

LIGJ
Nr. 34/2012

**PËR RATIFIKIMIN E MARRËVESHJES NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE
TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË SHTETIT TË KATARIT PËR
SHËRBIMET AJRORE**

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së shtetit të Katarit për shërbimet ajrore.

Neni 2

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

Miraturar në datën 29.3.2012

**Shpallur me dekretin nr. 7387, datë 10.4.2012 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Bamir Topi**

MARRËVESHJE
NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE
QEVERISË SË SHTETIT TË KATARIT PËR SHËRBIMET AJRORE

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e shtetit të Katarit,
duke qenë palë në Konventën e Aviacionit Ndërkombëtar Civil të hapur për nënshkrim në
Çikago, më 7 dhjetor 1944;
me dëshirën për të përfunduar një marrëveshje plotësuese të kësaj Konvente, për qëllimin e
vendosjes së shërbimeve ajrore ndërmjet dhe tej territoreve të tyre përkatëse,
kanë rënë dakord si më poshtë.

Neni 1
Përkufizime

Për qëllimet e kësaj marrëveshjeje, përveç kur konteksti e kërkon ndryshe:

1. Termi "Konventa" është Konventa për Aviacionin Ndërkombëtar Civil e hapur për nënshkrim në Çikago, më 7 dhjetor 1944, dhe përfshin çdo aneks të miraturar në pajtim me nenin 90 të kësaj konvente dhe çdo ndryshim të anekseve ose konventës në pajtim me nenet 90 dhe 94 të saj, në masën që ato anekse dhe ndryshime kanë hyrë në fuqi ose janë ratifikuar nga të dyja palët kontraktuese.



2. Termi “marrëveshje” është kjo marrëveshje, aneksi që i bashkëlidhet asaj dhe çdo protokoll ose dokumente të ngjashme që ndryshojnë këtë marrëveshje ose aneks.

3. Termi “autoritete aeronautike” janë: në rastin e Qeverisë së shtetit të Katarit, Kryetari i Autoritetit të Aviacionit Civil dhe çdo person ose organ tjetër i autorizuar të përmbushë çdo funksion që tashmë ushtrohet nga ky kryetar ose funksione të ngjashme dhe në rastin e Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë, Ministri i Punëve Publike dhe Transportit që vepron në emër të Autoritetit të Aviacionit Civil ose, në të dyja rastet, çdo autoritet ose person tjetër me kompetenca për të përmbushur funksionet që tashmë ushtrohen nga ato autoritete.

4. Termi “linjë ajrore e caktuar” është një linjë ajrore që është caktuar dhe autorizuar në pajtim me nenin 4 të kësaj marrëveshjeje.

5. Termat “shërbim ajror”, “shërbim ajror ndërkombëtar”, “linjë ajrore” dhe “ndalim pa qëllim trafik”, kanë kuptimet që u caktohen përkatësisht atyre në nenin 96 të Konventës.

6. Termi “kapacitet” në lidhje me një avion është aftësia mbajtëse e një avioni që ofrohet për një itinerar ose seksion itinerari; dhe në lidhje me një shërbim të përcaktuar ajror është kapaciteti i avionit, i përdorur për këtë shërbim, i shumëzuar me shpeshtësinë e fluturimeve, të operuara nga ky avion në një periudhë dhe itinerar apo seksion të caktuar itinerari.

7. Termat “shërbime të miratuara” dhe “itinerare të përcaktuara” kanë kuptimin përkatësisht të shërbimeve ndërkombëtare ajrore të planifikuara dhe të itinerareve të përcaktuara në aneksin e kësaj marrëveshjeje.

8. Termi “tarifë” janë çmimet që duhet të paguhet për transportin e pasagjerëve, bagazhit dhe mallrave dhe kushtet në të cilat zbatohen ato çmime, duke përfshirë çmimet dhe kushtet për agjencitë dhe shërbimet e tjera ndihmëse, por duke përjashtuar shpërblimin dhe kushtet për transportin e postës.

9. Termi “detyrimet e përdoruesit” janë tarifatat ose normat që vendosen për përdorimin e aeroporteve, pajisjeve të navigimit dhe shërbimet e tjera përkatëse që ofrohen nga njëra palë kontraktuese për tjetrën.

10. Termi “territor” në lidhje me një shtet ka kuptimin që i caktohet në nenin 2 të Konventës së Çikagos.

Neni 2

Zbatueshmëria e Konventës së Çikagos

Dispozitat e kësaj marrëveshjeje u nënshtrohen dispozitave të Konventës në masën që këto dispozita janë të zbatueshme për shërbimet ajrore ndërkombëtare.

Neni 3

Dhënia e të drejtave

1. Secila palë kontraktuese i jep palës tjetër kontraktuese të drejtat e mëposhtme në lidhje me shërbimet ajrore ndërkombëtare të planifikuara:

- a) të drejtën për të fluturuar mbi territorin pa ndaluar;
- b) të drejtën për të bërë ndalesa në territor pa qëllime trafiku.

