

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KUVENDI POPULLOR

L I G J

Nr.7877, datë 30.11. 1994

PËR AVIACIONIN CIVIL SHQIPTAR

Në mbështetje të nenit 16 të ligjit nr.7491 datë 29.4.1991 "Për dispozitat Kryesore Kushtetuese" me propozim të Këshillit të Ministrave

KUVENDI POPULLOR
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

KAPITULLI I

PARIME TË PËRGJITHSHME

Qëllimi

Neni 1

Ky ligj ka për qëllim përcaktimin dhe rregullimin e marëdhënieve ndërmjet shtetit dhe personave juridikë e fizikë, në përpunje me interesat kombëtare dhe normat ndërkombëtare, të aktiviteteve në fushën e Avacionit Civil.

Neni 2

Fusha e veprimit të ketij ligji

+ Fusha e veprimit e këtij Ligji shtrihet në të gjitha veprimtaritë e fushës së transportit ajror civil në Republikën e Shqipërisë.

Neni 3.

Përkufizime

Në këtë Ligj në se nuk thuhet ndryshe në kontekst:

a) "Drejtori e Përgjithshme e Aviacionit Civil" (DPAC), nënkuptohet:

Autoriteti Aeronautik Shqiptar nën vartësi të Ministrit të Transporteve dhe Komunikacioneve.

b) "Hapësira ajrore shqiptare" nënkuptohet:

Hapësira ajrore mbi tokën dhe ujrat territoriale nën sovranitetin e Republikës së Shqipërisë.

c) "Avione" nënkuptohet:

Cdo mjet që ngrihet në ajër duke shfrytëzuar ligjet e aerodinamikës.

ç) "Avione të shërbimit shtetërore" nënkuptohet:

Avionet e përdorur në shërbimet qeveritare, të ushtrisë, të policisë, të doganës dhe të shëndetësisë .

d) "Avione Civile shqiptare" nënkuptohen: të gjithë avionet që regjistrohen në Shqipëri, përveç atyre të shërbimeve shtetërore.

dh) "Rregjistrim i përkohshëm" nënkuptohet: rregjistrimi i një avioni që do operojë në territorin e Republikës së Shqipërisë përkohësisht dhe supervisioni teknik kryhet nga Autoriteti Aeronautik ku avioni ka qëne rregjistruar paraprakisht .

e) "Aerodrom" nënkuptohet: një zonë e caktuar mbi tokë ose uje , që përfshin pistat, ndërtesat, instalimet dhe paisjet, të cilat do të përdoren tërrësisht ose pjesërisht për mbëritjen, ngritjen dhe lëvizjen në sipërfaqe të avjonëve.

ë) "Aksident" nënkuptohet: një ngjarje e shoqëruar me veprimin e një avjoni e cila ndodh midis kohës kur një person zë avjonin me qëllim fluturimi deri në kohën kur këta persona kanë zbritur. Aksidentet konsiderohen si të tilla kur:

1- Një person është fatalisht i dëmtuar si rezultat i ndodhjes në avion, i kontaktit direkt me ndonjë pjesë të avjonit duke përfshirë edhe pjesët që mund të shkëputen prej tij, i shpërthimit të motorit.

Përjashtohen dëmtimet nga shkaqet natyrore, vetëimplikimet apo implikimet me persona të tjerë, si edhe kur dëmtimet janë të udhëtarëve pa biletë të fshehur jashtë zonave që normalisht janë të vlefshme për pasagjerët dhe ekupazhin.

2- Avjoni pëson dëmtim ose difekt strukturor i cili, ndikon ndjeshëm në fuqinë strukturore, aftësinë dhe karakteristikat e fluturimit të aeroplanit, dhe mund të kërkojë riparime dhe zëvendësimë të pjesëve të dëmtuara.

Përjashtohen rastet e dëmtimeve të motorit kur këto janë të kufizuara në turbinë, kapaket e tij ose aggregatet ndihmës, ose dëmtime të kufizuara të helikes

, pjesët e fundit të krahëve, antenat, gomat , sistemi i frenimit, ose kur në sipërfaqe të avjonit ka dhëmbëzime ose shpime.

3- avjoni ka humbur ose është i pa gjetshëm.

f) " Konventa e Cikagos " nënkuqtohet:

Konventa mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar e miratuar në Cikago më 7 dhjetor 1944 dhe duke përfshirë amendamentet e Konventës.

Çështjet e konventës së mësipërme që lidhen me sigurinë, janë pjesë e detyrueshme e këtij ligji.

Neni 4

Sovraniteti ajror shqiptar.

Republika e Shqipërisë ka të drejt të plotë dhe ekskluzive të sovranitetit mbi hapësirën ajrore shqiptare.

Neni 5

Përdorimi i hapësirës ajrore shqiptare

Hapësira ajrore shqiptare do të përdoret nga avionët ashtu sic parashikon ky ligj dhe aktet e tjera që lidhen me të.

Neni 6

Avionet që operojnë në hapësiren ajrore të Shqipërisë.

Mund të fluturojnë në hapësirën ajrore shqiptare:

a) Avionet të shërbimit shtetërore shqiptare.

b) Avionet civile shqiptare.

c) Avionet e autorizuar për të fluturuar në hapësirën ajrore shqiptare sipas Marrëveshjeve të Transportit Ajror të nënshkruar nga Republika e Shqipërisë.

