhet të jetë më pak se ai i përcaktuar në manualin e fluturimit dhe materialet e tjera udhëzuese të operimeve. Termi “manual i fluturimit” nënkupton manualin, që shoqëron certifikatën e vlefshmërisë ajrore, i cili përmban kufizime, brenda të cilave avioni quhet i gatshëm për fluturim, përfshirë instruksionet dhe informacionin e nevojshëm për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, për operimin e sigurt të avionit.

4. Ekuipazhet e fluturimit të avionëve përfshijnë anëtarë shtesë, mbi numrin minimal të specifikuar në manualin e fluturimit ose dokumentet e tjera të lidhura me certifikatën e vlefshmërisë ajrore, kur kërkohet nga tipi i avionit, lloji i operacioneve të përfshira dhe kohëzgjatja e fluturimit.

5. Rregullat për përbërjen e ekuipazhit të fluturimit dhe të kabinës, trajnimin e testimit e tyre përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 38

Piloti në komandë

1. Piloti në komandë është piloti i caktuar nga operatori ajror, ose, në rastin e aviacionit të përgjithshëm, nga pronari, i cili ka komandën e avionit dhe është përgjegjës për drejtimin e sigurt të fluturimit.

2. Piloti në komandë i një avioni, në komandim ose jo, është përgjegjës për operimin e avionit, në përputhje me rregullat e ajrit. Ai mund të shmanget nga këto rregulla vetëm në raste të veçanta, kur rrethanat e bëjnë të detyrueshme këtë shmangie, në interes të sigurisë së fluturimit.

Neni 39

Dokumentacioni i nevojshëm në bord

Avionët shqiptarë duhet të mbajnë në bord dokumentet e përcaktuara në rregulloren e miratuar nga ministri, në zbatim të këtij Kodi dhe në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 40

Lista minimale e pajisjeve

1. Operatori përcakton, për çdo avion, një listë minimale pajisjesh (LMP), e cila miratohet nga AAC-ja dhe është pjesë e dokumentacionit të parashikuar në nenin 39 të këtij Kodi. Sipas këtij Kodi, termi “LMP” nënkupton listën e pajisjeve të nevojshme për operimin e avionit, në kushte të veçanta, me pajisje të veçanta jofunksionale, të përgatitura nga një operator, në përputhje me ose më të gjerë se lista model e pajisjeve minimale, përcaktuar për llojin e avionit nga prodhuesi.

2. Avioni operon vetëm në përputhje me LMP-në. Përrjashtimisht nga ky rregull, AAC-ja lejon operimin për rastet e parashikuara në rregulloren, sipas nenit 39 të këtij Kodi.

Neni 41

Transporti i armëve dhe municioneve të luftës

1. Operatori nuk do të transportojë, nëpërmjet ajrit, municione lufte, përveçse kur ai pajiset me leje me shkrim nga AAC-ja për të transportuar municione të tilla. Operatori informon me shkrim pilotin në komandë për llojin, peshën ose sasinë dhe vendndodhjen e çdo municioni lufte, që do të transportohet, përpara se të fillojë fluturimi.

Për qëllimet e këtij Kodi, termi “municione lufte” nënkupton çdo armë ose municion, çdo artikull, që përmban një lëng ose gaz shpërthyes a helmues apo çfarëdo gjëje tjetër, që është përgatitur apo bërë për përdorim në raste lufte apo kundër personave, përfshirë këtu edhe pjesët, qofshin përbërës kryesorë apo aksesorë, për armë, municione ose artikuj të tillë.

2. Municionet e luftës ruhen në avion në një vend të paarritshëm nga pasagjerët gjatë fluturimit.
3. Armët e zjarrit gjatë transportit duhet të jenë të pambushura.
4. Armët, që mbahen nga një pasagjer, në përputhje me dispozita të tjera ligjore, mund të mbahen pa lejen e dhënë sipas pikës 1 të këtij neni.

Neni 42

Transportimi i armëve sportive

1. Operatori merr të gjitha masat e nevojshme për t'u siguruar se atij do t'i raportohet për armët sportive, që transportohen nëpërmjet ajrit. Sipas këtij Kodi, termi “armë sportive” nënkupton çfarëdo lloj arme apo municioni, çfarëdo artikulli që përmban një lëng ose gaz shpërthyes a helmues, apo çfarëdo gjëje tjetër, përfshirë këtu edhe pjesët, qofshin përbërës kryesorë ose aksesorë, për armë, municione apo artikuj të tillë, i cili nuk është municion për luftë.
2. Pikat 2 e 3 të nenit 41 të këtij Kodi zbatohen edhe për transportimin e armëve sportive.

Neni 43

Transportimi i mallrave të rrezikshme

1. Operatori ajror nuk do të transportojë mallra, të cilat janë të përkufizuara si të rrezikshme, në veçanti, gazra helmuese, karburant bërthamor, armë biologjike dhe lëndë të tjera radioaktive, përveçse kur ai është i pajisur me leje të lëshuar nga AAC-ja.
2. Rregullat për transportimin e mallrave të rrezikshme nga ajri përcaktohen me anë të një rregulloreje të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

KREU IV

AERODROMET

Neni 44

Leja për punë përgatitore e një aerodromi

1. Në kuptim të këtij Kodi, “aerodrom” është zona e përcaktuar mbi tokë ose ujë, përfshi çdo ndërtesë, instalim dhe pajisje, e cila përdoret tërësisht ose pjesërisht për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen e avionëve.
2. Për lejen e ndërtimit të aerodromeve duhet të merret paraprakisht pëlqimi i AAC-së.
3. AAC-ja mund të lejojë punë përgatitore të nevojshme për aplikimin për certifikatë aerodromi, nëse pas shqyrtimit arrihet në përfundimin se kushtet për certifikimin e një aerodromi kanë mundësi të pëmbushen. Leja për punë përgatitore nuk përbën premtim për certifikim aerodromi, sipas nenit 45 të këtij Kodi.

4. Leja për punë përgatitore mund të përfshijë kushte dhe vlefshmëria e saj nuk i kalon 2 vjet.

5. Pëlqimi i AAC-së për ndërtimin e një aerodromi nuk jepet, nëse terreni i planifikuar nuk është i përshtatshëm për operimin e aerodromit, ose nëse fakte të tjera justifikojnë supozimin që siguria publike mund të rrezikohet.

6. Në rastin e një aerodromi të planifikuar për trafik ajror të përgjithshëm, pëlqimi i AAC-së për ndërtimin e një aerodromi nuk jepet nëse ndërtimi dhe operimi i aerodromit të projektuar cenojnë në mënyrë të pajustificueshme interesat publike.

7. Në rast se punët përgatitore mund t'i shkaktojnë dëme të konsiderueshme një prone, aplikanti paguan kompensim të plotë ose në bazë të kërkesës së ankuesit rivendos gjendjen e mëparshme. Në rast mosmarrëveshjeje, mënyra dhe shumica e kompensimit përcaktohen nga gjykata përkatëse.

8. Përfaqësuesit e AAC-së lejohen të hyjnë në një pronë, e cila mund të bëhet pjesë e një aerodromi me lejen e pronarit të tokës ose të çdo personi tjetër, i cili ka të drejta mbi pronën. Ata mund të masin pronën dhe të kryejnë të gjitha punët përgatitore, të nevojshme për vlerësimin përfundimtar të përshtatshmërisë së pronës përkatëse. Ata nuk lejohen të hyjnë në banesë.

Neni 45

Certifikimi i aerodromeve

1. Aerodromet, sistemet radiolundruese, sistemet e ndriçimit dhe sistemi meteorologjik i një aerodromi certifikohen nga AAC-ja, sipas kërkesave të përcaktuara në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

2. Aerodromet (aeropotet dhe fushat e fluturimit) shfrytëzohen vetëm pas certifikimit të aerodromit nga AAC-ja.

3. Përpara certifikimit të aerodromit do të merren parasysh në mënyrë të veçantë:

a) ndikimi i mundshëm i aerodromit mbi mjedisin, përfshirë ruajtjen e tokës dhe zhvillimin urban;

b) mbrojtja nga zhurmat e avionëve.

4. Certifikata e aerodromit mund të hiqet nëse shfaqen fakte të tjera që mund të rrezikojnë sigurinë publike.

5. Certifikata mund të ndryshohet, në përputhje me ndryshimet ose zgjerimet thelbësore në instalimet ose operimet e aerodromit.

Neni 46

Licencimi i operatorit të aerodromit

1. Licenca e operimit të aerodromit lëshohet pas certifikimit dhe përfshin kushte dhe afate kohore.

2. Me marrjen e licencës së operimit të aerodromit, i licencuari fiton të drejtën të operojë në një aerodrom mbi baza tregtare dhe të mbledhë tarifa për përdorimin e aerodromit, të instalimeve dhe lehtësive të tij. I licencuari është i detyruar ta shfrytëzojë aerodromin në përputhje me licencën e operimit të aerodromit dhe manulalit të shërbimeve e të operimeve të aerodromit, si dhe të sigurojë operime të sigurta dhe të

rregullta. Për sa më sipër, i licencuari duhet të sigurojë infrastrukturën e nevojshme të aviacionit.

3. Licenca e operimit të aerodromit nuk mund t'i transferohet, pjesërisht apo plotësisht, një pale të tretë pa miratimin e AAC-së.

4. Kushtet dhe procedurat për lëshimin e licencës së operimit të aerodromit dhe afatet e vlefshmërisë përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 47

Manuali i shërbimeve dhe operimeve të aerodromit

1. Operatori i një aerodromi është i detyruar të hartojë një manual të shërbimeve dhe operimeve të aerodromit, i cili pasqyron detyrimet e përcaktuara për licencën e operimit të aerodromit. Ky manual përmban të gjithë informacionin dhe udhëzimet e nevojshme për operimin e aerodromit në mënyrë të sigurt, të rregullt dhe me përgjegjësi mjedisore, përfshirë, në veçanti:

- a) organizimin e aerodromit;
- b) rregullat e ngritjes dhe të uljes në tokë;
- c) rregullat e përgjithshme për përdorimin e aerodromit.

2. Manuali i shërbimeve dhe operimeve të aerodromit dhe ndryshimet e mundshme të tij i paraqiten për pranim AAC-së, e cila shprehet brenda 30 ditëve nga data e dorëzimit të manualit nga enti menaxhues i aeroportit.

3. Kur AAC-ja nuk shprehet brenda afatit 30-ditor nga data e dorëzimit, manuali i shërbimeve dhe operimeve të aerodromit vlerësohet i pranuar nga autoriteti.

Neni 48

Regjistri i aerodromit

1. Aerodromet e certifikuara, në përputhje me nenin 45 të këtij Kodi, regjistrohen në regjistrin e aerodromit, i cili mbahet nga AAC-ja.

2. Aerodromi çregjistrohet nga regjistri nëse:
- a) nuk përmbush më kushtet për të cilat është certifikuar;
 - b) me kërkesën e pronarit.

3. Forma, përmbajtja dhe procedura administrative për regjistrin e aerodromit përcaktohen me rregullore të nxjerrë nga ministri.

Neni 49

Licencimi i aeroporteve

1. Një aeroport mund të licencohet për trafik ajror të përgjithshëm (aeroport për operime të përgjithshme) dhe trafik ajror të veçantë (aeroport me operime të veçanta). Kushtet dhe kriteret e licencimit përcaktohen në vendimin e Këshillit të Ministrave të parashikuar në pikën 4 të nenit 46 të këtij Kodi.

2. Sipas këtij Kodi, termi "aeroport" nënkupton një aerodrom, i cili ka nevojë për një zonë të kufizuar ndërtimesh në rrethinat e tij, për shkak të natyrës dhe shkallës së

trafikut ajror, në përputhje me nenin 50 të këtij Kodi.

Neni 50

Zonat e mbrojtura të aeroportit dhe kufizimet ndërtimore

1. Zonat e mbrojtura të aeroportit, kufizimet ndërtimore përkatëse, afatet dhe kushtet, sipas të cilave lëshohen lejet e ndërtimit brenda tyre, si dhe përjashtimet përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit.

2. Asnjë leje ndërtimi, brenda zonës së mbrojtur të aeroportit, nuk jepet pa miratimin e AAC-së, pas marrjes parasysht të mendimit zyrtar të entit menaxhues të aeroportit.

3. Leja e ndërtimit jashtë zonës së mbrojtur të aeroportit jepet me pëlqimin e AAC-së, kur lartësia e ndërtimit kalon 100 metra mbi sipërfaqen e tokës. AAC-ja mund të imponojë kufizime të instalimeve më të larta se 30 metra, të cilat vendosen mbi lartësitë natyrore apo artificiale, në rastet kur pika më e lartë e këtyre instalimeve kalon lartësinë më të madhe, në një rreze prej 1,5 kilometrash përreth instalimit, me më shumë se 100 metra.

Neni 51

Ndikimi në instalimet e KLME-së

1. Ofruesi i shërbimeve të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes elektronike (KLME) informon AAC-në për vendndodhjen e të gjitha instalimeve të KLME-së dhe zonat përreth këtyre instalimeve, ku mund të ndodhin ndërhyrje, si pasojë e ndërtimeve. AAC-ja informon ofruesin e shërbimeve për planifikimin e këtyre ndërtimeve në zonat e mësipërme. Asnjë ndërtim nuk do të lejohet, nëse ofruesit e shërbimeve të KLME-së i argumentojnë AAC-së që ndërtimet e ardhshme ndikojnë në instalimet e KLME-së.