2. Secila palë kontraktuese i jep palës tjetër kontraktuese të drejtat e përcaktuara në këtë marrëveshje për qëllimin e vendosjes së shërbimeve ajrore ndërkombëtare të planifikuara në itineraret e specifikuar në seksionin e përshtatshëm të grafikëve bashkëlidhur kësaj marrëveshjeje. Këto shërbime dhe itinerare në vijim quhen përkatësisht “shërbimet e miratuara” dhe “itineraret e specifikuar”. Gjatë kryerjes së një shërbimi të miratuar në një itinerar të përcaktuar, linjat ajrore të caktuara nga secila palë kontraktuese gëzojnë, përveç të drejtave të parashikuara në paragrafin 1 të

këtij neni, të drejtën për të bërë ndalesa në territorin e palës tjetër kontraktuese në pikat e përcaktuara për atë itinerar në grafikët e bashkëlidhur kësaj marrëveshjeje me qëllim të marrjes në bord dhe të disbarkimit të pasagjerëve dhe mallrave duke përfshirë postën, të kombinuar ose veçmas.

3. Asgjë në paragrafin 2 të këtij neni nuk konsiderohet t'u japë linjave ajrore të një pale kontraktuese, privilegjin e marrjes në bord, në territorin e palës tjetër kontraktuese, pasagjerë dhe mallra duke përfshirë postën e transportuar me shpërblim ose pagesë dhe të destinuar për një pikë tjetër në territorin e palës tjetër kontraktuese.

Neni 4 **Caktimi dhe autorizimi**

1. Secila palë kontraktuese ka të drejtën të caktojë me shkrim për palën tjetër kontraktuese një linjë ajrore për qëllimet e operimit të shërbimeve të miratuara në itineraret e specifikuar.

2. Me marrjen e një caktimi të tillë, pala tjetër kontraktuese, në pajtim me dispozitat e paragrafëve 3 dhe 4 të këtij neni, jep pa vonesë për linjën ajrore të caktuar autorizimet e përshtatshme për operimin.

3. Autoritetet aeronautike të një pale kontraktuese mund të kërkojnë që linja ajrore e caktuar nga pala tjetër kontraktuese t'i bindë ata që ajo është e kualifikuar të përmbushë kushtet e parashikuara në bazë të ligjeve dhe rregulloreve që zbatohen normalisht dhe në mënyrë të arsyeshme për operimin e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga këto autoritete në pajtim me dispozitat e konventës.

4. Secila palë kontraktuese ka të drejtën të refuzojë dhënien e autorizimit të operimit të përmendur në paragrafin 2 të këtij neni ose të caktojë ato kushte që ajo mund t'i çmojë të nevojshme për ushtrimin nga linja ajrore e caktuar të të drejtave të përcaktuara në nenin 3 të kësaj marrëveshjeje, në çdo rast kur kjo palë kontraktuese nuk është e bindur që pronësia lëndore dhe kontrolli efektiv i asaj linje ajrore i është dhënë palës kontraktuese që ka caktuar linjën ajrore ose shtetasve të saj.

5. Nëse një linjë duhet të caktohet dhe autorizohet, ajo në çdo kohë mund të fillojë të ofrojë shërbimet e miratuara, me kusht që të jetë në fuqi një tarifë e përcaktuar në pajtim me dispozitat e nenit 8 të kësaj marrëveshjeje në lidhje me shërbimet.

Neni 5 **Revokimi ose pezullimi i autorizimit të operimit**

1. Secila palë kontraktuese ka të drejtën të revokojë një autorizim operimi ose të pezullojë ushtrimin e të drejtave të specifikuar në nenin 3 të kësaj marrëveshjeje nga një linjë ajrore e caktuar nga pala tjetër kontraktuese, ose të caktojë ato kushte që ajo mund t'i çmojë të nevojshme për ushtrimin e këtyre të drejtave:

a) në çdo rast nëse nuk është e bindur që pronësia lëndore dhe kontrolli efektiv i asaj linje ajrore i është dhënë palës kontraktuese që ka caktuar linjën ajrore ose shtetasve të kësaj pale kontraktuese; ose

b) në rastin e mosrespektimit nga kjo linjë ajrore të ligjeve ose rregulloreve të palës kontraktuese që ka dhënë këto të drejta; ose

c) në rast se linja ajrore nuk operon në pajtim me kushtet e parashikuara sipas kësaj marrëveshjeje.

2. Përveç kur revokimi, pezullimi ose caktimi i menjëhershëm i kushteve të përmendura në paragrafin 1 të këtij neni është thelbësor për të parandaluar shkeljen e mëtejshme të ligjeve ose rregulloreve, kjo e drejtë ushtrohet vetëm pas konsultimeve me palën tjetër kontraktuese.



