

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 marrëdhënieve ndërmjet shtetit dhe personave juridikë e fizikë, në përputhje me interesat kombëtare dhe normat ndërkombëtare, të aktiviteteve në fushën e Aviacionit Civil.

Neni 2
Fusha e veprimit të këtij 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 shtetërorë” 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) ”Regjistrim i përkohshëm” nënkuptohet: regjistrimi i një avioni që do operojë në territorin e Republikës së Shqipërisë përkohësisht dhe supervisioni teknik kryhet nga Autoriteti Aeronautik ku avioni ka qënë regjistruar paraprakisht .

e) ”Aerodrom“ nënkuptohet: një zonë e caktuar mbi tokë ose uje , që përfshin pistat, ndërtesat, instalimet dhe paisjet, të cilat do të përdoren tërësisht 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 shpërthyer prej tij, i shpërthimit të

motorit.

Përfshihen 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- Avioni pëson dëmtim ose defekt strukturor i cili, ndikon ndjeshëm në fuqinë strukturore, aftësinë dhe karakteristikat e fluturimit të aeroplanit, dhe mund të kërkojë riparime dhe zëvendësime të pjesëve të dëmtuara.

Përfshihen rastet e dëmtimeve të motorit kur këto janë të kufizuara në turbinë, kapaket e tij ose agregatet ndihmës, ose dëmtime të kufizuara të helikes, pjesët e fundit të krahëve, antenat, gomat, sistemi i frenimit, ose kur në sipërfaqe të avionit ka dhëmbëzime ose shpime.

3- avioni ka humbur ose është i pa gjatshëm.

f) “Konventa e Çikagos” nënkuptohet:

Konventa mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar e miratuar në Çikago 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 hapësirën ajrore të Shqipërisë.

Mund të fluturojnë në hapësirën ajrore shqiptare:

a) Avionet të shërbimit shtetëror shqiptarë.

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 Drejtorisë së Përgjithshme të Aviacionit Civil.

KAPITULLI II

ORGANIZIMI I AVIACIONIT CIVIL

Neni 7

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

Neni 8

Këshilli Konsultativ i Aviacionit Civil.

Për harmonizimin e interesave të ekonomisë së vendit, turizmit etj, me ato të aviacionit 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.

Përbërja dhe detyrat e tij përcaktohen nga Këshilli i Ministrave.

Neni 9

Për zbatimin e dispozitave të këtij ligji në fushën e aktiviteteve të transportit ajror civil ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit 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-Licencat e lëshuara për aktivitetin në transportin ajror, agjensi të transportit ajror të rregullt dhe charter etj.

2-Licencave të personelit sipas kapitullit v.

3-Regjistrimin e avjonëve në regjistrin aviacionit 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 nje avjon civil shqiptar dhe duhet të mbajë shënjat e regjistrimit e të kombësisë shqiptare .

Neni 12

Një avjon 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 regjistrit të avionit

Në Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil mbahet regjistri i aviacionit civil shqiptar.

Ky regjistër do të quhet “Regjistri i aviacionit civil shqiptar”.

Dispozitat e Kodit Civil zbatohen për analogji edhe për regjistrin e aviacionit civil shqiptar.

Neni 14

Hapja e regjistrit

Regjistri i avionëve civilë është 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 regjistrit 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 për mbajtje 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 avioneve civil shqiptar duhet të fshihet nga regjistri i mëparshëm.

Neni 17

Regjistri i përkohshëm

Një avion i sjellë në territorin e Republikës së Shqipërisë në bazë të rregullave duhet të regjistrohet përkohësisht, në qoftë se do operojë të paktën 6 muaj për llogari të qeverisë shqiptare, grupeve aksionere, qytetarëve shqiptarë apo organizmave që plotësojnë kushtet e këtij ligji.

Neni 18

Kërkesa për regjistrim

Për të regjistruar një avion civil, pronari duhet të plotësojë 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 për të drejtat e pronësisë të kërkuarit ose në rast se nuk janë plotësuar kërkesat për regjistrim. Megjithatë, pranimi i kërkesës apo kundërshtimit duhet të futen në një protokoll, i cili do të mbahet në sektorin e regjistrimit.

Për avionet civilë të regjistruar lëshohet një certifikatë.

Neni 19

Përmbajtja e regjistrimit

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 regjistrimit së firmës. (Në qoftë se është person fizik).
2. Tipin e kompanisë, emrin e firmës, numërin e regjistrimit, (në qoftë se është ortakëri tregtare).
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 autoriteteve të regjistrimit pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Aviacionit Civil dhe të bëjë ndryshimet në regjistër dhe në certifikatë.

Neni 20

Kërkesa të përgjithshme për regjistrimin

Kërkesat për regjistrimin e avionit civil janë:

- a) avioni duhet të plotësojë kushtet e dhëna në nenin 14
- b) Nuk duhet të regjistrohet në ndonjë vend tjetër, 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 avjoni shqiptar mund të anulohet në çdo kohë nga Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil kur krijohet bindja që:

- i- Pronësia e avjonit nuk është ajo e treguar në regjistrë
- ii- Ky regjistrim nuk është në përputhje me dispozitat e këtij kapitulli .
- iii- Avjoni nuk plotëson kërkesat e nenit 14 .
- iv- Avjoni mund të regjistrohet më mire në një vend tjetër.
- 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, atëherë me kërkesën e pronarit ai fshihet nga regjistri dhe certifikata revokohet.