ç) Avionet ushtarake të huaj fluturojnë në hapësirën ajrore

shqiptare me autorizimin e organit kompetent.

Avionet e tjerë civilë që nuk përmenden më sipër fluturojnë hapësirën ajrore shqiptare me autorizimin e Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil.

KAPITULLI II

ORGANIZIMI I AVACIONIT CIVIL

Neni 7

Këshilli i Ministrave, në zbatim të këtij ligji dhe në përputhje me detyrimet e aderimit te Republikës së Shqipërisë në Organizatën Ndërkombëtare të Avacionit Civil (ICAO), nxjer aktet e nevojshme nënligjore.

Neni 8

Këshilli Konsultativ i Avacionit Civil.

Për harmonizimin e interesave të ekonomisë së vendit ,turizmit etj, me ato të avacionit civil Krijohet Këshilli Konsultativ me përfaqësuesit e Ministrisë së Transporteve dhe Komunikacioneve, Ministrisë së Mbrojtjes, Ministrisë së Rendit, Ministrisë së Financave dhe Ministrisë së Drejtësisë dhe Ministrisë së Turizmit. Përberja dhe detyrat e tij përcaktohen nga Këshilli i Ministrave.

Neni 9
DPAC.

Për zbatimin e dispozitave të këtij ligji në fushën e aktiviteteve të transportit ajror civil ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme e Avacionit Civil (D P A C),

Neni 10

Buxheti

Këshilli i Ministrave përcakton tarifat si dhe masën e të ardhurave që kalon në favor të DPAC, për shërbimet e mëposhtme:

- 1-Licensat e lëshuara për aktivitetin në transportin ajror, agjensi të transportit ajror të rregullt dhe charter etj.
- 2-Licensave të personelit sipas kapitullit ~~X~~ → ^{IV} (N 32 - N 35)
- 3-Regjistrimin e avjonëve në regjistrin avacionit civil shqiptar .
- 4-Tarifës së shitjes së publikimeve aeronautike për operuesit ajror .
- 5-Marvëshjeve komerciale për shfrytëzimin e lirive të trafikut nga operues të huaj kur këto destinacione janë të lira dhe nuk shfrytezohen .

6- Të ardhurat nga kundravajtjet administrative .

KAPITULLI III

AVIONI DHE MIRËMBAJTJA E RREGJISTRIT AJROR

Neni 11

Avionet civil shqiptar

Një avion i regjistruar sipas dispozitave të këtij kapitulli do të jetë një avion civil shqiptar dhe duhet të mbajë shënjet e regjistrimit e të kombësisë shqiptare .

Neni 12

Një avion civil mund të regjistrohet në Shqipëri në se disponohet nga agjenci organizata, shoqëri tregtare, ndërmarrje shtetërore apo private, të themeluar sipas ligjeve shqiptare si dhe nga persona fizikë me nënshtetësi shqiptare.

Neni 13

Mbajtja e regjistrat të avionit

Në Drejtorinë e Përgjithshme të Avacionit Civil mbahet regjistri i avacionit civil shqiptar.

Ky regjistër do të quhet "Regjistri i avacionit civil shqiptar".
Dispozitat e Kodit Civil zbatohen për analogji edhe per regjistrin e avacionit civil shqiptar.

Neni 14

Hapja e regjistrat

Regjistri i avionëve civilë eshtë i hapur për publikun. Personat që kanë dokumente që lidhen me regjistrimin e një avioni të caktuar, autorizohen të shqyrtojnë veprimet regjistruese ende të pa mbaruara dhe dosjet e regjistrat si edhe të marrin kopje të dokumentave në fjalë përkundrejt pagesës për koston e tyre.

Neni 15

Kundërshtimet për regjistrimet

Kundërshtimet se regjistrimet nuk reflektojnë gjendjen legale aktuale shënohen në regjistër. Këto kundërshtime shënohen sipas vendimit të gjyqit përmbytje peng pasurie ose me pëlqimin e personit që cenohet si pasojë e ndryshimeve në regjistër.

Neni 16

Regjistrimi i avioneve civil shqiptar

Një avion civil i futur në regjistrimin e avionëve civil shqiptar duhet të fshihet nga regjistri i mëparshëm.

Neni 17

Regjistri i përkohshëm

Një avion i sjellë ne territorin e Republikës së Shqipërisë në bazë të rregullave duhet të registrohet përkohësisht, në qoftë se do operojë të paktën 6 muaj përmbytje peng pasurie ose me pëlqimin e personit që cenohet si pasojë e ndryshimeve apo organizmave që plotësojnë kushtet e këtij ligji.

Neni 18

Kërkesa për regjistrim

Përmbytje peng pasurie ose me pëlqimin e personit që cenohet si pasojë e ndryshimeve apo organizmave që plotësojnë kushtet e vëna nga ky ligj dhe të plotësojë një kërkesë formular në Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.

Regjistrimi nuk duhet të bëhet pa mbaruar procedurat legale përmbytje peng pasurie ose me pëlqimin e personit që cenohet si pasojë e ndryshimeve apo organizmave që plotësojnë kushtet e vëna nga ky ligj dhe të plotësojë një kërkesë formular në Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.

Përvjetorja e regjistrimit nuk duhet të bëhet pa mbaruar procedurat legale përmbytje peng pasurie ose me pëlqimin e personit që cenohet si pasojë e ndryshimeve apo organizmave që plotësojnë kushtet e vëna nga ky ligj dhe të plotësojë një kërkesë formular në Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.