2. Pronari dhe çdo person me të drejta mbi ndërtesën pranojnë modifikimin e ndërtesave, të cilat ndërhyjnë në instalimet e KLME-së, në mënyrë të tillë që ndërhyrja të eliminohet, ose kur është e mundur të shmanget nga ofruesit e shërbimeve të KLME-së, me kosto e cila nuk është më e lartë se kostoja për ndryshimet e ardhshme të ndërtesës.

Neni 52

Pengesa të tjera të aviacionit

1. Neni 51 i këtij Kodi zbatohet, gjithashtu, për pengesa të tjera, si pemë, tela të hapur, ekstremite, barriera, instalime dhe pajisje të tjera.

2. Vendosja e pengesave, në përputhje me pikën 1 të këtij neni, lejohet vetëm me leje paraprake nga AAC-ja.

Neni 53

Pajisja me shenja e pengesave të aviacionit

1. Kur AAC-ja e gjykon të nevojshme, për të garantuar operime të sigurta të avionëve, kërkon që ndërtimet dhe pengesat e aviacionit, që nuk i kalojnë lartësitë e instalimeve të përcaktuara sipas nenit 50 të këtij Kodi, të pajisen me shenja, të pozicionuara sa më afër majës së pengesave.

2. Personi përgjegjës për zbatimin e detyrimit, sipas pikës 1 të këtij neni, duhet të sigurojë që instalimet e shënuara të duken gjatë të gjithë kohës. Në rast të ndonjë defekti të ndonjë shenje gjatë natës, personi përgjegjës duhet të riparojë ose zëvendësojë instalimin sa më shpejt të jetë e mundur. Procedurat dhe rregullat përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 54

Heqja e pengesave të aviacionit

1. Në rast se kërkohet nga AAC-ja, pronari dhe çdo person me të drejta mbi ndërtesën që tejkalon lartësinë e lejuar, pranojnë që ndërtesat të modifikohen dhe të shemben deri në lartësinë e lejuar. E njëjta gjë zbatohet edhe për pengesat e tjera të aviacionit.

2. Në rast se shembja nuk është e mundur në një rast të veçantë, pronari ose personi me të drejta mbi pengesat pranon që të ndërmerren masa të nevojshme, për të garantuar sigurinë e aviacionit.

Neni 55

Kompensimi

1. Nëse pronari ose çdo person tjetër me të drejta ka pësuar dëme, për shkak të zbatimit të dispozitave nga neni 51 deri në nenin 54 të këtij Kodi, paguhet një kompensim i drejtë, në përputhje me dëmtimin ose prishjen e një objekti dhe interesin e personit dhe të publikut.

2. Kompensimi, në përputhje me pikën 1 të këtij neni, paguhet nga enti menaxhues i aerodromit, pa paragjykuar të drejtat dhe detyrimet, që burojnë nga ligji në fuqi. Kompensimi, në përputhje me nenin 51 të këtij Kodi, paguhet nga ofruesit e shërbimeve të KLME-së vetëm nëse:

- a) prona në fjalë ndodhet jashtë zonës së mbrojtur të aeroportit;
- b) masat e marra nga ofruesit e shërbimeve të KLME-së nuk përfshijnë operimet e ngritjes dhe të uljes.

3. Në rastin e nenit 53 të këtij Kodi, kompensimi paguhet nga enti, i cili kërkoi shënjimin e pengesave.

Neni 56

Mbrojtja mjedisore

1. Mbrojtja mjedisore, sipas këtij Kodi, nënkupton të gjitha veprimtaritë, që kanë qëllim vlerësimin dhe minimizimin e ndikimit të aviacionit civil mbi mjedisin, si rrjedhojë e zhurmës së krijuar nga avionët civilë, emetimet e motorëve të tyre, substancat dhe karburantet e përdorura në veprimtaritë aeronautike, si dhe mbetjet e krijuara nga këto veprimtari.

2. Ministri, në bashkëpunim me ministrin që mbulon çështjet e mjedisit, propozojnë politika të veçanta dhe miratojnë rregullore në fushën e mbrojtjes së mjedisit.

3. Ministri miraton stimuj ekonomikë për promovimin e teknologjive të qëndrueshme në aviacionin civil.

4. Ministri, në bazë të kërkesës se operatorit të aeroportit, mund të miratojë masa të përkohshme dhe përjashtime, që lejojnë operimin e avionëve civilë, të cilët ndikojnë në mënyrë të ndjeshme në mjedis.

Neni 57

Organi përgjegjës dhe rregullat për zhurmat e krijuara nga operimi i avionëve

1. AAC-ja është organi përgjegjës për garantimin e standardeve në lidhje me zhurmat e krijuara nga operimi i avionëve.

2. Rregullat për kërkesat, vlerësimin, përjashtimet dhe kufizimet operative, të lidhura me zhurmat e krijuara nga operimi i avionëve, përcaktohen me rregullore të përbashkët të ministrit dhe ministrit që mbulon çështjet e mjedisit, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 58

Instalimet për matjet e zhurmave

AAC-ja i kërkon operatorit të aeroportit të ndërtojë dhe të mirëmbajë pajisje në aeroport apo në afërsi të tij, për matjen konstante të zhurmave, të emetuara nga avionët, që ulen dhe ngrihen, kur lëvizjet e trafikut ajror vjetor kalojnë shifrën 20 000. Matjet do t'i komunikohen rregullisht AAC-së dhe cilitdo autoriteti tjetër publik të interesuar.

Neni 59

Rregullimi i orareve dhe përdorimi i slotëve

1. Ministri, me propozimin e AAC-së, përcakton një aeroport si të koordinuar apo me orare të rregulluara, në përputhje me kërkesat e këtij Kodi apo të akteve nënligjore, të dala në zbatim të tij.

2. Sipas këtij Kodi, termi “aeroport i koordinuar” nënkupton një aeroport ku, për të mundësuar uljen apo ngritjen e avionit, duhet që një operator ajror të ketë marrë një

slot nga një koordinator, me përjashtim të fluturimeve shtetërore, uljeve të emergjencës dhe fluturimeve humanitare.

3. Sipas këtij Kodi, termi “aeroport me orare të rregulluara” nënkupton një aeroport, ku ka mundësi potenciale për ngjeshje në disa periudha të ditës, javës apo vitit, e cila është e pazgjydhshme nga bashkëpunimi vullnetar ndërmjet operatorëve ajrorë dhe ku një rregullues oraresh është caktuar për të lehtësuar operimin e operatorëve që operojnë ose do të operojnë në këtë aeroport.

Neni 60

Alokimi i slotëve

1. Në kuptim të këtij Kodi, slot është leja e dhënë nga koordinatori, për të përdorur gamën e plotë të infrastrukturës së aeroportit, të nevojshme për të operuar një shërbim ajror në një aeroport të koordinuar, në një datë dhe kohë të caktuar, për qëllimin e uljes apo të ngritjes së avionëve, siç jepet nga koordinatori.

2. Alokimi i slotëve bëhet në përputhje me rregullat transparente, asnjëse dhe jodiskriminuese.

Neni 61

Koordinatori i aeroportit ose rregulluesi i orareve

1. Koordinator aeroportit ose rregullues oraresh mund të jetë një person fizik ose juridik, i specializuar në fushën e aviacionit. I njëjti koordinator ose rregullues oraresh mund të emërohet për më shumë se një aeroport.

2. Koordinatori ose rregulluesi i orareve vepron në mënyrë transparente, asnjëse dhe jodiskriminuese, si dhe është funksionalisht dhe financiarisht i pavarur nga çdo palë e interesuar.

3. Ministri, me propozimin e AAC-së, emëron koordinatorin për alokimin e slotëve ose rregulluesin e orareve. Përpara emërimit kryhen këshillime me transportuesit ajrorë, që përdorin rregullisht aeroportin, përfaqësuesit e tyre, organin drejtues të aeroportit dhe komitetin koordinues.

Neni 62

Komiteti koordinues

1. Ministri, me propozimin e AAC-së, cakton komitetin koordinues në një aeroport, i cili është përcaktuar si i koordinuar apo me orare të rregulluara. I njëjti komitet mund të caktohet për më shumë se një aeroport.

2. Komiteti koordinues përbëhet nga transportuesit ajrorë, që përdorin aeroportin në fjalë rregullisht, ose përfaqësuesit e tyre, nga organi drejtues i aeroportit, nga ofruesit përkatës të kontrollit të trafikut ajror dhe përfaqësuesit e aviacionit të përgjithshëm, që përdorin aeroportin rregullisht.

Neni 63

Rregullat për rregullimin e orareve dhe slotëve

Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregulloren për përcaktimin e rregullave të hollësishme për përcaktimin e aeroportit, alokimin e slotëve, rregullimin e orareve, funksionimin e komitetit koordinues dhe ushtrimin e funksioneve të koordinatorit dhe të rregulluesit të orareve, të parashikuara në nenet 59, 60, 61 dhe 62 të këtij Kodi.

Neni 64

Liria në tregun e shërbimeve të përpunimit në tokë

AAC-ja, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, merr masat e nevojshme për të siguruar hyrje të lirë në treg të ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta, si dhe të sigurojë lirinë për vetëpërpunim në aeroport, përveç rastit kur është parashikuar ndryshe nga ky Kod ose aktet nënligjore në zbatim të tij.

Neni 65

Vetëpërpunimi dhe shërbimet e përpunimit në tokë për palët e treta

1. Me kërkesë të entit menaxhues të aeroportit, AAC-ja mund të vendosë që në aeroport ose në një pjesë të aeroportit, disa përdoruesve të aeroportit t'u rezervohet e drejta për vetëpërpunim, ose që numri i ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta të kufizohet. Kjo zbatohet vetëm për kategoritë e mëposhtme të shërbimeve të përpunimit në tokë, të cilësuara këtu si shërbime në zonën ajrore:

a) përpunimin e bagazheve;
b) përpunimin e avionit në vendqëndrim;
c) furnizimin me karburant dhe vajra;
ç) përpunimin fizik të mallrave dhe të postës në mbërritje, nisje ose transit, në zonën nga terminali ajror deri në avion.

2. Numri i përdoruesve të aeroportit, të lejuar për vetëpërpunim dhe numri i ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta të jetë jo më pak se dy për çdo kategori.

3. Në rastin e shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta, AAC-ja duhet të sigurojë që të paktën njëri nga ofruesit e autorizuar nuk është i kontrolluar drejtpërdrejt ose tërthorazi nga:

a) enti menaxhues i aeroportit;
b) një përdorues i aeroportit, që ka transportuar më shumë se 25 për qind të pasagjerëve apo të dërgesave të regjistruara në aeroport gjatë vitit pararendës.
c) një organ, që kontrollon ose që kontrollon drejtpërdrejt ose tërthorazi nga subjektet e parashikuara në shkronjat "a" e "b" të këtij neni.

Neni 66

Përrjashtimet

1. Kur në një aeroport shfaqen vështirësi për hapësirën dhe kapacitetin e disponueshëm, veçanërisht si rezultat i mbingarkesës dhe tejkalimit të normës së shfrytëzimit të zonës, të cilat e bëjnë të pamundur lirinë e tregut të shërbimeve ose zbatimin e vetëpërpunimit në shkallën, që parashikohet në këtë Kod, me kërkesë të entit menaxhues të aeroportit, AAC-ja vendos:

a) kufizimin e numrit të ofruesve për një ose më shumë kategori të shërbimeve të përpunimit në tokë, në të gjithë apo në një pjesë të aeroportit, përveç atyre të parashikuara në pikën 1 të nenit 65 të këtij Kodi. Edhe në këtë rast zbatohen pikat 2 dhe 3 të nenit 65 të këtij Kodi;

b) dhënien e një ose më shumë kategorie të shërbimeve të përpunimit në tokë, në zonën ajrore, një ofruesi të vetëm;

c) dhënien e së drejtës për vetëpërpunim një numri të kufizuar përdoruesish të aeroportit, për një ose më shumë kategori të shërbimeve të përpunimit në tokë, të ndryshme nga ato që kryhen në zonën ajrore (*airside*);

ç) pezullimin e shërbimit të vetëpërpunimit ose kufizimin e tij në një përdorues të vetëm aeroporti për kategoritë e shërbimeve të përpunimit në tokë, të përcaktuara në pikën 1 të nenit 65 të këtij Kodi.

2. Përrjashtimet, sipas shkronjave “a”, “c” e “ç” të pikës 1 të këtij neni, nuk do të zgjasin më shumë se tre vjet, ndërsa përrjashtimet sipas shkronjës “b” të kësaj pike nuk do të zgjasin më shume se dy vjet.

3. Një vendim, në përputhje me pikën 1 të këtij neni, nuk duhet:

a) të cenojë lirinë në tregun e shërbimeve në tokë në aeroporte;

b) të cenojë konkurrencën e lirë ndërmjet ofruesve të shërbimeve në tokë dhe/ose përdoruesve me vetëpërpunim të aeroportit;

c) të zgjerohet më tepër sesa duhet.

Neni 67

Kërkesat

1. Çdo ofrues i shërbimeve të përpunimit në tokë dhe përdorues i aeroportit me vetëpërpunim duhet të vërtetojë qëndrueshmëri financiare dhe mbulim të mjaftueshëm siguracioni.

2. Çdo ofrues i shërbimeve të përpunimit në tokë dhe përdorues i aeroportit me vetëpërpunim duhet të përmbushë, gjithashtu, kërkesat për sigurimin fizik dhe sigurinë e operimit, të pajisjeve të avionëve dhe të personave, për mbrojtjen e mjedisit dhe mbrojtjen sociale.