Neni 23

Fshirja nga regjistri dhe mbrojtja e së drejtës së pengut

Përpara 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 regjistrit;
- kualifikimin e personelit;
- mënyrën e regjistrimit të marrëdhënieve ligjore;
- rregullat për korrigjimin, ndryshimin dhe fshirjen nga regjistri.

Neni 25

Statusi ligjor i avionit

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

Neni 26

Inspektimi dhe kontrolli i avionit

Avionet 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 Aviacionit Civil.

Neni 27

Certifikata e vlefshmërisë ajrore

Kushtet që përcaktojnë për dhënien, pezullimin apo revokimin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore për avionet civilë shqiptare si edhe të drejtat dhe përgjegjësitë e mbajtësit të certifikatës përshkruhen në rregulloren që nxjerr Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil, sipas dispozitave të marrëveshjeve ndërkombëtare ku ka aderuar Republika e Shqipërisë.

Neni 28

Raste të veçanta

Me autorizimin e Drejtorisë së Përgjithshme të Aviacionit Civil avionët civilë mund të kryejnë fluturime provë, kontrolli apo teknike në hapësirën ajrore shqiptare pa certifikatë të vlefshmërisë ajrore.

Neni 29

Zbatimi mbi baza krahasuese

Kërkesat për certifikatën e vlefshmërisë ajrore të leshuar nga autoritetet kompetente të shteteve të huaja për avionët civil shqiptar si dhe për lëshimin e kësaj certifikate për avionet civil të huaj në Shqipëri do të përcaktohen nga Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit 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 regjistrimi që evidenton dokumentimin e tyre në një regjistër qendror.
- b) Shënjat e kombesise dhe të regjistrimit.
- 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 Shqipërisë.

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 Aviacionit Civil ku ka aderuar Republika e Shqipërisë.

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

KAPITULLI IV LICENCAT E PERSONELIT

Neni 32

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

D P A C duhet të nxjerë një rregullore për përcaktimin e kategorisë për personelin që kërkohet të mbajë licenca specializimi si dhe për personelin tjetër të aviacionit dhe rregullat për dhënien, vlefshmerinë, rinovimin ,revokimin dhe dokumentimin e licencave.

Neni 33

Ministri i Transporteve dhe Komunikacioneve në përputhje me këtë ligj dhe me shkallën e kualifikimit, aftësitë profesionale, çertifikatën mjekësore dhe kritere të 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 tjetër.

Për mirëmbajtjen e avionit:

- teknik me licenca të tipit të dytë;
- inxhinier me licenca të tipit të dytë;
- mekanik me licenca të tipit të dytë;
- kontrollorë të trafikut ajror;
- nënpunës i operimeve të fluturimit;
- operator stacioni aeronautik.

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

Neni 34

Revokimi dhe pezullimi i licencave

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

Kur kualifikimi i kërkuar për dhënien 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 aviacionit civil të cilet janë në ndjekje penale nga autoritetet ligjore me akuzën për cenim të rregullave mbi ruajtjen e jetës dhe të pasurisë sipas këtij 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 përgjegjësi për operimin e avionit në mënyrë të atillë që të sigurojë jetën dhe pasurinë e pasagjerëve, si dhe autorizohet të marrë masat e nevojshme në raste të jashtëzakonshme.

Neni 37

Kompetencat dhe përgjegjësitë administrative të kapitenit

Kapiteni autorizohet të marrë masa sigurie dhe rregulli në avion dhe u jep urdhëra pasagjerëve, personelit dhe çdo njeriu tjetër në avion 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 çështjen, të kontrollojë pasagjerët, personelin dhe të marrë sendet e tyre personale dhe bagazhet .Këto veprime duhet ti raportohen menjëherë autoriteteve, 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 arësye të sigurisë kombëtare mund të ndalojë apo kufizojë përkohesisht apo përgjithmonë fluturimet në të tërë 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 drejtë të fluturojnë në hapësirën ajrore shqiptare.

Neni 41

Siguria në fluturim

Për të siguruar fluturimet, DPAC planifikon, programon dhe vë në zbatim parimet e shërbimeve të tilla 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 .

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 siguruar deri sa autoritetet zyrtare të vendit të marin situatën në dorë.

Neni 43
Ngritja dhe ulja e avioneve

Avionët civile nuk mund të ulen e të ngrihen përveç 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 të DPAC nuk mbulohen nga dispozitat e mësipërme.