Neni 6

Përfshirja nga detyrimet doganore dhe detyrimet e tjera

1. Avioni i operuar në shërbimet ajrore ndërkombëtare nga linja ajrore e caktuar nga një palë kontraktuese, si dhe pajisjet e tyre të rregullta, furnizimet me karburant dhe lubrifikantë, dhe mallrat që mbahen në bordin e këtij avioni (duke përfshirë ushqimin, pijet, duhanin) përfshihen nga të gjitha detyrimet doganore, tarifat e inspektimit dhe detyrimet e tjera të ngjashme me mbërritjen në territorin e palës tjetër kontraktuese, me kusht që këto pajisje dhe furnizime të mbeten në bordin e avionit deri në atë moment që ato rieksporthen ose përdoren gjatë kohës së udhëtimit të kryer mbi atë territor.

2. Ata, gjithashtu, përfshihen nga këto detyrime, tarifa dhe pagesa, me përfshirje të pagesave që përputhen me shërbimet e kryera:

a) rezervat e avionit që merren në bord në territorin e një pale kontraktuese, brenda kufijve të caktuar nga autoritetet e kësaj pale kontraktuese dhe për përdorim në bordin e një avioni të nisur dhe të angazhuar në një shërbim ajror ndërkombëtar të palës tjetër kontraktuese;

b) pjesët e këmbimit dhe pajisjet e rregullta që jepen në territorin e një pale kontraktuese për mirëmbajtjen ose riparimin e avionit që përdoret në shërbimet ajrore ndërkombëtare nga linja ajrore e caktuar e palës tjetër kontraktuese;

c) karburanti dhe lubrifikantët që jepen në territorin e një pale kontraktuese për avionët që nisen të një linje të caktuar të palës tjetër kontraktuese të përfshirë në një shërbim ajror ndërkombëtar, edhe nëse këto pajisje duhet të përdoren në pjesën e udhëtimit të kryer mbi territorin e palës kontraktuese në të cilën ato merren në bord;

d) materialet publitare, artikujt e uniformës dhe dokumentacioni i avionit që nuk kanë vlerë tregtare, të cilat përdoren nga linjat e caktuara të një pale kontraktuese në territorin e palës tjetër kontraktuese;

e) pajisjet e zyrës që jepen në territorin e një pale kontraktuese me qëllim që të përdoren në zyrat e linjës së caktuar të palës tjetër kontraktuese, me kusht që këto pajisje të jenë në dispozicion të atyre zyrave gjatë tre (3) vjetëve nga data e prezantimit të tyre në atë territor dhe që të zbatohet parimi i reciprocitetit.

Materialet e përmendura në nënparagrafët “a”, “b” dhe “c” më sipër mund të kërkojnë mbahen nën mbikëqyrjen ose kontrollin doganor.

3. Pasagjerët, bagazhet dhe mallrat në transitin e drejtpërdrejtë në territorin e një pale kontraktuese dhe që nuk largohen nga zona e aeroportit të rezervuar për këtë qëllim u nënshtrohen një kontrolli shumë të thjeshtëzuar. Bagazhi dhe mallrat në transit të drejtpërdrejtë përfshihen vetëm nga detyrimet doganore dhe taksat e tjera të ngjashme.

4. Pajisjet e rregullta në fluturim, si dhe të gjitha materialet dhe furnizimet që mbahen në bordin e avionit të një pale kontraktuese mund të shkarkohen në territorin e palës tjetër kontraktuese vetëm me aprovimin e autoriteteve doganore të atij territori. Në këtë rast, ato mund të vendosen nën mbikëqyrjen e këtyre autoriteteve deri në atë moment që ato rieksporthen ose disponohen ndryshe në pajtim me rregulloret doganore.

Neni 7

Parimet që rregullojnë operimin e shërbimeve të miratuara

1. Linjat ajrore do të kenë mundësi të drejta dhe të barabarta për linjat ajrore të të dyja palëve kontraktuese për të operuar shërbimet e miratuara në itineraret e specifikuar ndërmjet territoreve të tyre përkatëse.

2. Në operimin e shërbimeve të miratuara, linja e caktuar e një pale kontraktuese merr parasysh interesat e linjës ajrore të caktuar nga pala tjetër kontraktuese, me qëllim që të mos ndikojë në mënyrë të parregullt në shërbimet që jep kjo e fundit plotësisht ose pjesërisht në të njëjtat itinerare.

3. Shërbimet e miratuara që jepen nga linjat e caktuara të palëve kontraktuese mbajnë një raport të ngushtë me kërkesat e publikut për transport në itineraret e caktuara dhe kanë si objektiv të tyre kryesor sigurimin, në një faktor të arsyeshëm ngarkese, e kapacitetit të përshtatshëm për të përmbushur kërkesat e tashme dhe të parashikuara në mënyrë të arsyeshme për transportin e pasagjerëve dhe mallrave duke përfshirë postën me origjinë ose destinacion territorin e palës kontraktuese që ka caktuar linjën. Realizimi i transportit të pasagjerëve dhe mallrave duke përfshirë postën e marrë në bord dhe që dorëzohet në pikat e itinerareve të specifikuar në territoret e shteteve të ndryshme nga ai që ka caktuar linjën, bëhet në pajtim me parimet e përgjithshme që kapaciteti ka të bëjë me:

- a) kërkesat e trafikut për në dhe nga territori i palës kontraktuese që ka caktuar linjën;
- b) kërkesat e trafikut të zonës në të cilën kalon shërbimi i miratuar, pas marrjes parasysh të shërbimeve të tjera të transportit të caktuara nga linjat e shteteve që përbëjnë zonën; dhe
- c) kërkesat e operimit të plotë të linjës.