Neni 68

Ndarja e llogarive

1. Ofruesi i shërbimeve të përpunimit në tokë, enti menaxhues i një aeroporti, që ofron shërbime të përpunimit në tokë, si dhe një përdorues aeroporti, që ofron shërbime

përpunuese në tokë, ndajnë llogaritë e veprimtarive të tyre të shërbimeve aeroportuale nga llogaritë e tjera të veprimtarive, në përputhje me praktikat tregtare në fuqi.

2. AAC-ja kontrollon që ndarja e këtyre llogarive të kryhet në përputhje pikën 1 të këtij neni.

Neni 69

Përzgjedhja e ofruesve

Përzgjedhja e ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë dhe e përdoruesve të aeroportit me vetëpërpunim, kur numri i tyre është i kufizuar, bëhen nga AAC-ja, në bazë të kriterëve të përshtatshme, objektive, të qarta dhe jodiskriminuese.

Neni 70

Komiteti i përdoruesve të aeroportit

1. Organi drejtues i një aeroporti duhet të ngrëjë komitetin e përdoruesve të aeroportit, i përbërë nga përfaqësuesit e këtyre përdoruesve.

2. Të gjithë përdoruesit e aeroportit kanë të drejtë të jenë në komitet ose, me dëshirën e tyre, të përfaqësohen në të nga një organizatë e caktuar për këtë qëllim.

Neni 71

E drejta e hyrjes në instalime dhe përdorimi i infrastrukturës

Enti menaxhues i aeroportit ka detyrim të garantojë si më poshtë:

a) ofruesit e shërbimeve të aeroportit dhe përdoruesit e aeroportit, që lejohen të vetëpërpunohen, të kenë të drejtën e hyrjes në zonat e aeroportit, të nevojshme për të kryer veprimtarinë;

b) kushtet, që vendosen për këtë të drejtë hyrjeje, sipas shkronjës “a” të këtij neni, janë të besueshme, objektive, transparente dhe jodiskriminuese;

c) hapësira në përdorim për shërbime përpunimi në tokë në aeroport ndahet ndërmjet ofruesve të ndryshëm të shërbimeve të përpunimit në tokë, përfshirë edhe ofruesit e rinj, në mënyrë të drejtë, të besueshme, objektive, transparente dhe jodiskriminuese, për të mundësuar konkurrencën e lirë dhe të drejtë;

ç) tarifa, që mund të vendoset për këtë të drejtë hyrjeje, përcaktohet në përputhje me kriterë të besueshme, objektive, transparente dhe jodiskriminuese.

Neni 72

Reciprociteti

1. Ministri duhet të informohet, kur vihet re se një vend i tretë, *de jure* ose *de facto*, i trajton ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë dhe përdoruesit me vetëpërpunim të aeroportit të një shteti anëtar të Bashkimit European ose një shteti palë në marrëveshjen shumëpalëshe:

a) në mënyrë të papërshtatshme, krahasuar me trajtimin e ofruar nga shtetet

anëtare të Bashkimit Europian ose shtetet palë të marrëveshjes shumëpalëshe, për ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë dhe të përdoruesve me vetëpërpunim të aeroportit të atij vendi;

b) në mënyrë më të pafavorshme sesa trajtimi i ofruar për ofruesit e shërbimeve apo përdoruesit e aeroportit me vetëpërpunim vendas;

c) në mënyrë më të pafavorshme sesa trajtimi i ofruar për ofruesit e shërbimeve apo përdoruesit e aeroportit me vetëpërpunim nga vende të tjera të treta.

2. Ministri mund të shmangët, pjesërisht ose plotësisht, nga detyrimet që rrjedhin nga ky Kod ose aktet nënligjore, të dala në zbatim të tij dhe rregullat ndërkombëtare, për ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë dhe për përdoruesit e aeroportit me vetëpërpunim nga ai vend i tretë.

3. Ministri duhet të informojë komitetin e përbashkët të ZPEA-së për çdo vendim të marrë, në mbështetje të pikës 2 të këtij neni.

Neni 73

Rregullat për shërbimet e përpunimit në tokë

Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregulloren për përcaktimin e rregullave të hollësishme për shërbimet e përpunimit në tokë, të parashikuara në nenet 66, 67, 69 dhe 71 të këtij Kodi.

Neni 74

Licencimi i fushave të fluturimit

1. Në kuptim të këtij Kodi, “fushë fluturimi” është aerodromi, i cili nuk ka nevojë për kufizime të një zone ndërtimi për shkak të natyrës dhe shkallës së trafikut.

2. Në kuptim të këtij Kodi, “fushë fluturimi për avionët pa motor” është një aerodrom, i cili është përcaktuar për përdorim nga mjetet fluturuese me ose pa motor, të cilat nuk janë në gjendje të ngrihen, duke përdorur motorët e tyre.

3. Licenca për operim të një fushe fluturimi dhe të një fushe fluturimi për avionët pa motor jepet nga AAC-ja.

4. Një fushë fluturimi licencohet për trafik ajror të përgjithshëm dhe trafik ajror të veçantë.

5. Licenca për operim e një fushe fluturimi për avionët pa motor mund të zgjerohet edhe për mjetet fluturuese me motor, të cilat janë në gjendje të ngrihen, duke përdorur motorët e tyre, balonat, pajisjet sportive ajrore, avionët, të cilët përdoren për tërheqjen e deltaplanëve, deltaplanët me motor, parashutat ose për hedhjen e parashutistëve.

6. Certifikimi dhe licencimi i fushave të fluturimit dhe i fushave të fluturimit për avionët pa motor bëhen në përputhje me nenin 45 pika 1 dhe nenin 46 pika 4 të këtij Kodi.

KREU V

RREGULLAT E AJRIT

Neni 75

Zbatimi i rregullave të ajrit

Operimi i avionit në fluturim ose në zonën e lëvizjes në një aerodrom bëhet në përputhje me rregullat e përgjithshme ajrore dhe, kryesisht, kur avioni është në fluturim zbaton:

- a) rregullat vizuale të fluturimit;
- b) rregullat instrumentale të fluturimit.

Rregullat për operimin e avionit, në përputhje me rregullat e ajrit, përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri.

Neni 76

Mbrojtja e personave dhe e pasurisë

Një avion nuk duhet të operohet në mënyrë neglizhente apo të pamatur, duke rrezikuar jetën ose pasurinë e të tjerëve.

Neni 77

Përdorimi i aerodromeve

1. Avionët lejohen të ngrihen ose të ulen vetëm në aerodromet e përcaktuara. Avionët e përfshirë në trafikun ajror ndërkombëtar lejohen të ngrihen ose të ulen vetëm në aeroportet e përcaktuara, me shërbim doganor.

2. Avionët lejohen të ngrihen ose të ulen jashtë aerodromeve të përcaktuara, vetëm me miratimin e pronarëve të tokës ose të çdo personi tjetër të autorizuar, si dhe me leje paraprake nga ofruesi përkatës i shërbimit të trafikut ajror (SHTA).

3. Pika 2 e këtij neni nuk zbatohet për uljet, për arsye sigurie, në rast emergjence dhe/ose rreziku. Në këtë rast, ekuipazhi i avionit njofton, menjëherë, ofruesit përkatës të shërbimit të trafikut ajror dhe informon pronarin e tokës për emrin dhe adresën e operatorit të avionit.

4. Ngritja pas një uljeje, për arsye teknike, lejohet vetëm pas marrjes së lejes përkatëse (*clearance*) nga ofruesi i shërbimit të trafikut ajror.

KREU VI

LUNDRIMI AJROR

Neni 78

Ofrimi i shërbimeve të lundrimit ajror

1. Në kuptim të këtij Kodi, shërbimet e lundrimit ajror (SHLA) përfshijnë menaxhimin e trafikut ajror (në vazhdim MTA), komunikimin, lundrimin dhe mbikëqyrjen elektronike (në vazhdim KLME), shërbimet meteorologjike për lundrimin ajror (në vazhdim SHMNA) dhe shërbimet e informimit aeronautik (në vazhdim SHIA).

2. Republika e Shqipërisë ofron SHLA-në, duke pasur përparësi parandalimin e rreziqeve në operim (*safety*) dhe përsheptimin e lundrimit ajror.

3. Republika e Shqipërisë, në bazë të marrëveshjeve, mund të vendosë bashkëpunim me shtetet e tjera për ofrimin e shërbimeve të tilla.

4. Rregulla të hollësishme për SHLA-në parashikohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 79

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror

1. SHLA-të ofrohen nga ofrues të pavarur, të cilët përcaktohen, certifikohen dhe mbikëqyren nga AAC-ja.

2. Ofruesit e SHLA-së, të certifikuar nga shtete të tjera anëtare të Bashkimit Europian ose shtete palë të marrëveshjes shumëpalëshe, mund t'i ofrojnë këto shërbime në Republikën e Shqipërisë.

3. Ofruesit e SHLA-së duhet të hartojnë, të paraqesin për auditim dhe të publikojnë llogaritë e tyre financiare.

4. Ofruesit e SHLA-së duhet të kenë sistem menaxhimi për parandalimin e rreziqeve në operim dhe për cilësinë për të gjitha shërbimet, që kryejnë. Ata, gjithashtu, duhet të kenë sistem menaxhimi për sigurinë fizike të mjeteve, personelit të tyre, si dhe për të dhënat operationale që ata marrin ose shfrytëzojnë.

5. AAC-ja kryen inspektime dhe analiza për të verifikuar përmbushjen, nga ofruesit e SHLA-së, të dispozitave të këtij Kodi dhe të akteve nënligjore, të dala në zbatim të tij. Inspektimet dhe analizat mund t'i delegohen, plotësisht ose pjesërisht, organizatave të njohura në këtë fushë. Rastet, afatet dhe kushtet e delegimit përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri.

Neni 80

Përgjegjësia për shkaktimin e dëmeve nga ofruesit e SHLA-së

1. Ofruesi i SHLA-së përgjigjet për çdo dëmtim të shkaktuar gjatë kryerjes së veprimtarisë së tij. Ky rregull nuk zbatohet për dëmtimet e shkaktuara, si pasojë e forcës madhore.

2. Ofruesi i SHLA-së duhet të ketë siguracion të mjaftueshëm, për të mbuluar dëmet që mund të shkaktohen prej tij.

3. Kontrollorët e trafikut ajror vlerësohen personalisht përgjegjës për shkaktimin e dëmit, vetëm në rastet e neglizhencës së rëndë. Ky rregull nuk përjashton rastet e përgjegjësive penale.

Neni 81

Ofrimi i shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror

1. Sipas këtij Kodi, menaxhimi i trafikut ajror (MTA) përmbledh funksionet e bazuara në tokë dhe në ajër, të cilat janë shërbimi i trafikut ajror, menaxhimi i hapësirës ajrore dhe menaxhimi i flukseve të trafikut ajror, të nevojshme për të garantuar lëvizjen e sigurt dhe efçente të avionëve, gjatë të gjitha fazave të operimit.

2. Shërbimet e trafikut ajror (SHTA) janë shërbimet e informimit të fluturimeve, të alarmit, ato këshilluese të trafikut ajror dhe shërbimet e SHKTA-së, që përfshijnë shërbimet e kontrollit të aerodromit, të afrimit dhe të zonës.

3. Shërbimet e MTA-së synojnë t'u mundësojnë operatorëve të avionëve për të realizuar oraret e tyre të planifikuara të nisjes dhe të mbërritjes, si dhe për të qëndruar në profilin e tyre të preferuar të fluturimit, me minimumin e devijimeve, pa kompromentuar nivelet e përcaktuara të sigurisë në operim.

4. Sistemet e MTA-së, përbërësit dhe procedurat që lidhen me to duhet të plotësojnë kërkesat themelore dhe të përmbushin rregullat teknike të veçanta, për garantimin e ndër funksionimit me rjetin europian të MTA-së.

Neni 82

Ofrimi i shërbimeve të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes elektronike (KLME)

1. Republika e Shqipërisë është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të KLME-së, për parandalimin e rreziqeve në operim dhe përshpejtimin e lundrimit ajror.

Në kuptim të këtij Kodi, termi “shërbime të komunikimit” i referohet shërbimeve aeronautike në tokë, fikse dhe të lëvizshme, që mundësojnë komunikimin tokë-tokë dhe ajër-ajër, për qëllime të kontrollit të trafikut ajror.

Në kuptim të këtij Kodi, “shërbimet e lundrimit” janë mjete dhe shërbime, që i ofrojnë avionëve informacion për pozicionin dhe kohën.

Në kuptim të këtij Kodi, “shërbime të mbikëqyrjes elektronike” janë mjete dhe shërbime, të përdorura për të përcaktuar pozicionet përkatëse të avionit, për të mundësuar ndarjen e sigurt të tyre.

2. Shërbimet e KLME-së ofrohen në mënyrë të tillë, që të garantojnë disponimin, vazhdimësinë, saktësinë dhe integritetin e tyre.

Neni 83

Sigurimi i shërbimeve meteorologjike

Republika e Shqipërisë është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve meteorologjike për operatorët, anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, njësitë e MTA-së, njësitë e shërbimeve të kërkimit dhe shpëtimit, administratorët e aeroporteve dhe përdoruesit e tjerë, që kanë të bëjnë me kryerjen ose zhvillimin e lundrimit ajror ndërkombëtar, për të kontribuar në sigurinë e operimit, rregullshmërinë dhe efikasitetin e lundrimit ajror.