Përvjetorja e regjistrimit nuk duhet të bëhet pa mbaruar procedurat legale përmbytje peng pasurie ose me pëlqimin e personit që cenohet si pasojë e ndryshimeve apo organizmave që plotësojnë kushtet e vëna nga ky ligj dhe të plotësojë një kërkesë formular në Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.

Neni 19

Përbajtja e Registrat

Regjistri i avioneve civilë dhe certifikata e regjistrimit duhet të kenë këto të dhëna:

- a) 1. Emrin e firmës që ka prodhuar avionin dhe adresën.
2. Datën e prodhimit dhe numërin e serisë.
3. Tipin, modelin dhe stampen e prodhuesit.
- b) 1. Emrin, mbiemrin, adresën e pronarit, emrin e firmës që e zotëron
dhe numërin e regjistrat së firmës. (Në qoftë se është person fizik).
2. Tipin e kompanisë, emrin e firmës, numërin e regjistrat, (në qoftë se
është ortakëri tregtar).
3. Emrin dhe adresën e zyrave (për shoqëri të tjera).
- c) Mënyrën e marrjes.
- d) Shenjën e regjistrimit.

Në rast se këto të dhëna ndryshojnë, mbajtësi i certifikatës duhet t'i drejtohet autoriteteteve të regjistrat pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Aviacinit Civil dhe të bëjë ndryshimet në regjistër dhe në certifikatë.

Neni 20

Kërkesa të përgjithshme për regjistrimin

Kërkesat për regjistrimin e avionit civil janë:

- 7 a) avioni duhet të plotesojë kushtet e dhëna në nenin 14 (12)
b) Nuk duhet të regjistrohet në ndonjë vend tjeter, dhe në rast se ka qënë i regjistruar, duhet të paraqitet një dokument ku vërtetohet fshirja nga regjistri i mëparshëm.
c) Të ketë një certifikatë të vlefshmërisë ajrore të lëshuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil.

Neni 21

Fshirja nga regjistri me iniciativë

Regjistrimi i një avioni shqiptar mund të anullohet në çdo kohë nga Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil kur krijohet bindja që:

- i- Pronësia e avjonit nuk është ajo e treguar në regjistër
ii- Ky regjistrim nuk është në përputhje me dispozitat e këtij kapitulli .
iii- Avjoni nuk plotëson kërkesat e nenit 14. (12)
iv- Avjoni mund të regjistrohet më mire në një vend tjeter.
v - Nuk është në interesin publik që avjoni të qëndrojë i regjistruar në Shqipëri.

Neni 22

Fshirja nga regjistri me kërkesë

Kur një avion civil shqiptar është shkatërruar ose presupozohet i humbur, ateherë me kërkesën e pronarit ai fshihet nga regjistri dhe certifikata revokohet.

Neni 23

Fshirja nga regjistri dhe mbrojtja e së drejtës së pengut

Përpala se një avion civil shqiptar të fshihet nga regjistri, personi që ka lënë pengun duhet të njoftohet për situatën. Atyre personave që nuk i dihet adresa, duhet të njoftohen me mjete publike dhe në të dyja rastet të lihet kohe për të paraqitur kundërshtimin e tyre. Në rastet kur nuk ka kundërshtim ose kur gjykata i ka quajtur kundërshtime pa bazë, avioni fshihet nga regjistri. Fshirja bëhet pasi të jetë shenuar që e drejta e kreditorëve të pengut rezervohet.

Neni 24

Akti nënligjor mbi regjistrimin e avionëve

Ministri i Transporteve përcakton, me akt nënligjor:

- klasifikimin e avionëve;
- përcaktimin e atyre që nuk regjistrohen;
- përshkrimin dhe mënyrën e mbajtjes së regjistrat;
- kualifikimin e personelit;
- mënyrën e regjistrimit të marrëdhenieve ligjore;
- rregullat për korigjimin, ndryshimin dhe fshirjen nga regjistri.

Neni 25

Statusi ligjor i avionit

Në qoftë se nuk përcaktohet ndryshe nga ky ligj, avonet i nënshtrohen dispozitave të legjislacionit mbi pasuritë e tundëshme.

Neni 26

Inspektimi dhe kontrolli i avionit

Avonet civilë duhet të inspektohen dhe kontrollohen për vlefshmërinë e tyre ajrore para dhe pas futjes në regjistrin ajror shqiptar sipas kushteve të miratuara nga Drejtoria e Përgjithshme e Avionit Civil.

Neni 27

Certifikata e vlefshmerisë ajrore

Kushtet që përcaktojnë për dhënien, pezullimin apo revokimin e certifikatës së vlefshmerisë ajrore për avonet civilë shqiptare si edhe të drejtat dhe përgjegjësita e mbajtësit të certifikatës pëershkuhen në rregulloren që nxjerr Drejtoria e Përgjithshme e Avionit Civil, sipas dispozitave të marrëveshjeve ndërkombëtare ku ka aderuar Republika e Shqipërisë.

Neni 28

Raste te veçanta

Me autorizimin e Drejtorisë se Përgjithshme të Avionit Civil avonët civilë mund të kryejnë fluturime provë, kontrolli apo teknike ne hapësirën ajrore shqiptare pa certifikatë të vlefshmerisë ajrore.