Neni 8

Tarifat

1. Tarifat që caktohen nga linja e një pale kontraktuese për transportin për në ose nga territori i palës tjetër kontraktuese caktohen në nivele të arsyeshme, duke marrë parasysh të gjithë faktorët përkatës, duke përfshirë koston e operimit, fitimin e arsyeshëm dhe tarifën e linjave të tjera.

2. Tarifat paraqiten për aprovim tek autoritetet aeronautike të të dyja palëve kontraktuese të paktën dyzet e pesë (45) ditë para datës së propozuar për prezantimin e tyre. Në raste të veçanta, kjo periudhë mund të shkurtohet, sipas pëlqimit të autoriteteve përkatëse.

3. Ky aprovim mund të jepet shprehimisht. Nëse asnjë nga autoritetet aeronautike nuk ka shprehur mosmiratimin brenda tridhjetë (30) ditëve nga data e paraqitjes, në pajtim me paragrafin 2 të këtij neni, këto tarifa konsiderohen të aprovuara. Në rastin e shkurtimit të periudhës për paraqitje, sipas parashikimit të paragrafit 2, autoritetet aeronautike mund të bien dakord, që periudha brenda së cilës duhet të njoftohet çdo mosmiratim është të paktën tridhjetë (30) ditë.

4. Nëse gjatë periudhës së zbatueshme në pajtim me paragrafin 3 të këtij neni, asnjë autoritet aeronautik nuk i bën autoritetit tjetër aeronautik njoftim për mosmiratimin e tij, autoritetet aeronautike të të dyja palëve kontraktuese, pas konsultimeve, përpiqen të caktojnë tarifën me marrëveshje të përbashkët.

5. Nëse autoritetet aeronautike nuk mund të bien dakord për asnjë tarifë të paraqitur atyre sipas paragrafit 2 të këtij neni, ose për caktimin e ndonjë tarife sipas paragrafit 4 të këtij neni, mosmarrëveshja zgjidhet në pajtim me dispozitat e nenit 18 të kësaj marrëveshjeje.

6. Një tarifë e caktuar në pajtim me dispozitat e këtij neni mbetet në fuqi derisa të jetë caktuar një tarifë e re. Megjithatë, një tarifë nuk vazhdon duke u mbështetur në këtë paragraf për më shumë se dymbëdhjetë (12) muaj pas datës në të cilën do të kishte skaduar.

7. Pa kufizuar zbatimin e konkurrencës së përgjithshme dhe ligjin për konsumatorin në çdo palë kontraktuese, ndërhyrja nga pala kontraktuese përfshin:

- a) parandalimin e tarifave ose praktikave të paarsyeshme diskriminuese;
- b) mbrojtjen e konsumatorëve nga tarifën që janë tepër të larta ose tepër kufizuese për shkak të abuzimit me pozitën dominuese ose praktikave në marrëveshje ndërmjet transportuesve ajrorë; dhe



c) mbrojtjen e linjave ajrore nga tarifat që janë tepër të ulëta për shkak të subvencionit ose mbështetjes së drejtpërdrejtë ose jo të drejtpërdrejtë nga qeveria.

Neni 9

Aprovimi i orareve

Linja e caktuar paraqet për aprovim tek autoritetet aeronautike të palës tjetër kontraktuese orarin e fluturimeve duke përfshirë tipin e avionit të përdorur, si dhe kapacitetin. Kjo duhet të paraqitet jo më vonë se 30 ditë para inaugurimit të fluturimeve të planifikuara. Kjo kërkesë zbatohet edhe për ndryshimet e mëvonshme. Në raste të veçanta, nëse është e nevojshme, afati kohor mund të shkurtohet pas konsultimeve ndërmjet autoriteteve të sipërpërmendura.

Neni 10

Dhënia e statistikave

Autoritetet aeronautike të palëve kontraktuese u paraqesin autoriteteve aeronautike të palës tjetër kontraktuese, me kërkesë të tyre, ato pasqyra periodike ose të tjera statistikore që mund të kërkojnë në mënyrë të arsyeshme për qëllimin e rishikimit të kapacitetit që ofrohet në shërbimet e miratuara nga linjat ajrore të caktuara të palëve kontraktuese të përmendura së pari në këtë nen. Këto deklarime përfshijnë të gjithë informacionin që kërkohet për të përcaktuar masën e trafikut që mbulohet nga ato linja ajrore për shërbimet e miratuara dhe origjinën dhe destinacionin e këtij trafiku.

Neni 11

Transferimi i fitimeve

1. Secila palë kontraktuese i jep linjës së caktuar të palës tjetër kontraktuese të drejtën e transferimit të lirë të fitimeve tej shpenzimeve që nxirren në territorin e palës kontraktuese përkatëse. Këto transferita kryhen mbi bazën e normave zyrtare të këmbimit ose nëse nuk ka norma zyrtare të këmbimit, sipas normave mbizotëruese të tregut të këmbimit të huaj për pagesa përkatëse.