Në kuptim të këtij Kodi, “shërbimet meteorologjike” janë mjetet dhe shërbimet, që informojnë avionët me parashikime meteorologjike, instruksione përmbledhëse meteorologjike, vëzhgime, si dhe japin çdo informacion apo të dhëna meteorologjike, të nevojshme për përdorim aeronautik.

Neni 84

Ofrimi i shërbimit të informacionit aeronautik

1. Në kuptim të këtij Kodi, “publikimi i informacionit aeronautik (PIA)”, është publikimi që përmban informacion të një natyre afatgjatë, thelbësor për lundrimin ajror, i nxjerrë nga/ose me autorizim të Republikës së Shqipërisë.

2. Republika e Shqipërisë është përgjegjëse për ofrimin e shërbimit të informacionit aeronautik brenda territorit të saj, si dhe në zonat jashtë territorit të saj, në të cilat është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të MTA-së.

3. Informacioni aeronautik publikohet dhe përditësohet në publikimin informativ aeronautik.

Neni 85

Tarifat për SHLA-në

1. Tarifat për ofrimin e SHLA-së llogariten nga ofruesit e përcaktuar për këto shërbime dhe përballohen nga përdoruesit e këtyre shërbimeve, përveç rastit kur është parashikuar ndryshe sipas këtij Kodi. Tarifat e lundrimit ajror përfshijnë tarifën e lundrimit ajror në rrugë (*en route*) dhe tarifën për shërbimet e lundrimit ajror, që ofrohen në aerodrome për nisjen dhe mbërritjen e fluturimeve. Tarifat autorizohen nga AAC-ja, publikohen në PIA dhe komunikohen në ICAO.

2. Tarifat e lundrimit ajror në rrugë përcaktohen, faturohen dhe mbledhen nga EUROKONTROLL-i, në emër të Republikës së Shqipërisë, bazuar në sistemin e tarifave në rrugë të EUROKONTROLL-it.

Në kuptim të këtij Kodi, termi “sistemi i tarifave në rrugë të EUROKONTROLL-it” është sistemi i vendosur në konventën e EUROKONTROLL-it për “Bashkëpunimin për sigurinë e lundrimit ajror” të 13 dhjetorit 1960, të ndryshuar dhe në marrëveshjen shumëpalëshe “Për tarifën në rrugë” të 12 shkurtit 1981. Tarifat për shërbimet e lundrimit ajror në rrugë faturohen si një tarifë e vetme për fluturimin, në bazë të distancës së fluturuar brenda secilit vëllim tarifor të hapësirës ajrore dhe në bazë të peshës së avionit.

3. Tarifat për SHLA-të, që ofrohen në aerodrome ose grup aerodromesh për nisjen dhe mbërritjen e fluturimeve, llogariten si një tarifë vetëm për nisjen e fluturimit, duke marrë parasysh peshën e avionit dhe duke aplikuar të njëjtin faktor peshe si për shërbimet e lundrimit ajror në rrugë. Tarifat e llogaritura sipas kësaj pike faturohen dhe mbledhen nga ofruesit përkatës të SHLA-ve ose përfaqësuesit e autorizuar të tyre, përveç rastit kur parashikohet ndryshe nga ky Kod.

Neni 86

Parimet e vendosjes së tarifave

Tarifat bazohen në kosto dhe janë të një natyre jodiskriminuese. Ato llogariten duke pasur parasysh interesat e të dyja palëve, të ofruesve dhe përdoruesve të shërbimeve të trafikut ajror.

Neni 87

Kostoja për njësi

1. Kosto-ja për njësi, për shërbimet e lundrimit ajror në rrugë, llogaritet nga ofruesit e SHLA-së si një njësi kostoje, mbi bazë vjetore, për çdo vëllim tarifor të hapësirës ajrore, në përputhje me sistemin e tarifave në rrugë të EUROKONTROLL-it, autorizohet nga AAC-ja dhe miratohet nga EUROKONTROLL-i.

2. Kostoja për njësi për shërbimet e ofruara në aerodrom ose grup aerodromesh llogaritet si një njësi kostoje, me bazë vjetore dhe miratohet nga AAC-ja, në përputhje me dispozitat e këtij Kodi.

KREU VII

KËRKIMI DHE SHPËTIMI

Neni 88

Shërbimet e kërkimit dhe të shpëtimit

1. Operacionet e kërkimit dhe të shpëtimit, brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, kryhen nga Qendra Kombëtare për Kërkim dhe Shpëtim.

2. Operacionet e kërkimit dhe të shpëtimit për avionët ushtarakë kryhen nga Forcat Ajrore, të cilat mund të kërkojnë mbështetjen e Qendrës Kombëtare për Kërkim dhe Shpëtim.

3. Rregullat dhe procedurat për organizimin e Qendrës Kombëtare të Kërkimit dhe Shpëtimit përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 89

Bashkëpunimi me shtetet fqinje

Qendra Kombëtare e Kërkimit dhe Shpëtimit bashkëpunon me shërbimet e huaja të kërkimit dhe shpëtimit, në përputhje me marrëveshjet ekzistuese dypalëshe ose shumëpalëshe.

Neni 90

Kostot

1. Kostot e një operacioni të kërkimit dhe të shpëtimit përballohen nga operatori i shoqërisë ajrore.

2. Llogaritja e kostos së shërbimit të kërkimit dhe të shpëtimit përfshin kostot e krijuara nga tërësia e pajisjeve dhe e personelit të përhershëm civil, të angazhuar për ofrimin e këtij shërbimi, në funksion të aviacionit civil, të cilat përfshihen në koston bazë.

3. Hollësitë për llogaritjen e kostove përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, sipas pikës 3 të nenit 88 të këtij Kodi.

KREU VIII

INVESTIGIMI I AKSIDENTIT

Neni 91

Objekti dhe qëllimi

1. Çdo aksident apo incident serioz ajror, i ndodhur në territorin e Republikës së Shqipërisë, investigohet.

2. Qëllimi i investigimit është përmirësimi i sigurisë ajrore, duke mundësuar kryerjen e shpejtë të investigimeve, të cilat synojnë parandalimin e aksidenteve dhe të incidenteve të ardhshme.

3. Përcaktimi i fajit dhe i përgjegjësisë nuk është qëllim i investigimit.

Neni 92

Aksidentet dhe incidentet ajrore

1. Në kuptimin e këtij Kodi, “aksident” është një ngjarje e lidhur me operimin e avionit, që ndodh ndërmjet kohës që nga hipja në avion për të fluturuar të një ose disa personave deri në kohën e zbritjes, në të cilën:

a) një person plagoset për vdekje apo rëndë si rrjedhim:

i) i qenies në avion;

ii) i kontaktit të drejtpërdrejtë me një pjesë të avionit, përfshirë pjesë të shkëputura nga avioni;

- iii) i ekspozimit të drejtpërdrejtë ndaj shpërthimit të avionit;
 - përveçse kur dëmtimet janë nga shkaqe natyrore, të vetëshkaktuara apo të shkaktuara nga persona të tjerë, apo kur dëmtimet i ndodhin personave të fshehur jashtë zonave normalisht të përdorshme nga pasagjerët dhe ekuipazhi;
 - b) avioni pëson dëme apo mosfunksionime strukturore, të cilat:
 - i) dëmtojnë fuqinë strukturore, performancën apo karakteristikat e fluturimit të avionit;
 - ii) kërkojnë normalisht riparim madhor apo zëvendësim të pjesës së dëmtuar;
 - përveçse për dëmtim apo mosfunksionim të motorit, kur dëmi kufizohet te motori, përbërësit apo aksesorët e tij; apo për dëm, që kufizohet në helikat, pjesët e krahëve, antenat, gomat, frenat, shpime apo deformime në veshjen e avionit;
 - c) avioni humb apo është krejtësisht i paarritshëm.
2. Në kuptimin e këtij Kodi, “incident” është një ngjarje gjatë operimit të një avioni, e ndryshme nga aksidenti, e cila ndikon ose mund të prekë sigurinë e operimit.

Neni 93

Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve

1. Investigimi i aksidenteve dhe i incidenteve të rënda kryhet nga Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve, i cili është në varësi të Këshillit të Ministrave.
2. Këshilli i Ministrave përcakton selinë, strukturën organizative, si dhe rregulloren e funksionimit të këtij organi.
3. Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve është nga pikëpamja funksionale dhe organizative i pavarur nga autoritetet e aviacionit, që merren me vlefshmërinë ajrore, licencimin, operimin e një avioni, mirëmbajtjen, licencimin e personelit, kontrollin e trafikut ajror dhe operimin e aerodromeve, si edhe nga të gjithë personat fizikë dhe juridikë, që mund të kenë konflikt interesi.
4. Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve ka të paktën një investigues të aftë për të kryer funksionin e investiguesit në detyrë, në rastin e një aksidenti apo incidenti të rëndë të një avioni.
5. Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve mund të bashkëpunojë me shtete të tjera për kryerjen e investigimeve të tilla.
6. Investigimi për një aksident apo incident serioz mund t’i delegohet një shteti anëtar të ZPEA-së.
7. Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve mund të investigojë ngjarje, që nuk trajtohen në pikën 1 të nenit 91 të këtij Kodi, kur pritet që nga ky investigim të nxirren mësim të vlefshme për sigurinë ajrore.
8. Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve investigon edhe aksidente apo incidente serioze, që përfshijnë avionë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë apo që operohen nga një sipërmarrje e vendosur në Republikën e Shqipërisë, të cilat kanë ndodhur jashtë territorit të saj, kur hetime të tilla nuk kryhen nga një shtet tjetër.

Neni 94

Investigimi

1. Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve ka autoritet të pakufizuar për zhvillimin e investigimit. Ai cakton një investigues në detyrë për çdo investigim.

2. Investigimi përfshin:

a) mbledhjen, regjistrimin dhe analizën e të gjithë informacionit në dispozicion për aksidentin apo incidentin;

b) nëse është e nevojshme, lëshimin e rekomandimeve për sigurinë;

c) nëse është e mundur, përcaktimin e shkaqeve;

ç) raportin përfundimtar të investigimit.

3. Çdo proces i ligjshëm hetimi, që ka për qëllim të përcaktojë fajin ose përgjegjësinë, është i ndarë nga investigimet e zhvilluara, sipas këtij Kodi.

Neni 95

Kompetencat e investiguesit në detyrë

1. Për të realizuar në mënyrën më efektive dhe brenda kohës më të shkurtër të mundshme një investigim, kur është e përshtatshme, në bashkëpunim me autoritetet përgjegjëse për kërkimet ligjore, investiguesi në detyrë autorizohet që:

a) të ketë hyrje të pakufizuar në vendin e aksidentit, të ngjarjes, në avion apo mbetjet ose përbërësit e tij;

b) të ketë akses të menjëhershëm dhe të përdorë regjistrimet e fluturimit dhe regjistrime të tjera, për të siguruar një ekzaminim të hollësishëm në kohën e duhur, nga personeli i autorizuar investigues;

c) të sigurojë një renditje të menjëhershme të provave dhe heqje të kontrolluar të mbetjeve ose përbërësve të avionit, për qëllime ekzaminimi dhe analize;

ç) të ketë akses në rezultatin e ekzaminimit të trupave të viktimave ose të testeve të bëra nga kampionet e marra nga trupat e viktimave;

d) të ketë akses në rezultatet e ekzaminimeve mjekësore të viktimave, nëse është e mundur, ose të testeve të bëra me kampione të marra nga këta persona;

dh) të ekzaminojë dëshmitarët;

e) të ketë akses në informacionet apo të dhënat e rëndësishme, që mbahen nga pronari, operatori apo prodhuesi i avionit, si dhe nga autoritetet përgjegjëse për aviacionin civil apo për operimin e aeroportit.

2. Për zhvillimin e investigimit, investiguesi ka të drejtë:

a) me njoftimin e tij, të thërrasë dhe të kontrollojë të gjithë personat e përshtatshëm, sipas tij, për t'u pyetur, për të marrë informacione apo për të siguruar regjistra, letra, dokumente dhe artikuj, të cilat investiguesi në detyrë i vlerëson të rëndësishme, si dhe t'i ruajë këto të dhëna deri në fund të investigimit;

b) të marrë deklarata nga të gjithë personat e përshtatshëm, sipas tij dhe të kërkojë nga ata nënshkrimin e një deklarate për vërtetësinë e deklarimit të bërë prej tyre;

c) me paraqitjen e mandatit të tij, nëse është e nevojshme, të hyjë dhe të kontrollojë çdo vend, ndërtesë ose avion, ku këto veprime, sipas tij, janë të domosdoshme për qëllimet e investigimit;

- ç) me paraqitjen e mandatit të tij, nëse është e nevojshme, të lëvizë, të testojë, të marrë masa për ruajtjen ose të ekzaminojë çdo avion tjetër nga avioni i përfshirë në aksident ose incident, kur ai e vlerëson të domosdoshëm për qëllimin e investigimit;
- d) të marrë masa për ruajtjen e provave në mënyrën më të përshtatshme.