Neni 29

Zbatimi mbi baza krahasuese

Kërkesat për certifikatën e vlefshmerisë ajrore të leshuar nga autoritetet kompetente të shteteve të huaja për avionët civil shqiptar si dhe per lëshimin e

Am Vane

kësaj certifikate për avionet civil të huaj në Shqipëri do të përcaktohen nga Drejtoria e Përgjithshme e Avacionit Civil brenda rregullave të dhëna në nenet që vijojnë.

Neni 30

Dokumentet e avionit

Gjithë avionet që operojnë në hapësirën ajrore shqiptare duhet të kenë këto dokumente si dhe t'ua tregojnë ato autoriteteve gjatë inspektimeve:

- a) Një certifikatë rregjistrimi që evidenton dokumentimin e tyre në një regjistër qendror.
- b) Shënjet e kombesise dhe të rregjistrimit.
- c) Certifikatën e vlefshmërisë ajrore.
- d) Dokumentet e ekuipazhit.
- e) Certifikatën e instalimeve të radios.
- ë) Dokumentet e sigurimeve shoqërore.
- f) Certifikata të tjera të kërkuara nga ligji, si dhe dispozitat e marrëveshjeve ndërkombëtare ku ka aderuar Republika e Shqiperisë.

??
Neni 31

Avionët e shërbimeve shtetërore

Avionet shtetërorë të huaj që operojnë në hapësirën ajrore shqiptare duhet të veprojnë në përputhje me këtë ligj dhe rregullat e vendit tonë dhe konventave ndërkombëtare të Avacionit Civil ku ka aderuar Republika e Shqiperisë.

Autorizimin përpërcaktimin e rregullave për operimet e avioneve të shërbimeve shtetërore shqiptare në hapësirën ajrore shqiptare dheatë ndërkombëtare e ka Drejtoria e Përgjithshme e Avacionit Civil. Rezervohen gjithashtu dispozitat e Nenit 3 të Konventës së Cikagos.

KAPITULLI IV

LICENSAT E PERSONELIT

Neni 32.

Pilotët dhe personeli tjeter që operon në aviacion duhet të pajisen me licenca specializimi nga D P A C si dhe ti rinovojnë ato periodikisht.

? pse - PTC?

DPAC duhet të nxjerë një rregullore për përcaktimin e kategorisë për personelin që kërkohet të mbajë licenca specializimi si dhe për personelin tjeter të avionit dherët rregullat përdhënien, vlefshmerinë, rinovimin, revokimin dhe dokumentimin e licencave.

Pse pse

Neni 33

se licencave

Ministri i Transporteve dhe Komunikacioneve në përputhje me këtë ligj dhe me shkallën e kualifikimit, aftësitë profesionale, çertifikatën mjekësore dhe kriteret e tjera, miraton procedurën e licencimit të personelit:

- a- pilot privat;
- b- pilot komerciale;
- c- pilot transporti shoqërie ajrore;
- ç- pilot helikopteri;
- d- Navigator fluturimi;
- dh-Inxhinier fluturimi;
- + e - personeli tjeter.

Për mirëmbajtjen e avionit:

- teknik me licensa të tipit të dytë;
- inxhinier me licensa të tipit të dytë;
- mekanik me licensa të tipit të dytë;

- kontrollorë të trafikut ajror;
- nënpunës i operimeve të fluturimit;
- operator stacioni aeronautik.

DPAC mund të njohtë dhe pranojë Licensat e huaja të mara nga personel shqiptar nga ato vende ku Autoritetet Aeronautike kanë Marëveshje respektive.

Neni 34

Revokimi dhe pezullimi i licencave

(Aqasohet revokimi i licencave nga DPAC)

Licenca revokohet nga Ministri kur ka humbur kualifikimi minimal që kërkohet përdhënien e saj.

Kur kualifikimi i kërkuar përdhënien e një licence ka pësuar ndryshime të përkohshme, licenca pezullohet derisa të përcaktohet rikthimi në gjendjen e mëparëshme.

Neni 35

Masa Administrative

DPAC autorizohet të pezullojë licencat e personelit të avacionit civil të cilet janë në ndjekje penale nga autoritetet ligjore me akuzën për cenim të rregullave mbi ruajtjen e jetës dhe të pasurisë sipas ketij ligji dhe akteve të tjera nënligjore.

Licencat pezullohen derisa ndjekja penale të ketë mbaruar.

Këtu rezervohen gjithashtu edhe dispozitat e kodit penal.

Neni 36

Të drejtat dhe përgjegjësitë e përgjithshme te pilotit të parë (Kapitenit)

Kapiteni mban pergjegjësi për operimin e avjonit në mënyrë të atillë që të sigurojë jetën dhe pasurinë e pasagjerëve, si dhe autorizohet të marë masat e nevojshme në raste të jashtëzakonshme.

Neni 37

Kompetencat dhe përgjegjesitë administrative të kapitenit

Kapiteni autorizohet të marë masa sigurie dhe rregulli në avjon dhe u jep urdhëra pasagjerëve , personelit dhe cdo njeriu tjetër në avjon dhe në qoftë se del e nevojshme mund ti nxjerë ata jashtë nga avjoni.