Neni 44
Kufizimet në fluturim

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

Në raste të jashtëzakonshme kapiteni i avionit 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 përveç se në rast të jashtëzakonshme;
- b) kryerja e fluturimeve akrobatike apo demonstrimeve ajrore të ngjajshme;
- c) mbajtja e armëve, municioneve, materialeve luftarake, sende që ndizen lehtë, sende të ngurta apo të lengëta apo gaz që rrezikon jetën dhe pasurinë;
- d) kryerja e transmetimeve radiofonike dhe ndërlidhjeve përveç atyre të nevojshme për kryerjen e fluturimit.

Leja për përjashtime të vecanta nga këto rregulla jepet nga DPAC . Para dhënies së këtyre autorizimeve ajo konsultohet me Ministrinë e Mbrojtjes, Ministrinë e Rendit dhe Ministrinë 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 më të shpejta të 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 ndërpriten aktivitetet që pengojnë hetimet, përveç aktiviteteve të kërkim-shpëtimit të njerëzve dhe pasurisë. Duhet të sigurohet ruajtja e materialeve dhe plani i masave të bashkëpunimit 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 pësuar aksident, forcat lokale të rendit dhe autoritetet e tjera janë të detyruar të ndihmojnë ekipin e shpëtimit-kërkimit për të kryer misionin e tij.

Parimet e organizimit, detyrat dhe përgjegjësitë e shpëtimit-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 përcaktojë një bord të përbërë nga ekspertë të cilët të kenë kompetencë në çështjen e avionit civil, për të kryer hetimin e aksidentit.

Ky bord duhet të kryejë të gjitha hetimet dhe ekzaminimet, të mbledhje fakte, të koepërojë 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 me Ministrinë 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 ndërmeren. Anëtarët e bordit që nuk janë dakord pjesërisht apo tërësisht 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 njoftojë publikisht palët e treta për pranimin e raportit. Njoftimi zyrtar tregon se ku dhe si është gati për shqyrtim raporti.

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 njoftojë Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil .

Dispozitat e Kodit Civil dhe neni 25 i Konventës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar, ratifikuar nga Republika e Shqipërisë, aplikohet për personat në bordin e avionit.

KAPITULLI VI

Neni 55 **Autorizimi**

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

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

Neni 56 **Certifikata e operimit**

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

Neni 57 **Zbatimi dhe dokumentet shoqëruese**

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

Neni 58 **Lëshimi i certifikatës së operimit**

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

Certifikata nuk është e transferueshme.

Në certifikatë shënohet emri i firmës së mbajtjes së 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 përputhje të plotë me kushtet e specifikuara në 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 çmimet pa u aprovuar nga DPAC dhe pa iu bërë të ditur publikut të paktën 15 ditë përpara 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

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

Rregullat, kompetencat dhe përgjegjësitë e inspektimeve hartohen nga DPAC.

Neni 63
Paraqitja e të dhënave dhe dokumentave

Mbajtësit e certifikatës janë të detyruar të japin të dhëna teknike dhe ekonomike 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 behën 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, atëhere 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 Shqipërisë, 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 marrëveshjet 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 juridike privat shqiptarë apo të huaj.

Ministri i Transportit dhe Komunikacioneve propozon në Këshillin e Ministrave për llojin e pronësisë dhe nevojat, standartet e aerodromeve në përputhje me rekomandimet e ICAO-s, pistën, hangarët e avionit, instalimet navigacionale, telekomit e tjera.

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

aerodromëve.

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

Neni 69

Aerodromet e hapur për trafik ajror ndërkombëtar

Aerodromet që kanë mjete ndihme navigacionale të përshtatëshme dhe lehtësira për kryerjen e shërbimeve 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 arsye 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 arsye 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-marreveshjeve 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 mban lidhje e bashkëpunim me Autoritetin e Aviacionit Civil.

Neni 75
Shërbimi meteorologjik

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

Neni 76
Shërbimet në tokë

DPAC autorizohet 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 standarteve ndërkombëtare.

DPAC autorizohet që të vendosë shenja vizuale apo fanare mbi ndërtesa të posacme apo vende të ngritura në mënyrë që të shikohen nga navigatorët e ajrit.

Marrësit e këtyre kërkesave (për vendosje pajisjesh) janë të detyruar të zbatojnë ato.

DPAC bazuar në kërkesat që kanë Ministrinë apo institucione të tjera të vendit duhet të hartojnë dhe publikojnë planet dhe rregullat për aerodromet në çështjen në fjalë.

Neni 79
Kundërvajtjet administrative

Shkeljet e rregullave të caktuara në nenet 16, 47, 61, 63, 64, 78 të këtij ligji kur nuk formojnë vepër penale, dënohen për kundërvajtje administrative nga inspektoriati 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 kundërvajtje administrative nga drejtori i përgjithshëm i aviacionit civil me gjobë deri në 500 mijë lekë.

Gjobat dhe të ardhurat e siguruar nëpërmjet kundërvajtjeve 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 rrethit ku është kryer kundërvajtja.

Shqyrtimi i kundërvajtjeve administrative, ankimi dhe ekzekutimi i vendimeve bëhet sipas ligjit “Për kundërvajtjet administrative”.

Neni 80

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

Shpallur me dekretin nr.974, datë 9.12.1994 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Sali Berisha