2. Nëse një palë kontraktuese cakton kufizime për transferimin e fitimeve tej shpenzimeve nga linja e caktuar e palës tjetër kontraktuese, kjo e fundit ka të drejtën të vendosë kufizime reciproke për linjën e caktuar të asaj pale kontraktuese.

Neni 12

Siguria e aviacionit

1. Në pajtim me të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas të drejtës ndërkombëtare, palët kontraktuese riafirmojnë që detyrimi i tyre ndaj njëra-tjetrës për të mbrojtur sigurinë e aviacionit civil ndaj akteve të ndërhyrjeve të paligjshme përbën pjesë përbërëse të kësaj marrëveshjeje. Pa kufizuar të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas të drejtës ndërkombëtare, palët kontraktuese veprojnë veçanërisht në pajtim me dispozitat e konventës për veprat penale dhe veprimeve të tjera të caktuara që kryhen në bordin e avionit, të nënshkruar në Tokio, më 14 shtator 1963, me konventën për ndalimin e konfiskimit të paligjshëm të avionit, të nënshkruar në Hagë, më 16 dhjetor 1970 dhe me konventën për ndalimin e veprimeve të paligjshme kundër sigurisë së aviacionit civil të nënshkruar në Montreal, më 23 shtator 1971 dhe me protokollin për ndalimin e veprimeve të paligjshme të dhunës në aeroportet që i shërbejnë aviacionit ndërkombëtar civil, të bërë në Montreal, më 24 shkurt 1988, dhe dispozitat e marrëveshjeve shumëpalëshe që bëhen detyruese për të dyja palët kontraktuese.

2. Palët kontraktuese i japin njëra-tjetrës, me kërkesë, të gjithë ndihmën e nevojshme për të parandaluar veprimet e konfiskimit të paligjshëm të avionit civil dhe veprimet e tjera të paligjshme ndaj sigurisë së këtyre avionëve, pasagjerëve dhe ekuipazhit, aeroporteve dhe shërbimeve të navigimit ajror, dhe çdo kërcënim tjetër ndaj sigurisë së aviacionit civil.

3. Palët kontraktuese, në marrëdhëniet e tyre të ndërsjella, veprojnë në pajtim me dispozitat e sigurisë së aviacionit që janë vendosur nga organizata ndërkombëtare e aviacionit civil dhe janë caktuar si anekse të konventës për aviacionin ndërkombëtar civil, në masën që këto dispozita sigurie janë të zbatueshme për të dyja palët kontraktuese; ato kërkojnë që operatorët e avionëve të regjistruar të tyre ose operatorët e avionëve që kanë vendin kryesor të biznesit ose vendbanimin e përhershëm në territorin e tyre dhe operatorët e aeroporteve në territorin e tyre të veprojnë në pajtim me këto dispozita të sigurisë së aviacionit.

4. Secila palë kontraktuese bie dakord që këtyre operatorëve të avionëve mund t'u kërkohej të respektojnë dispozitat e sigurisë së aviacionit të përmendura në paragrafin 3 të mësipërm që kërkohej nga pala tjetër kontraktuese për hyrjen, largimin ose gjatë qëndrimit në territorin e asaj pale kontraktuese.

Secila palë kontraktuese garanton që të zbatohen masa të përshtatshme brenda territorit të saj për të mbrojtur avionin dhe për të inspektuar pasagjerët, ekuipazhin, artikujt që transportohen, bagazhet, mallrat dhe rezervat e avionit para dhe gjatë imbarkimit ose ngarkimit. Secila palë kontraktuese shqyrton pozitivisht çdo kërkesë nga pala tjetër kontraktuese për masa të veçanta dhe të arsyeshme të sigurisë për të trajtuar një rrezik të caktuar.

5. Nëse ndodh një incident ose kërcënim për një incident të një konfiskimi të paligjshëm të avionit civil ose veprim tjetër kundër sigurisë së këtij avioni pasagjerëve dhe ekuipazhit të tij, aeroporteve ose pajisjeve të navigimit ajror, palët kontraktuese ndihmojnë njëra-tjetrën duke lehtësuar komunikimin dhe me masa të tjera të përshtatshme të synuara për ndërprerjen e menjëhershme dhe të sigurt të këtij incidenti ose kërcënimi të tij.

6. Nëse një palë kontraktuese ka probleme në lidhje me dispozitat e këtij neni mbi sigurinë e aviacionit, autoritetet aeronautike të një pale kontraktuese mund të kërkojnë konsultime të menjëhershme me autoritetet aeronautike të palës tjetër kontraktuese.

Neni 13

Siguria e aviacionit

1. Secila palë kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë për sa u përket standardeve të sigurisë në çdo zonë në lidhje me ekuipazhin e fluturimit, avionin ose operimin e tyre të miratuara nga pala tjetër kontraktuese. Këto konsultime zhvillohen brenda tridhjetë (30) ditëve nga kërkesa.