Kapiteni zurtarisht dokumenton lindjet ose vdekjet që ndodhin në fluturim dhe i raporton ato tek autoritetet lokale në aerodromin e parë që ulet; në një shtet të huaj ai i raporton ato tek Ambasadat e Republikës së Shqipërisë dhe kur të kthehet në atdhe të bën një raport të detajuar.

Neni 38

Kompetencat dhe përgjegjësitë penale të Kapitenit

Kapiteni ka për detyrë të mbledhë dhe të ruajë të dhënat mbi krimet e kryera në avjon të kryejë hetime derisa zyrtarët e interesuar të marin në dorë cështjen , të kontrollojë pasagjerët, personelin dhe të marë sendet e tyre personale

dhe bagazhet. Këto veprime duhet ti raportohen menjëherë autoriteteteve, ndarsa kur është jashtë shtetit i raportohen Ambasadës tonë atje.

KAPITULLI V

VEPRIMET ME AVIONIN

Neni 39

Ndalimet dhe kufizimet e fluturimeve

Këshilli i Ministrave, mbështetur në propozimin e Ministrit të Mbrojtjes, për arësyet të sigurisë kombëtare mund të ndalojë apo kufizojë përkohesisht apo përgjithmonë fluturimet në të tënë apo pjesë të hapësirës ajrore shqiptare.

Kufizime të tjera që kanë për qëllim sigurinë në fluturim vendosen bashkërisht nga Vend-Komanda Qendrore e Komandës së Mbrojtjes Kundërajrore dhe Aviacionit e Ministrisë së Mbrojtjes dhe Agjensia Nacionale e Trafikut Ajror dhe bëhen efektive nga DPAC pavarësisht nga kjo dispozitë.

Neni 40

Rrugët ajrore dhe aerodromet

DPAC në koordinim me Ministrinë e Mbrojtjes, duhet të përcaktojë rrugët ajrore dhe aerodromet që do të perdoren nga avionet që kanë të drëjtë të fluturojnë në hapësirën ajrore shqiptare.

Neni 41

Siguria në fluturim

Për të sigruar fluturimet, DPAC planifikon, programon dhe vë në zbatim parimet e shërbimeve të tillë si kontrolli i trafikut ajror, ndërlidhja, instalimet navigacionale, shërbimi meteorologjik, ndricimin, heqjen e pengesave në tokë e tjera. Ajo siguron instalimet e përshtatëshme dhe sistemet e teknologjisë moderne.

Siguria në fluturim bëhet në bashkëpunim me Vend-Komanden Qendrore.

→ e informe ikti?

Neni 42

Përdorimi i aerodromeve që kanë zyra doganore

Avionët që vijnë ose shkojnë nga shtete të tjera duhet të ulen e të ngrihen vetëm në aeroportë që kanë shërbim doganor dhe kufiri.

Në raste të vecanta mund të lejohet ulja e avionëve në aerodromet që nuk kanë shërbim doganor por kjo gjithmonë me një urdhër të përbashkët të Ministrisë së Transporteve e Komunikacionit, Ministrisë së Financave (Drejtorisë së Përgjithshme të Doganave) Ministrise së Mbrojtjes dhe Ministrisë së Rendit Publik.

Në qoftë se për shkaqe të jashtëzakonshme ulja e avionit bëhet në aerodromë pa doganë, atëherë kapiteni i avionit raporton tek përgjegjësi i aerodromit, ose në qoftëse nuk ka të tillë raporton tek administratori civil a shefi i policisë, gjithashtu kapiteni i mban pasagjerët dhe mallin të sigruar deri sa autoritetet zyrtare të vendit të marin situaten në dorë.

Neni 43

Ngritja dhe ulja e avioneve

Avionët civile nuk mund të ulen e të ngrihen përvèc se në aerodromet e përcaktuara brenda principeve të këtij ligji. Masat që duhen marrë për mbrojtjen e jetës dhe pasurisë si dhe për uljet dhe ngritjen bazuar në autorizimin paraprak te DPAC nuk mbulohen nga dispozitat e mësipërme.

Neni 44

Kufizimet në fluturim

Avioneve civile u kërkohet të fluturojnë në rrugët ajrore të përcaktuara në bazë të parimeve të këtij ligji dhe të zbatojnë me përpësi ~~udhëzimet~~ e autoriteteve të kontrollit të trafikut ajror.

Në raste të jashtëzakonshme kapiteni i avjonit mund të marrë masa që atij i duken të nevojshme, por me përgjegjësi dhe të raportojë situatën sa më shpejt tek qendra e kontrollit të trafikut ajror.

Neni 45

Veprat e ndaluara

Gjatë fluturimit ndalohen aktet e mëposhtëme:

- a) hedhja me parashutë përvec se në rast të jashtëzakonshme;
- b) kryerja e fluturimeve akrobatike apo demonstrimeve ajrore të ngjajshme;
- c) mbajtja e armëve, municioneve, materialeve luftarakë, sende që ndizen lehtë, sende të ngurta apo të lengëta apo gaz që rrezikon jetën dhe pasurinë;
- d) kryerja e transmetimeve radiofonike dhe ndërlidhjeve përvec atyre të nevojshme për kryerjen e fluturimit.

Leja për përjashtime të vecanta nga këto rregulla jepet nga DPAC. Para dhënes së këtyre autorizimeve ajo konsultohet me Ministrinë e Mbrojtjes, Ministrinë e Rendit dhe Ministritë e tjera të interesuara.