Neni 96

Pjesëmarrja në investigim

1. Me kërkesën e tyre, kanë të drejtë të caktojnë një përfaqësues të akredituar, për të marrë pjesë në investigim:
- a) shteti i regjistrimit;
 - b) shteti i operatorit;
 - c) shteti i modelimit;
 - ç) shteti i prodhimit.
2. Përfaqësuesi i akredituar mund të caktojë këshilltarë, për të marrë pjesë në investigim, nën mbikëqyrjen e tij.
3. Pjesëmarrësit në investigim kanë të drejtë të marrin pjesë në të gjitha aspektet e investigimit, nën kontrollin e investiguesit në detyrë dhe, në veçanti, kanë të drejtë:
- a) të vizitojnë vendin e aksidentit;
 - b) të ekzaminojnë mbetjet;
 - c) të marrin informacion nga dëshmitarët dhe të sugjerojnë pyetje, sipas fushave;
 - ç) të kenë akses të plotë tek të gjitha provat, sa më shpejt të jetë e mundur;
 - d) të marrin kopje të të gjitha dokumenteve përkatëse;
 - dh) të marrin pjesë në analizat e regjistrimeve të marra nga pajisjet dhe sistemet elektronike;
 - e) të marrin pjesë në veprimtaritë investiguese të ngjarjes jashtë vendit, siç janë ekzaminimet e përbërësve, të mbledhjeve teknike, testet dhe eksperimentet;
 - ë) të marrin pjesë në takime për ecurinë e investigimit dhe të diskutojnë analizat, rezultatet, shkaqet dhe rekomandimet për sigurinë;
 - f) të paraqesin mendime apo pretendime me shkrim, për elemente të ndryshme të investigimit.
4. Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve mund të pranojë si pjesëmarrës në investigim, përfaqësues të akredituar të shteteve të tjera, të ndryshëm nga ata të përmendura në pikën 1 të këtij neni. Pjesëmarrja e tyre lejohet vetëm për ato çështje, për të cilat Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve i ka pranuar ata.
5. Mbi të njëjtën bazë, si për pikat pararendëse të këtij neni, një përfaqësues i Organit Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve, gjithashtu, mund të marrë pjesë në investigime të ndërmarra nga një shtet tjetër.

Neni 97

Raporti përfundimtar i investigimit

1. Çdo investigim për një aksident ose incident pasohet nga një raport, në një formë të përshtatshme, për llojin dhe rëndësinë e aksidentit. Raporti i referohet vetëm qëllimit të investigimit, sipas nenit 91 të këtij Kodi dhe, nëse është e nevojshme,

përmban rekomandime për sigurinë. Në raport ruhet anonimati i personave të përfshirë në ngjarje.

2. Raporti përfundimtar i dërgohet për mendim dhe koment:

a) përfaqësuesve të akredituar të shteteve që përcaktohen në nenin 96 të këtij Kodi;

b) të gjitha shteteve që kanë marrë pjesë në hetim;

c) operatorit të avionit;

ç) organizatave përgjegjëse për llojin e modelit dhe montimin përfundimtar të avionit;

d) ekuipazhit të fluturimit;

dh) ministrit dhe AAC-së;

e) ofruesit të përcaktuar të shërbimeve të lundrimit ajror;

ë) shërbimit meteorologjik, sipas rastit;

Komentet e rëndësishme dhe të bazuara përfshihen në raportin përfundimtar, sipas rastit. Në rast se brenda 60 ditëve nga data e dërgimit të draftit nuk ka komente, raporti përfundimtar quhet i përfunduar.

3. Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve, nëse është e mundur, brenda 12 muajve nga data e aksidentit, përgatit raportin përfundimtar të investigimit dhe rekomandimet për sigurinë, të cilat ia përcjell:

a) Këshillit të Ministrave;

b) ministrit;

c) shteteve të përcaktuara në pikën 1 të nenit 96 të këtij Kodi;

ç) shteteve të përcaktuara në pikën 4 të nenit 96 të këtij Kodi;

d) Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, kur aksidenti ose incidenti përfshin një avion të MMN-së prej më shumë se 5 700 kg;

dh) shteteve palë në marrëveshjen shumëpalëshe;

e) Komisionit Europian.

4. Këshilli i Ministrave merr masat e nevojshme për zbatimin e rekomandimeve për sigurinë, të nxjerra nga Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve.

Neni 98

Mbledhja e të dhënave

Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve, investiguesi në detyrë dhe pjesëmarrësit, sipas nenit 96 të këtij Kodi, kanë të drejtë, në përputhje me kompetencat përkatëse, të mbledhin, të përpunojnë dhe të përdorin të dhëna personale të personave të përfshirë në investigim, të prekur nga/ose dëshmitarë të aksidentit apo incidentit serioz, për aq sa nevojitet për qëllimin e investigimit.

Neni 99

Shpërndarja e të dhënave

Organi Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve ka të drejtë t'u shpërndajë autoriteteve publike të dhënat e mbledhura, sipas nenit 98 të këtij Kodi, kur është në interes të sigurisë së aviacionit, lëshimit të licencave apo lejeve të avionëve,

zhvillimit të procedurave gjyqësore, sqarimit të pretendimeve për aksidentin ose incidentin serioz dhe informimit të të afërmeve të personave, të përfshirë apo të ndikuar, nga aksidenti ose incidenti serioz.

Neni 100

Kostot e Organit Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve dhe kostot e investigimit

1. Llogaritja e kostos së Organit Kombëtar për Investigimin e Aksidenteve dhe Incidenteve përfshin kostot e krijuara nga tërësia e pajisjeve dhe e personelit të përhershëm civil, të angazhuara në funksion të aviacionit civil, për këtë qëllim, të cilat përfshihen në koston bazë.

2. Në rastin e një aksidenti ose incidenti të rëndë, Këshilli i Ministrave miraton fondin e veçantë për shpenzimet e nevojshme për investigimin.

3. Pronari i avionit mbulon shpenzimet për heqjen e avionëve ose të mbetjeve. Ky rregull zbatohet dhe kur investiguesi në detyrë urdhëron heqjen e tyre për qëllime të investigimit.

KREU IX

RAPORTIMI I NGJARJEVE

Neni 101

Qëllimi i raportimit të ngjarjeve

Qëllimi i vetëm i raportimit të ngjarjeve është parandalimi i aksidenteve dhe i incidenteve dhe jo përcaktimi i fajit apo përgjegjësisë.

Neni 102

Raportimi i detyrueshëm

1. Personat, që gjatë ushtrimit të funksioneve të tyre, detyrohen t'i raportojnë AAC-së ngjarjet në Republikën e Shqipërisë, të cilat vënë në rrezik ose, nëse nuk korrigjohen, rrezikojnë një avion, personat brenda tij ose çdo person tjetër, janë:

a) operatori i një avioni me turbinë ose i një avioni të transportit publik;
b) piloti në komandë i një avioni me turbinë ose i një avioni të transportit publik;
c) personi, i cili merret me biznesin e modelimit, të prodhimit, mirëmbajtjes ose modifikimit të një avioni me turbinë apo të transportit publik, ose të çdo pajisjeje apo pjese të lidhur me to;

ç) personi, i cili nënshkruan një certifikatë lejimi për shërbim për një avion me turbinë apo të transportit publik, ose çdo pajisje apo pjesë e lidhur me to;

d) personi, i cili ushtron një funksion, që i kërkon atij të jetë i autorizuar nga Republika e Shqipërisë, si kontrollor i trafikut ajror ose zyrtar i informacionit për fluturimet;

dh) drejtuesi i një aeroporti të hapur për transport ajror tregtar;

e) personi, i cili kryen një funksion të lidhur me instalimin, ndryshimin, mirëmbajtjen, riparimin, rinovimin, fluturimin e kontrollit (*flight check*) ose inspektimin e pajisjeve të lundrimit ajror;

ë) personi, i cili kryen një funksion, të lidhur me përpunimin e avionit në tokë, përfshirë furnizimin me karburant, shërbimet, përgatitjen e listë-ngarkesës, ngarkimin, heqjen e akullit dhe tërheqjen e avionit në një aeroport të hapur për transport ajror tregtar.

2. Në kuptimin e këtij Kodi, “ngjarje” është ndërprerja operationale, defekti, gabimi ose një situatë tjetër jonormale, që ka ndikuar ose mund të ndikojë në sigurinë e fluturimit dhe që nuk ka sjellë një aksident ose incident të rëndë, sikurse përcaktohet në nenin 92 të këtij Kodi.

3. Pika 1 e këtij neni zbatohet edhe për ngjarjet, që përfshijnë avionët shqiptarë jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, si dhe për ngjarjet, që përfshijnë avionët e huaj, të cilët, në kohën e ngjarjes, operohen nga operatorë shqiptarë.

Neni 103

Raportimi vullnetar

1. Personi, që ushtron funksione të ngjashme në operime të tjera të aviacionit civil, përveç atyre të përcaktuara në pikën 1 të nenit 102 të këtij Kodi, i raporton vullnetarisht AAC-së ngjarjet, të cilat rrezikojnë ose, nëse nuk korrigjohen, mund të rrezikojnë një avion, personat brenda tij ose çdo person tjetër.

2. AAC-ja garanton anonimatën e raportuesit vullnetar dhe konfidencialitetin e të dhënave.

Neni 104

Rregullat për raportimin e ngjarjeve

Rregulla të hollësishme për raportimin e ngjarjeve parashikohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

KREU X

SIGURIA

Neni 105

Qëllimi

1. Qëllimi i këtij kreu është vendosja dhe zbatimi i masave të përshtatshme për parandalimin e veprimeve të paligjshme në aviacionin civil, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare dhe në veçanti me marrëveshjen shumëpalëshe.

2. Në kuptim të këtij Kodi, “siguria” është kombinimi i masave, i burimeve njerëzore dhe materiale, me qëllim ruajtjen e aviacionit civil ndaj akteve të ndërhyrjes së paligjshme.

Organizimi i sigurisë në aviacionin civil

1. AAC-ja është autoriteti përgjegjës për sigurinë e aviacionit civil, përveç kur parashikohet ndryshe në këtë Kod.

2. Përveçse kur parashikohet ndryshe në këtë Kod, AAC-ja ndërmerr masat e nevojshme për parandalimin e ndërhyrjeve të paligjshme në sigurinë e aviacionit civil. Për këtë, ky autoritet:

a) përcakton dhe zbaton masat e duhura për parandalimin e akteve të ndërhyrjes së paligjshme në aviacionin civil;

b) harton dhe zbaton:

i) programin kombëtar të sigurisë së aviacionit civil, i cili miratohet nga Këshilli i Ministrave;

ii) programin kombëtar të trajnimit për sigurinë e aviacionit civil, i cili miratohet me urdhër të përbashkët të ministrit që mbulon çështjet e transportit ajror dhe të ministrit që mbulon rendin publik.

iii) programin kombëtar të kontrollit të cilësisë për sigurinë e aviacionit civil, i cili miratohet nga ministri;

c) miraton programet e sigurisë, të hartuara nga transportuesit ajrorë dhe operatorët e aerodromit;

ç) kontrollon zbatimin e dispozitave të përcaktuara në programet e sigurisë së aerodromit, të transportuesve ajrorë dhe operatorëve të aerodromit;

d) bashkërendon veprimtarinë në fushën e sigurisë me forcat ushtarake të Republikës së Shqipërisë, institucionet shtetërore të sigurisë, shërbimet e policisë dhe të doganës, transportuesit ajrorë dhe operatorët e aerodromeve;

dh) vlerëson pastërtinë e figurës së personelit, sikurse parashikohet nga ky Kod.

3. Në përmbushjen e këtyre funksioneve, AAC-ja këshillohet me ministrinë përgjegjëse për rendin publik, ministrinë që mbulon transportin dhe çdo institucion tjetër, sipas rastit.

4. Për të bashkërenduar masat për zbatimin e planit kombëtar të sigurisë së aviacionit civil dhe të gjitha standardet për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjeve të paligjshme krijohet Komiteti Kombëtar i Sigurisë së Aviacionit Civil, i kryesuar nga drejtuesi i AAC-së.

5. Përbërja dhe përgjegjësitë e Komitetit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozimin e ministrit, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Programi kombëtar i sigurisë së aviacionit civil (PKSAC)

Programi kombëtar i sigurisë së aviacionit civil përmban të gjitha masat për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë.

Neni 108

Programi kombëtar i trajnimit për sigurinë e aviacionit civil

1. AAC-ja, në bashkëpunim me ministrinë, e cila mbulon çështjet e rendit publik, harton dhe zbaton programin kombëtar të trajnimit për sigurinë e aviacionit civil. Programi ka për qëllim aftësimin e anëtarëve të fluturimit, të ekuipazhit të kabinës, si dhe të personelit në tokë, në mënyrë që ata të zbatojnë kërkesat e sigurisë së aviacionit dhe t'u përgjigjen akteve të ndërhyrjes së paligjshme në sigurinë e aviacionit civil.

2. Programi kombëtar i trajnimit për sigurinë e aviacionit civil përfshin edhe rregullat për përzgjedhjen, kualifikimin, trajnimin dhe certifikimin e personelit të sipërpërmendur.

Neni 109

Programi i sigurisë për aerodromin

1. Operatori i një aerodromi harton, zbaton dhe përditëson programin e sigurisë për aerodromin, në përputhje me kërkesat e programit kombëtar për sigurinë e aviacionit civil.

2. Programi i sigurisë për aerodromin përfshin çështjet si më poshtë:

- a) vendosjen e kufijve ndërmjet zonës tokësore dhe zonës ajrore;
- b) vendosjen e zonave me siguri të kufizuar në aerodrom;
- c) kontrollin e hyrjes në zonat ajrore dhe në zonat me siguri të kufizuar;
- ç) kontrollin e pastërtisë së figurës dhe trajnimin e personelit, që ka akses në zonat me siguri të kufizuar.

Neni 110

Programi i sigurisë së transportuesve ajrorë

Transportuesi ajror, që ofron shërbime nga Republika e Shqipërisë, harton, zbaton dhe përditëson programin për sigurinë, në përputhje me programin kombëtar për sigurinë e aviacionit civil.