2. Nëse pas këtyre konsultimeve, një palë kontraktuese konstaton se pala tjetër kontraktuese nuk mban dhe administron me efektivitet standardet e sigurisë në një zonë të tillë që të jenë të paktën sa standardet minimale të caktuara në atë kohë në pajtim me konventën, pala e parë kontraktuese njofton palën tjetër kontraktuese për këto konstatime dhe hapat e konsideruar të nevojshëm për të respektuar këto standarde minimale dhe që pala tjetër kontraktuese do të marrë masa të përshtatshme korrigjuese. Mosmarrja nga pala tjetër kontraktuese e masave të përshtatshme brenda pesëmbëdhjetë (15) ditëve ose një periudhe tjetër më të gjatë, për të cilën bihet dakord është shkak për zbatimin e nenit 5 të kësaj marrëveshjeje.

3. Pavarësisht detyrimeve të përmendura në nenin 33 të konventës, bihet dakord që çdo avion që operohet nga linja e një pale kontraktuese për shërbimet për në ose nga territori i palës tjetër kontraktuese, ndërsa është në territorin e palës tjetër kontraktuese, mund t'i nënshtrohet një verifikimi nga përfaqësuesit e autorizuar të palës tjetër kontraktuese, në bord dhe përreth avionit për të kontrolluar vlefshmërinë e dokumenteve të avionit dhe atyre të ekuipazhit të tij dhe gjendjen e



jashtme të avionit dhe pajisjeve të tij (në këtë nen quhet “inspektim në ndalesë”), me kusht që kjo të mos shkaktojë vonesë të paarsyeshme.

4. Nëse një inspektim i tillë në ndalesë ose disa inspektime të tilla në ndalesë shkaktojnë:

a) shqetësim serioz që një avion ose operimi i një avioni nuk përmbush standardet minimale të caktuara në atë moment në pajtim me konventën; ose

b) shqetësim serioz, që ka mungesë të ruajtjes dhe administrimit efektiv të standardeve të sigurisë të caktuara në atë kohë në pajtim me konventën, pala kontraktuese që kryen inspektimin, për qëllimet e nenit 33 të konventës, është e lirë të nxjerrë përfundimin që kërkesat në bazë të të cilave janë dhënë ose konsideruar të vlefshme certifikata ose licencat në lidhje me atë avion ose në lidhje me ekuipazhin e atij avioni ose kërkesat, sipas të cilave operon avioni, nuk janë të barabarta ose mbi standardet minimale të vendosura në pajtim me konventën.

5. Në rastin ku hyrja për qëllimet e ndërmarrjes së inspektimit në ndalesë të një avioni të operuar nga linja ose linjat e një pale kontraktuese në pajtim me paragrafin 3 të mësipërm, nuk lejohet nga përfaqësuesit e asaj linje ose linjave, pala tjetër kontraktuese është e lirë të nxjerrë përfundimin që linden shqetësimet serioze të tipit të përmendur në paragrafin 4 të mësipërm dhe të nxjerrë përfundimet e përmendura në atë paragraf.

6. Secila palë kontraktuese rezervon të drejtën të pezullojë ose ndryshojë autorizimin e operimit të linjës së palës tjetër kontraktuese menjëherë në rastin kur pala e parë kontraktuese nxjerr përfundimin, si rezultat i një inspektimi në ndalesë, konsultimi ose tjetër, që veprimi i menjëhershëm është thelbësor për sigurinë e operimit të linjës.

7. Çdo veprim i një pale kontraktuese, në pajtim me paragrafin 2 ose 6 më sipër, ndërpritet menjëherë, sapo baza për marrjen e atij veprimi pushon së ekzistuari.

Neni 14

Pagesat e përdoruesit

Çdo pagesë që mund të caktohet ose lejohet të caktohet nga një palë kontraktuese për përdorimin e aeroporteve ose pajisjeve të navigimit ajror nga avioni i palës tjetër kontraktuese nuk është më e lartë se ato që do të paguheshin nga avioni vendas i përfshirë në shërbimet ajrore të planifikuara ndërkombëtare.

Neni 15

Zbatueshmëria e legjislacionit vendas

Ligjet dhe rregulloret e një pale kontraktuese në lidhje me lejimin ose largimin nga territori i pasagjerëve, ekuipazhit ose mallrave të avionit, si rregulloret në lidhje me hyrjen, lejen, emigrimin, pasaportat, doganën, monedhën, shëndetin dhe karantinën respektohen nga ose në emër të këtyre pasagjerëve, ekuipazhit ose mallrave gjatë hyrjes ose largimit, ose gjatë qëndrimit në territorin e palës kontraktuese.

1. Ligjet dhe rregulloret e një pale kontraktuese zbatohen në lidhje me pranimin ose largimin nga territori të avionit të angazhuar në navigimin ajror ndërkombëtar ose në lidhje me operimin dhe navigimin e këtij avioni të palës tjetër kontraktuese gjatë qëndrimit brenda territorit të saj.