Hetimi i Aksidenteve

Neni 46

Raportimi i aksidenteve të avionëve

Të gjitha llojet e aksidenteve të avioneve civil duhet të raportohen me mjetet sa me të shpejta te DPAC nga kapiteni i avionit ose një anëtar i ekuipazhit të avionit ose kur kjo nuk është e mundur nga Autoritetet e Trafikut Ajror, Autoritetet e Aeroportit apo zyrtarët lokalë mbi bazën e skemës së miratuar të rasteve të jashtëzakonshme.

Neni 47

Masa paraprake

Duhet të ndërpiten aktivitetet që pengojnë hetimet, përvec aktivitetave të kërkimshpetimit të njerëzve dhe pasurisë. Duhet të sigurohet ruajtja e materialeve dhe plani i masave të bashkëpuinimit me autoritetet civile lokale.

Neni 48

Kërkim-shpëtimi

Për mbrojtjen e jetës dhe pasurisë, DPAC vendos shërbimin e kërkim-shpëtimit.

Ekuipazhi i avionit që ka pesuar aksident, forcat lokale të rendit dhe autoritetet e tjera janë të detyruar të ndihmojnë ekipin e shpëtim-kërkimit për të kryer misionin e tij.

Parimet e organizimit, detyrat dhe përgjegjësitë e shpëtim-kërkimit saktësohen me një vendim të vecantë të Këshillit të Ministrave me propozim të DPAC.

Neni 49

Hetimi i shkaqeve të aksidenteve

Çdo aksident i avionëve civilë inspektohet dhe hetohet teknikisht për të parë shkaqet dhe mënyrën se si ndodhi për të parandaluar përsëritjen e tij.

Neni 50

Bordi i hetimeve

DPAC duhet të percaktojë një bord të përbërë nga ekspertë të cilët të kenë kompetencë në cështjen e avionit civil, për të kryer hetimin e aksidentit.

Ky bord duhet të kryejë të gjitha hetimet dhe ekzaminimet, të mbledhje fakte, të kooperojë me forcat e policisë dhe autoritetet ligjore. Kur ka rrethana specifike të aksidentit, bordi bashkëpunon me shërbimet që kryejnë ekspertët e caktuar. Përbërja e bordit, kryerja e hetimeve, të drejtat dhe përgjegjësitë, aktivitetet e kërkim-shpëtimit në aksidente, caktohen nëpërmjet një urdhërese të Këshillit të Ministrave dhe të propozuara nga DPAC, në bashkëpunim më Ministritë e tjera. Kjo urdhëresë duhet të mbajë parasysh konventat ndërkombëtare ku ka aderuar Republika e Shqipërisë,

Neni 51

Raporti i hetimeve

Bordi i hetimeve duhet t'i paraqesë DPAC një raport të dëtajuar të hetimeve dhe përfundimeve të arritura gjatë hetimeve duke rekomanduar veprimet që duhet të ndërmernen. Anëtarët e bordit që nuk janë dakord pjesërisht apo terësisht me raportin mund të paraqesin mendimet e tyre në një raport suplementar. DPAC duhet t'i shpërndajë nga një kopje të raportit dikastereve apo institucioneve të interesuara dhe të njofojë publikisht palët e treta për pranimin e raportit. Njoftimi zyrtar tregon se ku dhe si është gati për shqyrtim rapporti.

Neni 52

Zbatimi për analogji

Edhe në rastet kur aksidenti rezulton pa të vdekur apo të dëmtuar, DPAC autorizohet të marrë masa për analogji, sipas dispozitave të këtij kapitulli.

Neni 53

Shkatërrimi i avionit të aksidentuar

Kur aksidenti rezulton në shkatërrimin e avionit, pronari brenda 90 ditëve mund të mbledhje mbetjet e tij duke paguar koston e ruajtjes.

Neni 54

Avioni i humbur

Gjykata e konsideron një avion të humbur pas 90 ditëve nga marrja e mesazhit të fundit nga ai. Kjo gjykatë është ajo e vendit ku është regjistruar avioni. Gjykata që e konsideron avionin të humbur me iniciativën e saj duhet të njofojë Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil. Dispozitat e Kodit Civil dhe nenii 25 i Konventës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar, ratifikuar nga Republika e Shqipërisë, aplikohet për personat në bordin e avionit.

KAPITULLI VI

Neni 55

(nga MITT)
Autorizimi (përmes kryerit të transportit
apo shoqeritë duhet marrin autorizimin e Ministrat të Transporteve
dhe Komunikacioneve)

Për të kryer transportin ajror të pasagjerëve dhe mallrave për qëllime fitimi, personat fizikë apo shoqeritë duhet të marrin autorizimin e Ministrat të Transporteve dhe Komunikacioneve.

Autorizimi është i kufizuar sipas kushteve dhe kohëzgjatjes. Autorizimi nuk jepet në rastet kur operusi nuk ka besushmerinë financiare ose kur ai është dënuar me vendim gjykate për vepra penale që kanë pasur si qëllim fitime të paligjshme.

Neni 56

(Certifikata e operimit) (nga DPAC)

Personat apo shoqeritë e angazhuar në transportin ajror të pasagjerëve, mallit apo postës duhet të marrin certifikaten e operatorit nga DPAC përvèc autorizimit sipas nenit 55 të lëshuar nga ministri i Transporteve dhe Komunikacionit.