Neni 111

Kontrolli i pastërtisë së figurës së personelit

1. Personeli i aviacionit, që do të ketë akses në zonat me siguri të kufizuar, ose që punon në pozicione të lidhura me sigurinë, i nënshtrohet kontrollit të pastërtisë së figurës për një periudhë jo më të shkurtër se pesë vjet. Kontrolli përsëritet në intervale të rregullta, të cilat nuk duhet të tejkalojnë periudhën prej pesë vjetësh.

2. Kontrolli i pastërtisë së figurës kryhet me kërkesë të AAC-së nga ministria, që mbulon çështjet e rendit publik, në përputhje me aktet ligjore dhe nënligjore në fuqi.

3. Pika 2 e këtij neni nuk paragjykon të drejtën dhe detyrimin e ofruesve të shërbimeve në aviacionin civil për t'i propozuar AAC-së iniciimin e kontrollit të pastërtisë së figurës së personelit përkatës.

4. Rregullat për kontrollin e pastërtisë së figurës së personelit në aviacion përcaktohen me rregullore, të miratuar nga ministri përgjegjës për rendin publik.

Neni 112

Programi kombëtar për kontrollin e cilësisë së sigurisë së aviacionit civil

1. Programi kombëtar për kontrollin e cilësisë së sigurisë së aviacionit civil përmban masat e nevojshme të monitorimit të kontrollit të cilësisë, të marra për vlerësimin e vazhdueshëm të zbatimit të programit kombëtar për sigurinë e aviacionit civil, përfshirë dhe politikat ku bazohet ky program.

2. Masat e programit kombëtar të kontrollit të cilësisë së sigurisë së aviacionit civil janë të detyrueshme për çdo person ose ent, subjekt i këtij programi.

Neni 113

Mënyrat e kontrollit

1. Mënyrat e kontroleve përfshijnë auditime të sigurisë, inspektime, analiza dhe investigime nga auditorë të kualifikuar.

2. Procedurat dhe detyrat për mënyrat e kontrollit, sipas pikës 1 të këtij neni, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

KREU XI

PËRGJEGJËSIA DHE TË DREJTAT E PASAGJERËVE

Nënkreu I

Rregulla të përgjithshme

Neni 114

Shkëmbimi i njësive monetare

1. Konvertimi në lek i shumave të pasqyruara në të drejtat e posaçme të tërheqjes (SDR), në rastet e procedimeve gjyqësore, bëhet sipas vlerës së lekut kundrejt SDR-së në datën e gjykimit. Vlera e lekut kundrejt SDR-së llogaritet sipas metodës së vlerësimit të Fondit Monetar Ndërkombëtar, në fuqi, në datën e gjykimit, për kryerjen e operacioneve ose të transaksioneve.

2. Termi “E drejtë e posaçme e tërheqjes” (*Special Drawing Rights - SDR*) është njësi monetare e Fondit Monetar Ndërkombëtar.

Neni 115

Juridiksioni

1. Në rast se transportimi ajror i nënshtrohet Konventës së Montrealit, juridiksioni rregullohet nga kjo konventë. Kur gjykatat shqiptare kanë juridiksion, sipas nenit 33, paragrafi 2, të Konventës së Montrealit, veprimet për kërkim dëmi, bazuar në vdekjen apo plagosjen trupore të një pasagjeri, duhet të ngrihen përpara gjykatës në vendin, ku pasagjeri ka adresën kryesore dhe të përhershme në ditën e aksidentit.

2. Paditë e ngritura, sipas dispozitave nga neni 126 deri te neni 128 të këtij Kodi, mund t'i nënshtrohen juridiksionit të gjykatave të vendit të destinacionit.

Në rast të nenit 131 të këtij Kodi, paditë për kërkim dëmi kundër transportuesit në fjalë mund të ngrihen, gjithashtu, përpara gjykatës që ka nën juridiksion transportuesin e kontraktuar dhe paditë kundër transportuesit të kontraktuar mund të ngrihen në gjykatën që ka nën juridiksion transportuesin në fjalë.

3. Padia për shpërblimin e dëmit mund të bëhet edhe në gjykatën e vendit ku ndodh aksidenti ose incidenti.

Nënkreu II

Përgjegjësia për dëmtimet ndaj palëve të treta

Neni 116

Përgjegjësia e operatorit të avionit

1. Operatori i avionit është përgjegjës për dëmtime të shkaktuara në rast vdekjeje ose dëmtimi trupor të një personi apo për dëmtime të pronës, në rast se aksidenti, që shkakton dëmin, ndodh gjatë operimit të avionit.

2. Në kuptim të këtij kreu, termi “operator” është personi, i cili po përdorte avionin në kohën kur u shkaktua dëmtimi, ose personi me drejta për të përdorur avionin, drejtpërdrejt ose tërthorazi, i cili ka mbajtur kontrollin e lundrimit të avionit. Një person konsiderohet se po përdor një avion, kur ai e përdor personalisht ose kur punonjësit apo agjentët e tij përdorin avionin gjatë periudhës së punësimit të tyre, pavarësisht nëse është apo jo brenda qëllimit të detyrave të tyre.

Pronari i regjistruar i avionit prezumohet operator dhe njihet si personi përgjegjës, përveç rasteve kur, gjatë procesit gjyqësor për përcaktimin e përgjegjësisë së tij, ai provon se operatori ishte një person tjetër.

Në kuptim të këtij Kodi, “operimi i avionit” përfshin përdorimin e një avioni nga çasti kur forca ushtrohet mbi motorët, për qëllim lëvizjeje ose ngritja në fluturim, derisa ai kthehet në tokë dhe motorët e tij janë fikur plotësisht. Gjithashtu, ky term nënkupton lëvizjen e një avioni nga mjetet tërheqëse ose shtytëse, apo nga fuqi, që janë karakteristike për zhvendosjen dhe ngritjen në ajër të avionit, veçanërisht rrymat ajrore.

3. Përgjegjësia që rrjedh nga kontrata i nënshtrohet përcaktimeve në nenet 125 deri 134 të këtij Kodi dhe përgjegjësia që rrjedh nga veprimtaritë e avionëve shtetërorë i nënshtrohet përcaktimeve në nenet 135 dhe 136 të këtij Kodi.

4. Një person që dëmtohet gjatë trajnimit të tij në aviacion, ngre padi ndaj trajnuesit, në bazë të dispozitave të përgjithshme përkatëse.

5. Në rast se avioni përdoret pa dijeninë dhe miratimin e pronarit, përdoruesi është përgjegjës në vend të pronarit. Pronari është bashkëpërgjegjës, kur ai mundëson përdorimin e avionit në mënyrë të tillë. Pronari është personi përgjegjës, kur përdoruesi është i punësuar nga pronari i avionit ose kur ai përdor avionin me miratimin e pronarit. Ky rregull nuk përjashton nga përgjegjësia përdoruesin e avionit.

Neni 117

Kompensimi në rast vdekjeje

1. Në rast vdekjeje të një personi, kompensimi përfshin koston e trajtimit mjekësor, të ardhurat e munguara të viktimës së aksidentit gjatë trajtimit mjekësor, deri në çastin e vdekjes dhe koston e funeralit, të cilat i rimbursohen personit që është i detyruar të mbulojë këto shpenzime.

2. Në rast se viktimja e aksidentit ka detyrime financiare ndaj një personi të tretë në kohën e aksidentit, sipas detyrimeve ligjore, personi përgjegjës për kompensim është përgjegjës edhe për shlyerjen e këtyre detyrimeve, të cilat viktimja parashikohet t'i shlyente gjatë jetës së tij. Ky rregull zbatohet edhe ndaj një personi të tretë, i cili ka qenë konceptuar, por nuk kishte lindur në kohën e aksidentit.

Neni 118

Kompensimi në rast dëmtimi trupor

1. Në rast të dëmtimit trupor, kompensimi përfshin:

- a) shpenzimet e trajtimit mjekësor;
- b) të ardhurat e munguara gjatë periudhës së trajtimit mjekësor të të plagosurit;
- c) të ardhurat e munguara gjatë periudhës së humbjes së përkohshme ose të përhershme, si pasojë e kufizimeve lokomotore (mendore dhe lëvizëse);
- ç) të ardhurat e pakësuara, si pasojë e kufizimeve lokomotore (mendore dhe lëvizëse);
- d) shpenzimet, si pasojë e rritjes së nevojave vetjake.

2. Viktimja mund të pretendojë një kompensim të drejtë monetar për dëmtimet jomonetare.

Neni 119

Shuma e përgjegjësisë

1. Masa maksimale e ngritjes (MMN) është maksimumi i masës, me të cilën avioni mund të ngrihet në fluturim, e cila korrespondon me një masë specifike për secilin tip avioni, siç përcaktohet në certifikatën e vlefshmërisë ajrore të avionit.

2. Shuma e përgjegjësisë për një aksident kufizohet, sipas MMN-së së avionit, si më poshtë:

- a) më pak se 500 kg deri në 750 000 SDR;
- b) më pak se 1 000 kg deri në 1 500 000 SDR;
- c) më pak se 2 700 kg deri në 3 000 000 SDR;
- ç) më pak se 6 000 kg deri në 7 000 000 SDR;

- d) më pak se 12 000 kg deri në 18 000 000 SDR;
- dh) më pak se 25 000 kg deri në 80 000 000 SDR;
- e) më pak se 50 000 kg deri në 150 000 000 SDR;
- ë) më pak se 200 000 kg deri në 300 000 000 SDR;
- f) më pak se 500 000 kg deri në 500 000 000 SDR;
- g) 500 000 kg dhe më shumë deri në 700 000 000 SDR.

3. Në rastet e vdekjeve dhe të dëmtimeve trupore, përgjegjësia është e kufizuar deri në 100 000 SDR.

4. Në rast se shuma totale e kompensimit të viktimeve të të njëjtit aksident tejkalon shumën maksimale, që jepet në pikën 2 të këtij neni, kompensimi për çdo viktimë duhet të zvogëlohet, në mënyrë të barabartë, në përputhje me raportin e shumës totale të kërkuar me shumën maksimale.

5. Në rast se kërkohet kompensimi për dëmtim vetjak dhe dëmtim material, dy të tretat e shumës maksimale, sipas pikës 2 të këtij neni, do të paguhen për dëmtimet vetjake. Në rast se kjo shumë nuk është e mjaftueshme për të mbuluar të gjitha kërkesat, ajo duhet të jepet në mënyrë të përpjesshme. Një e treta e shumës maksimale duhet të jepet në mënyrë të përpjesshme për dëmtimet materiale dhe për dëmtimet personale, të cilat nuk janë mbuluar ende.

Neni 120

Kompensimi me pagesa periodike

1. Në rast se një viktimë humbet, përkohësisht ose përgjithmonë, aftësinë për të fituar të ardhura apo kjo aftësi kufizohet, kompensimi paguhet në mënyrë periodike. Ky rregull zbatohet për kompensimet që paguhen për kufizimet lokomotore (mendore ose lëvizëse), për rritjen e nevojave vetjake ose për ndihmën ndaj një personi të tretë, sipas pikës 2 të nenit 117 të këtij Kodi.

2. Në rastin e marrjes së pagesës periodike, përfituesi mund të kërkojë të sigurohet për vazhdueshmërinë e pagesës ose rritjen e pagesës, nëse gjendja financiare e personit përgjegjës bie në mënyrë të ndjeshme.

Neni 121

Kufizime të veprimit

Dispozitat ligjore të Kodit Civil të Republikës së Shqipërisë për dëmet zbatohen edhe për kërkimin e dëmshpërblimeve, për dëmet e parashikuara në këtë kre.

Neni 122

Parashkrimi i kërkesës për shpërblimin e dëmit

1. Përfituesi humbet të drejtat e tij, sipas këtij Kodi, nëse ai nuk ia kërkon ato personit përgjegjës, brenda një periudhe prej tre vjetësh, që nga çasti kur ai vihet në dijeni për dëmet dhe për personin përgjegjës të aksidentit.

2. Përfituesi nuk humbet të drejtat e tij, në rast se ai nuk i kërkon ato si pasojë e rrethanave, të cilat nuk varen prej tij, ose në rast se personi përgjegjës vihet vetë në dijeni për aksidentin brenda tre vjetëve.

Neni 123

Dëmet e shkaktuara nga më shumë se një avion

1. Në rast se dëmet janë shkaktuar nga më shumë se një avion, operatorët e avionëve përgjigjen bashkërisht dhe veç e veç.

2. Ndërmjet palëve, operatorët e avionëve janë përgjegjës, në përputhje me shkallën e shkaktimit të dëmit nga secili. I njëjti parim zbatohet për dëmtimet e shkaktuara ndaj njërit operator, për përgjegjësinë e operatorit tjetër.

Neni 124

Përgjegjësia, bazuar në dispozita të tjera ligjore

Dispozitat e tjera ligjore, në bazë të të cilave operatori, përdoruesi ose çdo person i tretë mund të vlerësohet përgjegjës në një shkallë më të gjerë për dëmtimet, të cilat kanë ndodhur gjatë operimit të avionit, nuk preken nga nenet e mësipërme.