2. Autoritetet përkatëse të palës tjetër kontraktuese kanë të drejtën pa vonesa të paarsyeshme të kontrollojnë avionin e palës tjetër kontraktuese menjëherë pas zbritjes ose para largimit dhe të inspektojnë certifikatën dhe dokumentet e tjera të parashikuara nga Konventa.

Neni 16
Aktivitetet tregtare

Secila palë kontraktuese lejon linjën e caktuar të palës tjetër kontraktuese të sjellë dhe të mbajë në territorin e palës tjetër kontraktuese punonjës dhe personel tjetër përgjegjës për administrimin, operacionet teknike dhe tregtare të aktiviteteve të tyre të shërbimeve ajrore në pajtim me rregullat dhe rregulloret e hyrjes, qëndrimit dhe punësimit të palës tjetër kontraktuese.

Neni 17
Konsultimi

1. Në frymën e bashkëpunimit të ngushtë, autoritetet aeronautike të palëve kontraktuese konsultojnë njëra-tjetrën herë pas here me qëllim sigurimin e zbatimit dhe respektimit të arsyeshëm të dispozitave të kësaj marrëveshjeje dhe grafikëve të bashkëlidhur dhe konsultohen nëse është e nevojshme për të parashikuar modifikimet e tyre.

2. Secila palë kontraktuese mund të kërkojë konsultimin me shkrim që fillon brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditësh nga data e marrjes së kërkesës, përveç kur palët kontraktuese bien dakord për zgjatjen e këtij afati.

Neni 18
Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Nëse lind një mosmarrëveshje ndërmjet palëve kontraktuese në lidhje me interpretimin ose zbatimin e kësaj marrëveshjeje, palët kontraktuese së pari përpiqen ta zgjidhin atë me bisedime.

2. Nëse palët kontraktuese nuk mund të arrijnë një zgjidhje me bisedime, ato mund të bien dakord të paraqesin mosmarrëveshjen për vendim para një personi ose organi; nëse ato nuk bien dakord, mosmarrëveshja, me kërkesë të një pale kontraktuese paraqitet për vendim të një gjykatë prej tre (3) arbitrash, ku një emërohet nga secila palë kontraktuese dhe i treti caktohet nga dy të emëruarit në këtë mënyrë. Secila prej palëve kontraktuese cakton një arbitër brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditëve nga data e marrjes nga njëra prej palëve kontraktuese prej tjetrës të një njoftimi nëpërmjet kanaleve diplomatike që kërkon gjykimin në arbitrazh të mosmarrëveshjes nga kjo gjykatë dhe arbitri i tretë emërohet brenda një periudhe tjetër prej gjashtëdhjetë (60) ditësh. Nëse një prej palëve kontraktuese nuk cakton një arbitër brenda afatit të caktuar, ose nëse arbitri i tretë nuk caktohet brenda afatit të caktuar, kryetari i këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, me kërkesë të një pale kontraktuese, mund të emërojë një arbitër ose arbitrat sipas rastit. Në këtë rast, arbitri i tretë është shtetas i një shteti të tretë dhe vepron si kryetar i gjykatës së arbitrazhit.

3. Secila prej palëve kontraktuese mbulon shpenzimet e arbitrit që ka caktuar, si dhe për përfaqësimin e saj në gjykimin në arbitrazh. Shpenzimet e kryetarit dhe çdo shpenzim tjetër mbulohet nga palët kontraktuese në pjesë të barabarta.

4. Pala kontraktuese respekton çdo vendim të dhënë në pajtim me paragrafin 2 të këtij neni.

Neni 19
Ndryshimet

1. Nëse një palë kontraktuese e konsideron të dëshirueshme modifikimin e ndonjë dispozite të kësaj marrëveshjeje, këto ndryshime, nëse bihet dakord ndërmjet palëve kontraktuese dhe nëse është e nevojshme pas konsultimeve në pajtim me nenin 17 të kësaj marrëveshjeje, hyjnë në fuqi pasi konfirmohen pas shkëmbimit të notave nëpërmjet kanaleve diplomatike.



2. Nëse ndryshimi ka të bëjë me dispozitat e marrëveshjes të ndryshme nga ato të grafikëve të bashkëlidhur, ndryshimi miratohet nga secila palë kontraktuese në pajtim me procedurat e saj kushtetuese.

3. Nëse ndryshimi ka të bëjë vetëm me grafikët e bashkëlidhur, ai bihet dakord ndërmjet autoriteteve aeronautike të të dyja palëve kontraktuese.

Neni 20

Regjistrimi tek Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil

Kjo marrëveshje dhe çdo ndryshim pasues i saj regjistrohet tek Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil nga shteti ku kryhet nënshkrimi i marrëveshjes.