Neni 57

Zbatimi dhe dokumentet shoqëruese

Kushtet që kërkojnë përmes dokumentet që duhet tashmë paraqesë aplikuesi për nxjerrjen e autorizimit dhe të certifikatës së operimit duhet tashmë përshkruhen me udhëzim të vecantë nga Ministri i Transporteve dhe Komunikacionit.

Neni 58

Lëshimi i certifikatës së operimit

Personat dhe shoqeritë të cilat kanë marrë autorizimin sipas nenit 55 të mësipërm, duhet tashmë kërkojnë certifikatën e operatorit duke deklaruar se i kanë plotësuar kërkesat përmarrjen e saj. DPAC, pasi tashmë ketë shqyrtuar që dokumentet janë në rregull, nxjerr certifikatën.

Certifikata nuk është e transferueshme.

Në certifikatë shënohet emri i firmës së mbajtjes se certifikatës, lloji i transportit, vendet apo zonat ku do të kryhet shërbimi si dhe kufizimet e specifikuara në dokumentin e autorizimit.

Neni 59

Veprimet në përputhje me certifikatën

Mbajtësi i certifikatës duhet të kryejë operime në perputhje të plotë me kushtet e specifikuara ne certifikatë. Detyrimi për të kryer shërbime ajrore përcaktohet sipas kushteve të dhëna në dokumentin e autorizimit.

Neni 60

Tarifat dhe çmimet

Mbajtësi i certifikatës së operimit nuk mund të zbatojë tarifat dhe cmimet pa u aprovuar nga DPAC dhe pa iu bërë të ditur publikut të paktën 15 ditë përpëra duke përjashtuar rastet e vecanta.

Neni 61

Posta

Operuesit që kanë certifikatën e operimit për transport ajror të planifikuar janë të detyruar të transportojnë postën kundrejt pagesës.

Tarifat fiksohen sipas rregullave për shërbimet postare si edhe sipas Konventës së Bashkimit Postar Botëror.

Neni 62

Inspektimet (*teknike të avioneve*)

Për sigurimin e trafikut ajror të gjitha subjektet detyrohen të kalojnë në inspektim teknik të avionëve të tyre nga ana e DPAC.

1) Rregullat, 2) kompetencat dhe 3) përgjegjësitet e inspektimeve hartohen nga DPAC.

Neni 63

Paraqitja e të dhënave dhe dokumentave

Mbajtësit e certifikatës janë të detyruar të japid të dhëna teknikë dhe ekonomikë të nevojshme për inspektim.

Neni 64

Njoftimi dhe miratimi i ndryshimeve

Pas lëshimit të autorizimit, operatori duhet të ketë të gjitha ndryshimet që do të behen për kushtet e përgjithshme, planet dhe tarifat lidhur me transportin e miratuar nga DPAC.

Neni 65

Revokimi i certifikatës

Në rast se mbajtësi i certifikatës vepron në kundërshtim me dispozitat e këtij kapitulli dhe nuk merr masat korrigjuese brenda periudhës së caktuar nga DPAC për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve, atëherë në fund të kësaj periudhe certifikata mund të pezullohet apo revokohet për një apo të gjitha linjat ku shërbehet.

Neni 66

E drejta e transportit ajror

Transporti i pasagjerëve, postës dhe mallrave me anën e ajrit, për qëllime komerciale, ndërmjet dy pikave brenda kufijve të Republikës së Shqiperisë, mund të kryhet me avione të regjistruar në Shqipëri apo jashtë saj.

Neni 67

Operatore të linjave ajrore të huaj

Dispozitat që duhet të zbatojnë operatorët e huaj që kryejnë shërbime ajrore ndërmjet shteteve të tjera dhe Shqipërisë, përcaktohen nga DPAC bazuar në marrëvedhjet bilaterale apo multilaterale, ku ka aderuar Republika e Shqipërisë si

dhe në parimin e reciprocitetit apo në pranimin e Konventave Europiane të Trafikut Ajror.

KAPITULLI VII

AERODROMET DHE MJETET NDIHMËSE

Neni 68

Pronësia dhe operimi

Aerodromet administrohen nga DPAC, korporatata publike ose persona juridikë privat shqiptarë apo të huaj.

Ministri i Trasportit dhe Komunikacioneve propozon në Këshillin e Ministrave përllojin e pronësisë dhe nevojat, standartet e aerodromeve në përputhje me rekomandimet e ICAO-s, pistën, hangarët e avionit, instalimet navigacionale, telekomitet e tjera.

Këshilli i Ministrave vendos për kryerjen e studimeve, projekteve dhe ndërtimeve të aerodromëve.

Rregullimet administrative dhe kompetencat e një aerodromi a fushe uljeje përcaktohen me akt të vecantë të ministrit te Transportit .

Neni 69

Aerodromet e hapur për trafik ajror ndërkombëtar

Aerodromet që kanë mjetë ndihme navigacionale të përshtatëshme dhe lehtësira per kryerjen e shëbimeve doganore të kontrollit të pasaportave, ekzaminimeve shëndetësore mund të hapen për trafik ajror ndërkombëtar.

Neni 70

Masa kufizuese

Kufizime mund të imponohen në përdorimin e aerodromeve ndërkombëtare, apo ato mund të mbyllen përkohësisht për aresye teknike, prishjes së rendit publik apo shkaqe madhore dhe kjo me miratimin e qeverisë.