Nënkreu III

Përgjegjësia kontraktuese

Neni 125

Fusha e zbatimit

Dispozitat e këtij nënkreu zbatohen për përgjegjësinë e bazuar në një kontratë transporti ajror, për vdekjen dhe dëmtimet trupore të një pasagjeri, në rastin e një aksidenti, të vonesave të transportit të një pasagjeri dhe të shkatërrimit, humbjes, dëmtimit ose të vonesës së bagazheve dhe për sigurimet e tyre, vetëm në rast se ato nuk parashikohen apo rregullohen nga konventa për unifikimin e rregullave të caktuara, që lidhen me transportimin ajror ndërkombëtar, arritur në Montreal më 28 maj 1999 (Konventa e Montrealit), ose detyrimet e marrëveshjes shumëpalëshe për ZPEA-në.

Neni 126

Dëmtimet vetjake

1. Transportuesi është përgjegjës për dëmin e shkaktuar, në rast vdekjeje ose dëmtimi trupor të një pasagjeri, vetëm në rast se aksidenti, me pasojë vdekjen ose dëmtimin, ndodh në bordin e avionit apo gjatë procesit të ngjitjes ose zbritjes nga bordi i avionit.

2. Transportuesi nuk është përgjegjës për dëmet, që rrjedhin sipas pikës 1 të këtij neni, për masën e dëmeve mbi 100 000 SDR, për çdo pasagjer, në rast se transportuesi provon se:

a) një dëmtim i tillë nuk ndodh si pasojë e pakujdesisë, veprimeve të gabuara ose neglizhencës nga transportuesi, punonjësit ose agjentët e tij;

b) një dëmtim i tillë ndodh vetëm si pasojë e pakujdesisë, veprimeve të gabuara ose neglizhencës nga një palë e tretë;

Shuma maksimale e pikës 2 të këtij neni zbatohet, gjithashtu, edhe për kompensimin me pagesa periodike.

3. Në rast se shuma totale, që duhet t'i paguhet disa përfituesve për vdekjen ose dëmtimin trupor, sipas pikës 1 të këtij neni, është më e madhe se kufiri i parashikuar, dhe në rast se transportuesi është shkarkuar nga përgjegjësia, sipas pikës 2 të këtij neni, shuma e përgjegjësive përkatëse zvogëlohet në përpjesëtim me raportin e shumës totale të kërkuar dhe shumës maksimale, sipas pikës 2 të këtij neni.

Neni 127

Vonesa në transport

1. Transportuesi është përgjegjës për dëmtimet e shkaktuara nga vonesat në transportimin ajror të pasagjerëve. Transportuesi nuk është përgjegjës për dëmet, shkaktuar nga vonesa, kur provon se ai, punonjësit dhe agjentët e tij morën të gjitha masat e mundshme, për të shmangur dëmtimin, ose kur provon se marrja e masave të tilla ishte e pamundur.

2. Në rast dëmi, të shkaktuar nga vonesa në transportimin e një personi, siç përcaktohet në pikën 1 të këtij neni, përgjegjësia e transportuesit për çdo pasagjer kufizohet deri në 4 150 SDR. Ky kufizim nuk respektohet, në rast se provohet që dëmtimi shkaktohet nga neglizhenca e transportuesit, punonjësit ose agjentëve të tij, e bërë me qëllim për të shkaktuar dëm.

Neni 128

Dëmtimi i bagazheve

1. Transportuesi është përgjegjës për dëmet e shkaktuara në rast shkatërrimi, humbjeje ose dëmtimi të bagazheve të dorëzuara (*checked baggage*), kur këto veprime ndodhin në bordin e avionit apo gjatë periudhës, në të cilën bagazhi i dorëzuar është në përgjegjësinë e transportuesit. Transportuesi nuk është përgjegjës, kur dëmtimi rrjedh nga një defekt i trashëguar, cilësi ose cen i bagazhit.

2. Transportuesi është përgjegjës për dëmin e shkaktuar, në rast vonese të bagazhit të dorëzuar, përveçse kur vërtetohet se ai, punonjësit dhe agjentët e tij morën të gjitha masat e mundshme, për të shmangur dëmtimin, ose kur marrja e masave të tilla ishte e pamundur.

3. Në rast humbjeje, shkatërrimi ose dëmtimi të bagazhit të dorës (*hand baggage*), përfshirë edhe sendet vetjake, transportuesi është përgjegjës, nëse vërtetohet që ai, punonjësit dhe agjentët janë fajtorë për veprimet e kryera. Në rast vonese të bagazhit të dorës, zbatohet, sipas rastit, pika 2 e këtij neni.

4. Në rastet e pikave 1, 2 dhe 3 të këtij neni, përgjegjësia e transportuesit për shkatërrimin, humbjen, dëmtimin ose vonesën kufizohet në 1 000 SDR për çdo pasagjer. Ky kufizim nuk respektohet nëse, në kohën kur bagazhi i dorëzuar është marrë nga transportuesi, pasagjeri bën një deklaratë të veçantë interesi për dorëzimin në destinacion dhe, sipas rastit, paguan një shumë shtesë. Në këtë rast, transportuesi paguan shumën e deklaruar, përveç rastit kur ai provon se shuma e deklaruar është më e madhe se interesi aktual i pasagjerit në dorëzimin në destinacion.

5. Pika 4 e këtij neni nuk respektohet në rast se dëmtimet janë të qëllimshme ose shkaktohen nga neglizhenca e transportuesit, punonjësve ose agjentëve të tij.

6. Në rast dëmtimi, pritësi i bagazheve ankohet tek transportuesi në çastin e zbulimit të dëmtimit, por jo më vonë se shtatë ditë nga data e marrjes, në rastin e bagazhit të dorëzuar. Në rast dëmtimi, për arsye vonese, ankimi bëhet jo më vonë se 21 ditë nga data kur ai ka marrë bagazhin në dorëzim. Ankesa bëhet me shkrim. Nëse ankesa nuk bëhet brenda afateve, transportuesi nuk mban përgjegjësi. Nëse pasagjeri e pranon bagazhin e dorëzuar pa ndonjë rezervë, presumohet se bagazhi është marrë pa dëmtime.

7. Në rast se bagazhi i dorëzuar ka humbur, kërkesa, sipas pikës 1 të këtij neni, bëhet vetëm nëse transportuesi pranon humbjen ose me kalimin e periudhës 21-ditore nga data kur bagazhi duhej të kishte arritur.

Neni 129

Përgjegjësia e bazuar në dispozita të tjera ligjore

1. Pretendimi për zhdëmtim bëhet vetëm sipas kushteve dhe kufizimeve të parashikuara në këtë nënkre, pavarësisht se në cilën dispozitë ligjore mund të jetë bazuar.

2. Përgjegjësia e punonjësit ose agjentit të transportuesit, për dëme të shkaktuara jashtë rregullimeve ligjore të këtij nënkreu, kufizohet në rast se këto të fundit vërtetojnë se kanë vepruar brenda qëllimit të detyrave të tyre.

3. Në rastet e sipërpërmendura, totali i shumave të dëmshpërblimit nga transportuesi, punonjësit ose agjentët e tij nuk duhet të kalojë kufijtë, sipas këtij nënkreu.

Neni 130

Transportimi i njëpasnjëshëm nga ajri

1. Në rast se transportimi nga ajri është kryer nga transportues të ndryshëm të njëpasnjëshëm dhe rezultati është vdekja, dëmtimi trupor ose vonesa e pasagjerit, përgjegjësia bie vetëm mbi transportuesin, i cili kryen transportimin ajror, gjatë të cilit ndodhi aksidenti ose vonesa, përveçse kur, me anë të marrëveshjeve të shprehura, transportuesi i parë merr përgjegjësinë për të gjithë udhëtimin.

2. Në rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi ose vonese të bagazhit, transportuesi i parë, transportuesi i fundit, si dhe ai që kryen transportimin, gjatë të cilit shkaktohet dëmtimi, sipas pikës 1 të këtij neni, mbajnë përgjegjësi bashkërisht dhe veç e veç.

Transportimi ajror i kryer nga një person i ndryshëm nga transportuesi i kontraktuar

1. Dispozitat e këtij neni zbatohen kur një person, në vijim referuar si transportuesi i kontraktuar, i cili, në parim, lidh një kontratë transporti me një pasagjer ose me një person, i cili vepron për llogari të një pasagjeri dhe një person tjetër, në vijim referuar si transportuesi aktual, i cili në emër të transportuesit të kontraktuar, kryen, plotësisht apo pjesërisht, transportin, por nuk përmbush kushtet e transportit të njëpasnjëshëm, sipas pikës 1 të nenit 130 të këtij Kodi. Transportuesi aktual prezumohet se vepron në emër të transportuesit të kontraktuar, përveçse kur provohet e kundërta. Transportuesi i kontraktuar dhe transportuesi aktual janë përgjegjës bashkërisht dhe veç e veç.

2. Në rast se transportuesi kryen transport ajror vetëm në një pjesë të udhëtimit, ai është përgjegjës vetëm për dëmet e ndodhura në atë pjesë udhëtimi.

3. Veprimet dhe mosveprimet e transportuesit aktual, të punonjësve dhe agjentëve të tij, të cilët veprojnë brenda objektit të detyrave të tyre për transportimin nga transportuesi aktual, konsiderohen se janë edhe të transportuesit të kontraktuar. Veprimet dhe mosveprimet e transportuesit të kontraktuar, të punonjësve dhe agjentëve të tij, të cilët veprojnë brenda objektit të detyrave të tyre për transportimin nga transportuesi aktual, konsiderohen se janë edhe të transportuesit aktual. Veprime ose mosveprime të tilla nuk e ngarkojnë transportuesin aktual me përgjegjësi, që i tejkalojnë shumat e përmendura në nenet 126 deri në 128 të këtij Kodi. Marrëveshjet e veçanta, sipas të cilave transportuesi i kontraktuar merr përsipër detyrime të paparashikuara nga ky kre, apo heqja dorë nga të drejtat e njohura nga ky kre ose deklarata e veçantë interesi për dorëzimin e bagazhit në destinacion, e parashikuar në pikën 4 të nenit 128 të këtij Kodi, nuk cenojnë transportuesin aktual, përveçse kur ai bie dakord.

4. Në transportimin e kryer nga transportuesi aktual mund të ngrihet padi për zhdëmtim ndaj këtij transportuesi ose transportuesit të kontraktuar, apo kundër të dyve së bashku. Në rast se padia ngrihet kundër njërit prej transportuesve, ai transportues ka të drejtë të kërkojë që transportuesi tjetër të thirret në proces.

5. Nëse vërtetohet se punonjësit ose agjentët e transportuesit veprojnë gjatë transportimit, brenda objektit të detyrave të tyre, ata kanë të drejtë të përfitojnë nga kushtet dhe kufizimet e përgjegjësisë, të parashikuara nga ky kre për transportuesin, për të cilin ata punojnë.

6. Në transportimin e kryer nga transportuesi aktual, totali i shumës së dëmshpërblimit nga ky transportues, transportuesi i kontraktuar, si dhe nga punonjësit dhe agjentët, që veprojnë brenda objektit të detyrave të tyre, nuk duhet të kalojë shumën më të lartë, e cila mund të vendoset ose për transportuesin e kontraktuar ose për transportuesin aktual, sipas këtij kreu, por asnjë subjekt nuk është përgjegjës për një shumë, që e tejkalon kufirin e zbatueshëm për atë subjekt.

Neni 132

Dispozita të zbatueshme

Nenet 117, 118 dhe 120 zbatohen, gjithashtu, për përgjegjësinë kontraktuese.

Neni 133

Kufizime të pretendimeve

E drejta për kërkimin e dëmit humbet, nëse padia nuk ngrihet brenda një periudhe prej dy vjetësh, llogaritur nga data e mbërritjes në destinacion, ose nga data kur avioni duhet të kishte arritur, apo nga data kur transporti u ndërpre.

Neni 134

Zbatimi i detyrueshëm

Dispozitat e kontratës së transportit dhe marrëveshjet e veçanta, të hyra në fuqi përpara ndodhjes së dëmtimit, të cilat janë në kundërshtim me rregullat e përcaktuara në këtë kre, janë absolutisht të pavlefshme.

Nënkreu IV

Përgjegjësia për avionët shtetërorë

Neni 135

Dëmtimet ndaj palëve të treta

Në rast se një avion shtetëror shkakton dëmet e përmendura në nenin 116 të këtij Kodi, operatori është përgjegjës sipas dispozitave të këtij kreu, me përjashtim të nenit 119 të këtij Kodi.

Neni 136

Dëmtimi ndaj pasagjerëve

1. Operatori i avionit shtetëror është përgjegjës në rastin e një aksidenti, me pasojë vdekjen ose dëmtimin trupor të një pasagjeri. Përgjegjësia e tij është e kufizuar në shumën 100 000 SDR për pasagjer kur:

a) dëmi nuk është shkaktuar nga veprimet ose mosveprimet e paligjshme dhe të qëllimshme të tij ose të punonjësve të tij;

b) dëmtimi ka qenë shkaktuar vetëm nga veprimet ose mosveprimet e paligjshme dhe të qëllimshme të një personi të tretë.

2. Operatori i avionit është përgjegjës, kur gjatë transportit me avion shtetëror, bagazhet ose materialet, të cilat pasagjeri i kishte me vete, janë shkatërruar ose dëmtuar nga një aksident. Në këtë rast, përgjegjësia kufizohet në 1 000 SDR, përveçse kur

dëmtimi është shkaktuar në mënyrë të qëllimshme ose nga neglizhenca e theksuar gjatë kryerjes së detyrës nga operatori apo punonjësit e tij.