Neni 21

Njohja e certifikatave dhe licencave

1. Certifikatat e përshtatshmërisë për fluturim, certifikatat e kompetencës dhe licencat e lëshuara ose të deklaruara të vlefshme nga një palë kontraktuese dhe që vazhdojnë të jenë në fuqi, njihen si të vlefshme nga pala tjetër kontraktuese për qëllimin e operimit të shërbimeve të parashikuara nga kjo marrëveshje, me kusht që kërkesat sipas të cilave janë lëshuar ose deklaruar të vlefshme këto certifikata ose licenca, të jenë të barabarta ose mbi standardet minimale që janë caktuar ose mund të caktohen në pajtim me Konventën. Megjithatë, secila palë kontraktuese rezervon të drejtën të refuzojë njohjen për qëllimet e fluturimeve mbi territorin e vet, të certifikatave të kompetencës dhe licencave të dhëna shtetasve të saj ose që janë deklaruar të vlefshme për ta nga pala tjetër kontraktuese ose nga një shtet tjetër.

2. Nëse privilegjet ose kushtet e licencave ose certifikatave të përmendura në paragrafin 1 të mësipërm, të lëshuara nga autoritete aeronautike të një prej palëve kontraktuese një personi ose linje të caktuar në lidhje me një avion që operon shërbimet e miratuara në itineraret e caktuara, do të lejonin një ndryshim nga standardet e caktuara sipas Konventës, dhe ky ndryshim është depozituar tek Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil, autoritetet aeronautike të palës tjetër kontraktuese mund të kërkojnë konsultime në pajtim me nenin 17 të kësaj marrëveshjeje me autoritetet aeronautike të asaj pale kontraktuese, me qëllim bindjen që praktika në fjalë është e pranueshme për ta. Mosarritja e një marrëveshjeje të pranueshme përbën shkak për zbatimin e nenit 5 të kësaj marrëveshjeje.

Neni 22

Përputhja me konventat shumëpalëshe

Nëse një konventë ose marrëveshje shumëpalëshe e përgjithshme e transportit ajror hyn në fuqi në lidhje me të dyja palët kontraktuese, kjo marrëveshje dhe anekset e saj konsiderohen të jenë ndryshuar përkatësisht.

Neni 23

Anekset

Anekset e kësaj marrëveshjeje konsiderohen të jenë pjesë e marrëveshjes dhe të gjitha referencat ndaj saj përfshijnë referencën tek anekset, përveç kur parashikohet shprehimisht ndryshe.

Neni 24
Përfundimi i marrëveshjes

Secila palë kontraktuese në çdo kohë mund të njoftojë palën tjetër kontraktuese për vendimin e saj për të prishur këtë marrëveshje; ky njoftim i komunikohet njëkohësisht, Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil. Në këtë rast, marrëveshja përfundohet dymbëdhjetë 12 muaj pas datës së marrjes së njoftimit nga pala tjetër kontraktuese, përveç kur njoftimi për prishjen tërhiqet me marrëveshje para skadimit të këtij afati. Në mungesë të njohjes së marrjes nga pala tjetër kontraktuese, njoftimi konsiderohet të jetë marrë katërbëdhjetë (14) ditë pas marrjes së njoftimit nga organizata ndërkombëtare e aviacionit civil.

Neni 25
Hyrja në fuqi

Kjo marrëveshje miratohet në pajtim me kërkesat kushtetuese në vendin e secilës palë kontraktuese dhe hyn në fuqi ditën e shkëmbimit të notave diplomatike nga palët kontraktuese.

Në dëshmi sa më sipër, të poshtëshënuarit, duke qenë rregullisht të autorizuar nga qeveritë e tyre përkatëse, kanë nënshkruar këtë marrëveshje.

Bërë në Tiranë, më 18 tetor 2011, në dy kopje në gjuhët shqipe, arabe dhe angleze ku të gjitha tekstet janë njëllë autotentike.

Në rast mospërputhjeje në interpretim, ka përparësi teksti në gjuhën angleze.

ANEKS

Grafiku i itinerarit 1

1. Itineraret që do të operohen nga linja e caktuar nga Republika e Shqipërisë

Nga	Pikë e ndërmjetme	Për në	Pikat përtej
1	2	3	4
Tirana	Çdo pikë	Doha	Çdo pikë
Doha	Çdo pikë	Tirana	Çdo pikë

2. Linja e caktuar nga Këshilli i Ministrave të Republikës së Shqipërisë, në të gjitha ose secilin prej fluturimeve, mund të mos ulet në ndonjë prej pikave të kolonës 2 dhe 4 më sipër, me kusht që shërbimet e miratuara për këto itinerare të fillojnë në një pikë në kolonën 1.

Grafiku i itinerarit 2

1. Itineraret që do të operohen nga linja e caktuar nga shteti i Katarit

Nga	Pikë e ndërmjetme	Për në	Pikat përtej
1	2	3	4
Doha	Çdo pikë	Tirana	Çdo pikë
Tirana	Çdo pikë	Doha	Çdo pikë

2. Linja e caktuar nga Qeveria e shtetit të Katarit, në të gjitha ose secilin prej fluturimeve, mund të mos ulet në ndonjë prej pikave të kolonës 2 dhe 4 më sipër, me kusht që shërbimet e miratuara për këto itinerare të fillojnë në një pikë në kolonën 1.