DPAC i ben te ditur vendimin te interesuarve në mënyrën që e gjykon ajo.

DPAC për aerodromet që ka kufizuar, për aresye të interesave publike, bën organizimin e tyre sipas tipit të avionëve apo të operimeve ajrore komerciale.

Neni 71

Tarifat aeroportuale

Pagesat që vihen për përdorimin e aerodromeve, mjeteve ndihmëse dhe shërbimeve të tjera fiksohen në tarifa.

Tarifat përcaktohen nga Këshilli i Ministrave me propozim të ministrit të Transporteve dhe Komunikacioneve.

Neni 72

Drejtuesi i aerodromit

Në çdo aerodrom caktohet organi drejtues për rregullimin e punëve në vartësi të pronësisë që ka aerodromi.

Drejtimi operativ dhe kordinimi ndërmjet njësive administrative përbërëse të një aerodromi, kryhet nga organi drejtues në bazë të rregullores së aerodromit të miratuar nga ministri i Transporteve dhe i Komunikacionit dhe në përputhje me udhëzimet e Ministrisë së Rendit, Ministrisë së Financave dhe Ministrisë së Shëndetësisë për aerodromet civilë, portet dhe pikat kufitare.

Neni 73

Përdorimi i aerodromeve ushtarakë

Përdorimi i aerodromeve që i përkasin Ministrisë së Mbrojtjes nga avionat civilë do të bëhet mbi bazën e protokoll-marreveleshjeve të nënshkruara ndërmjet Ministrit të Mbrojtjes dhe Ministrit të Transporteve dhe Komunikacionit, ndërsa përdorimi i aerodromeve civilë nga avionët e shërbimeve shtetërore bëhet me anën e protokolleve të ministrive që posedojnë avionet dhe DPAC.

Neni 74

Masat e sigurisë

DPAC merr masa në aerodromet publike dhe privatë për të siguruar rendin si dhe mbrojtjen nga zjarri e rreziqe të tjera. Për kryerjen e këtyre detyrave Ministria e Rendit, Ministria e Financave dhe Ministria e Shëndetësisë mbani lidhje e bashkëpunim me Autoritetin e Aviacionit Civil.

Neni 75

Shërbimi meteorologjik .

DPAC merr masa që në aerodrome të ketë shërbim metereologjik. Mënyra dhe kushtet se si do të kryhen këto shërbime saktësohen me anën e një rregulloreje.

Neni 76

76

Shërbimet në tokë .

DPAC atORIZOHET TË MARRË MASA TË NEVOJSHME PËR LËVRIMIN E PASAGJERËVE DHE TË MALLRAVE DHE LLOJEVE TË TJERA TË SHËRBIMEVE NË AERODROMË NË PËRPUTHJE ME PARIMET E AVIACIONIT CIVIL MODERN.

Neni 77

Shërbimet e fluturimit dhe të ndërlidhjes .

Për të siguruar një shërbim të sigurt, të shpejtë dhe të rregullt në aerodrome DPAC miraton projektet e sistemeve të ndërlidhjes, sinjalizime navigacionale si dhe instalime të tjera teknologjike.

Neni 78

Kufizimet mbi ndërtimet .

Ndalohet çdo lloj ndërtimi që cenon funksionimin e aerodromit në brezin e sigurisë TË PËRCAKTUAR nga Drejtoria Përgjithshme e Aviacionit Civil, sipas standardeve ndërkombëtare.

DPAC autorizohet që TË VENDOSË shenja vizuale apo fanare mbi ndërtesa të posacme apo vende të ngritura në mënyrë që të shikohën nga navigatorët e ajrit. Marrësit e këtyre kërkesave (për vendosje pajisjesh) janë të detyruar të zbatojnë ato.

DPAC bazuar në kërkesat që kanë Ministritë apo institucione të tjera të vendit duhet TË HARTOJNË dhe PUBLIKOJNË planet dhe RREGULLAT për aerodromet në cështjen në fjalë.

→ AIP

Neni 79

Kundërvajtjet administrative

Shkeljet e rregullave të caktuara në nenet 16, 47, 61, 63, 64, 78 te këtij ligji kur nuk formojnë vepër penale, dënohen për kundërvajtje administrative nga inspektorati mbikqyrës i aviacionit civil me gjobë deri në 50 mijë lekë.

Shkeljet e rregullave të caktuara në nenet 19, 36, 39, 55, 56, 59, 60, 66 të këtij ligji kur nuk formojnë vepër penale, dënohen për kundravajtje administrative nga drejtori i përgjithshëm i aviacionit civil me gjobë deri në 500 mijë lekë.

Gjobat dhe të ardhurat e siguruara nëpërmjet kundravajtjeve administrative të këtij ligji kalojnë 50 % në favor të DPA.

Kundër vendimit të dënimit mund të bëhet ankim brenda 5 ditëve nga dita e shpalljes ose e njoftimit në gjykatën e rrëthit ku është kryer kundravajtja.

Shqyrtimi i kundravajtjeve administrative, ankimi dhe ekzekutimi i vendimeve bëhet sipas ligjit "Për kundravajtjet administrative".

Neni 80

Ky Ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në fletoren zyrtare.

KRYETARI I KRYESISË
Pjetër Arbnori

Shpallohu me dekretin nr. 374, datë 9.12.11
te Presidentit Rep. Shqipëri, Sali Berisha