3. Nenet 122, 129 pika 3 dhe 132 të këtij Kodi zbatohen, rast pas rasti, sipas rrethanave.

4. Përgjegjësia, sipas këtij neni, nuk mund të përjashtohet apo të kufizohet paraprakisht me marrëveshje.

Nënkkreu V

Sigurimi i detyruar

Neni 137

Sigurimi i detyruar

1. Transportuesit dhe operatorët ajrorë, që mbikalojnë ose fluturojnë brenda, ose/për/dhe nga territori i Republikës së Shqipërisë, duhet të sigurohen për të mbuluar përgjegjësinë e tyre, sipas këtij Kodi, ndaj pasagjerëve, bagazheve, ngarkesave dhe palëve të treta. Risku i mbuluar nga siguracioni përfshin aktet e luftës, terrorizmit, rrëmbimit të avionit, akte të sabotimit, veprime të paligjshme dhe rebelime civile.

2. Transportuesit dhe operatorët ajrorë mbulojnë me siguracion çdo fluturim, pavarësisht nga fakti se avioni operues është në pronësi ose në përdorim, nëpërmjet një marrëveshjeje qiraje apo marrëveshjeje për operime të përbashkëta apo *franchise*, marrëveshjeje për ndarje kodi (*code-share*) ose çdo lloj marrëveshjeje tjetër të kësaj natyre.

3. Detyrimi i sigurimit nuk zbatohet për avionët, të cilët janë në pronësi të Republikës së Shqipërisë.

4. Shumat minimale të mbulimit nga siguracioni do të përcaktohen në një rregullore, të miratuar nga Këshilli i Ministrave.

Nënkkreu VI

Mbrojtja e pasagjerit

Neni 138

Mohimi i hyrjes në bord, anulimi apo vonesat e gjata të fluturimeve

1. Në rast mohimi të hyrjes në bord, anulimi ose vonesash të gjata të fluturimeve, e drejta e pasagjerëve për t'u kompensuar, për ridrejtim, e drejta e tyre për ndihmë dhe kujdes përcaktohen me akt nënligjor, të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare e veçanërisht me marrëveshjen shumëpalëshe.

2. Pika 1 e këtij neni zbatohet pa cenuar të drejtat e tjera të pasagjerëve, të cilat rrjedhin nga një kontratë transporti ajror, sipas kreut XI të këtij Kodi.

3. AAC-ja është autoriteti përgjegjës për zbatimin e pikës 1 të këtij neni, për sa i përket fluturimeve nga aeroportet e vendosura në Republikën e Shqipërisë dhe fluturimeve nga një vend i tretë në këto aeroporte. AAC-ja merr të gjitha masat e nevojshme për të siguruar respektimin e të drejtave të pasagjerëve.

4. Në rast të cenimit të të drejtave të pasagjereve, përveç masës së gjobës të parashikuar në këtë Kod, AAC-ja merr edhe masa të tjera, të cilat përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 139

Informacioni për identitetin e transportuesit operues

1. Menjëherë pas rezervimit, pavarësisht nga mënyrat e përdorura për rezervim, kontraktuesi i transportuesit ajror duhet të njoftojë pasagjerin për identitetin e transportuesit ose të transportuesve operues.

2. Kur identiteti i transportuesit/transportuesve operues nuk është akoma i ditur në kohën e rezervimit, kontrata e transportuesit ajror duhet të garantojë që pasagjeri të informohet për emrin/emrat e transportuesit/transportuesve operues që kryejnë ose mund të kryejnë fluturimin/fluturimet në fjalë. Në një rast të tillë pasagjeri informohet për identitetin e transportuesit/transportuesve operues menjëherë pas përcaktimit të tyre.

3. Kur transportuesi apo transportuesit operues ka/kanë ndryshime pas rezervimit, kontraktuesi i transportuesit ajror, pavarësisht arsyes për ndryshim, duhet të ndërmarrë menjëherë të gjitha hapat e nevojshëm për të siguruar se pasagjeri është njoftuar për ndryshimet, sa më shpejt të jetë e mundur. Në të gjitha rastet, pasagjerët duhet të njoftohen të pika e kontrollit (*check-in*) ose gjatë hyrjes në avion (*boarding*), ku kërkohet kontroll i mëtijshëm i biletës për fluturimet e njëpasnjëshme.

4. Transportuesi ajror ose operatori turistik (*tour operator*), sipas rastit, duhet të sigurojë që pasagjeri të informohet për identitetin e transportuesit/transportuesve operues, sa më shpejt të jetë e mundur, veçanërisht në rastet kur një identitet i tillë ndryshohet.

5. Në rast se një agjent shitës bilete nuk është njoftuar për identitetin e transportuesit ajror operues, ai nuk do të përgjigjet për mospërmbushjen e detyrimeve, të parashikuara nga ky nen.

6. Detyrimi i kontraktuesit të transportuesit ajror për të njoftuar pasagjerët për identitetin e transportuesit/transportuesve operues duhet të specifikohet në kushtet e përgjithshme të shitjes, të zbatueshme në kontratën e transportimit.

Neni 140

E drejta për rimbursim ose ridrejtim

1. Neni 139 i këtij Kodi nuk cenon të drejtën e pasagjerit për rimbursim ose ridrejtim, në përputhje me rregulloren e dalë në zbatim të nenit 138 të këtij Kodi.

2. Transportuesi ajror i kontraktuar, i cili do të kryejë fluturimin sipas kontratës së transportit ajror, do të rimbursojë ose do të sigurojë të drejtën për ridrejtim, në përputhje me rregulloren e miratuar sipas nenit 138 të këtij Kodi kur:

a) transportuesi ajror operues, për të cilin pasagjeri është njoftuar, bën pjesë në listën e komunitetit dhe i nënshtrohet një ndalimi në operim, i cili ka çuar në anulimin e fluturimit në fjalë, ose i cili mund të kishte çuar në anulim, nëse fluturimi do të ishte kryer brenda ZPEA-së;

b) transportuesi ajror operues, për të cilin pasagjeri është njoftuar, është zëvendësuar nga një transportues tjetër, i cili bën pjesë në listën e komunitetit dhe i

nënshtrohet një ndalimi në operim, i cili ka çuar në anulimin e fluturimit në fjalë, ose i cili mund të kishte çuar në anulim, nëse fluturimi do të ishte kryer brenda ZPEA-së;

c) me kusht që, kur fluturimi nuk anulohet, pasagjeri vendos për të mos kryer fluturimin.

Neni 141

Zbatueshmëria

1. Nenet 139 dhe 140 të këtij Kodi do të zbatohen për transportin ajror të pasagjerëve, kur fluturimi është pjesë e një kontrate transporti e kur transporti ka filluar nga një aeroport, brenda ZPEA-së dhe fluturimi nisët:

a) nga një aeroport i ZPEA-së;

b) nga një aeroport i një vendi të tretë dhe mbërrin në një aeroport të ZPEA-së;

c) nga një aeroport i një vendi të tretë dhe mbërrin në një aeroport tjetër të një vendi të tretë.

2. Nenet 139 e 140 të këtij Kodi do të zbatohen pavarësisht, nëse fluturimi është i skeduluar ose i paskeduluar dhe është pjesë ose jo e një pakete dhe nuk do të prekë të drejtat e pasagjerëve të rregulluara nga ligje të tjera për paketat e udhëtimit dhe sistemet e kompjuterizuara të rezervimit.

3. Sanksionet për shkeljen e neneve 139 e 140 të këtij Kodi do të përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

KREU XII

KUNDËRVAJTJET DHE GJOBAT

Neni 142

Kundërvajtjet administrative dhe sanksionet

1. Shkeljet e mëposhtme të rregullave të këtij Kodi dhe të akteve ligjore, të dala në zbatim të tij, kur nuk përbëjnë vepër penale, përbëjnë kundërvajtje administrative dhe dënohen me gjobë nga 500 000 deri 1 000 000 lekë, nëse:

a) operatori ajror cenon parimin e lirisë së vendosjes së çmimeve, në përputhje me nenin 11 të këtij Kodi;

b) transporti ajror kryhet pa pasur një licencë të vlefshme operimi, në përputhje me nenin 13 të këtij Kodi;

c) transporti ajror tregtar kryhet pa një COA të vlefshme, në përputhje me nenin 16 të këtij Kodi;

ç) shërbimet ajrore të programuara kryhen pa pasur një licencë të vlefshme rruge dhe/ose pa pasur leje për të operuar shërbime ajrore të programuara, në përputhje me nenin 17 të këtij Kodi;

d) një anëtar i ekuipazhit të fluturimit ose personel tjetër i aviacionit nuk ka një licencë të vlefshme, në përputhje me dispozitat e neneve 18 deri në 20 të këtij Kodi;

dh) një avion operohet pa pasur licencat dhe certifikatat e vlefshme, në përputhje me nenin 25 të këtij Kodi;

- e) një avion operohet pa pasur një licencë të vlefshme trafiku, në përputhje me nenet 26 e 27 të këtij Kodi;
- ë) pronari ose, në rastin e transportit ajror tregtar, operatori i avionit, nuk mirëmban vazhdimisht avionin, në përputhje me kushtet e vlefshmërisë ajrore, sipas nenit 31 të këtij Kodi;
- f) piloti në komandë nuk mban në bord dokumentet e përshkruara nga nenet 39 e 40 të këtij Kodi;
- g) operatori ajror nuk zbaton kërkesat e përcaktuara në nenet 41, 42 e 43 të këtij Kodi;
- gj) një aerodrom operohet pa një licencë të vlefshme aerodromi, në përputhje me nenin 47 të këtij Kodi;
- h) një subjekt i licencuar për një aerodrom nuk e operon aerodromin, në përputhje me licencën e aerodromit dhe me manualin e shërbimeve dhe të operimeve të aerodromit, si edhe/ose nuk mirëmban një aerodrom, në përputhje me kushtet e operimit të sigurt e të rregullt;
- i) sistemet radionaviguese, ndriçuese dhe meteorologjike në një aerodrom nuk përmbushin kërkesat e përcaktuara sipas këtij Kodi apo rregulloreve të nxjerra për zbatimin e tij;
- j) një ndërtesë është ndërtuar në kundërshtim me nenin 51 të këtij Kodi;
- k) ndërtesat ndërhyjnë me instalimet e KLME-së, në përputhje me nenin 52 të këtij Kodi;
- l) nuk riparohen apo zëvendësohen shenjat, në përputhje me nenin 53 të këtij Kodi;
- ll) një fushë për ulje avionësh dhe një fushë për uljen e mjeteve të tjera fluturuese, në përputhje me nenin 74 të këtij Kodi, nuk operohen në përputhje me kërkesat e përcaktuara sipas këtij Kodi apo rregulloret e nxjerra në zbatim të tij dhe/ose nuk mirëmbahen për të siguruar operimin e sigurt e të rregullt;
- m) një avion operohet në kundërshtim me nenet nga 75 deri në 77 të këtij Kodi;
- n) një operator i një aerodromi nuk vendos, zbaton dhe mirëmban një program të sigurisë së aerodromit, në përputhje me nenin 109 të këtij Kodi;
- nj) një transportues ajror, që ofron shërbime nga Republika e Shqipërisë, nuk vendos, zbaton dhe mirëmban një program të sigurisë së operatorit, në përputhje me nenin 110 të këtij Kodi;
- o) një transportues ajror, që ofron shërbime nga Republika e Shqipërisë, nuk mban një sigurim të detyrueshëm, në përputhje me nenin 137 të këtij Kodi;
- p) cenohen të drejtat e pasagjerit, në përputhje me nënkreun VI të kreut XI të këtij Kodi.

Neni 143

Komisioni i shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative

1. Për shqyrtimin e kundërvajtjeve administrative krijohet komisioni i shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative (KSHKA), i cili përbëhet nga 5 veta dhe drejtohet nga drejtuesi i AAC-së. Procedura dhe funksionimi i këtij komisioni përcaktohen me urdhër të ministrit.

2. Sanksionet administrative, të vendosura nga KSHKA-ja, sipas këtij neni dhe njoftimi për vendimin e marrë nënshkruhen nga kryetari i komisionit.

Neni 144

Ankimi ndaj vendimeve të komisionit

1. Kundër vendimit të KSHKA-së mund të bëhet ankim te ministri brenda 30 ditëve nga data e njoftimit të këtij vendimi. Me kalimin e 30 ditëve nga data e dorëzimit të kërkesës te ministri, ankuesi i drejtohet gjykatës.

2. Ankimimi në rrugë gjyqësore nuk e pengon ekzekutimin e vendimit të komisionit.

Neni 145

Statusi i përkohshëm

Të gjitha detyrat dhe funksionet e parashikuara në këtë Kod për AAC-në do të vazhdojnë të kryhen nga Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil deri në krijimin e Autoritetit të Aviacionit Civil.

Neni 146

Dispozita kalimtare

Brenda 2 vjetëve nga hyrja në fuqi e këtij Kodi, ngarkohet Këshilli i Ministrave dhe ministrat përgjegjës për nxjerrjen e akteve nënligjore në zbatim të tij.

Aktet nënligjore në fuqi, në çastin e miratimit të këtij Kodi, të cilat nuk bien në kundërshtim me të, vazhdojnë të mbeten në fuqi.

Neni 147

Shfuqizimet

Me hyrjen në fuqi të këtij Kodi, ligji nr. 7877, datë 30.11.1994 “Për Aviacionin Civil Shqiptar”, ligji nr. 8310, datë 19.3.1998 “Për sigurinë në Aviacionin Civil Shqiptar” dhe ligji nr.8374, datë 15.07.1998 “Për përdorimin e hapësirës ajrore të Republikës së Shqipërisë“, shfuqizohen.

Neni 148

Hyrja në fuqi

Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

K R Y E T A R E
Jozefina Topalli (Çoba)