

L I G J
Nr. 8940, datë 12.9.2002

PËR RATIFIKIMIN E “MARRËVESHJES NDËRMJET QEVERISË SË REPUBLIKËS TË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS TË BULLGARISË PËR SHËRBIMET AJRORE NDËRMJET DHE PËRTEJ TERRITOREVE TË TYRE RESPEKTIVE”

Në mbështetje të neneve 78, 81 pika 1, 83 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

K U V E N D I

I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË
V E N D O S I:

Neni 1

Ratifikohet “Marrëveshja ndërmjet Qeverisë së Republikës të Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës të Bullgarisë për shërbimet ajrore ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre respektive”, nënshkruar në Sofje më 21 mars 2002.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr. 3491, datë 10.10.2002 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Alfred Moisiu

MARRËVESHJE
NDËRMJET QEVERISË SË REPUBLIKËS TË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS
TË BULLGARISË PËR SHËRBIMET AJRORE NDËRMJET DHE PËRTEJ TERRITOREVE TË
TYRE RESPEKTIVE

Qeveria e Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Republikës së Bullgarisë, këtu e më poshtë referuar si “Palë Kontraktuese”:

duke pohuar aderimin e tyre në Konventën mbi aviacionin civil ndërkombëtar, të hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944;

duke konfirmuar vullnetin e tyre për të kontribuar në përparimin e aviacionit civil ndërkombëtar;

për të siguruar mundësi të ndershme dhe të barabarta për shoqëritë ajrore të tyre, të përcaktuar për të konkurruar në kushtet e transportit ajror ndërkombëtar të sigurt, adekuat dhe efikas;

me dëshirën për të konkluduar një marrëveshje, me qëllim krijimin e shërbimeve ajrore ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre respektive;

Kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1

Përkufizime

Për qëllim të interpretimit dhe të aplikimit të kësaj Marrëveshjeje dhe të anekseve të saj, nëse përmbajtja nuk e kërkon ndryshe:

a) Termi “Konventë” nënkupton Konventën mbi aviacionin civil ndërkombëtar, të hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944, dhe që përfshin çdo aneks të përshtatur sipas nenit 90 të kësaj Konvente dhe çdo amendament të anekseve ose të Konventës sipas nenit 90 dhe 94, për aq kohë

sa këto anekse dhe amendamente kanë hyrë në fuqi ose janë ratifikuar nga të dy Palët Kontraktuese.

b) Termi “autoritet aeronautik” nënkupton për Republikën e Shqipërisë Ministrinë e Transportit, për Republikën e Bullgarisë Ministrinë e Transportit dhe të Komunikacionit në personin e Drejtorisë së Përgjithshme të “Administratës së aviacionit civil” ose, në një rast tjetër, çdo person ose organ të autorizuar për të kryer funksionet që ushtrohen aktualisht nga autoritetet në fjalë.

c) Termi “shoqëri ajrore e përcaktuar” nënkupton një shoqëri, e cila është përcaktuar dhe autorizuar në përputhje me nenin 3 të kësaj Marrëveshjeje.

d) Termi “territor” në lidhje me një shtet ka nënkuptimin e përcaktuar sipas nenit 2 të Konventës.

e) Termi “shërbim ajror”, “shërbim ajror ndërkombëtar”, “shoqëri ajrore” dhe “ndalesa për qëllime jo-trafiku” ka nënkuptim respektiv sipas nenit 96 të Konventës.

f) Termi “shërbim i miratuar” dhe “rrugë specifike” nënkupton respektivisht shërbimin ajror ndërkombëtar, në përputhje me nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje dhe rrugët e specifikuar në aneksin e kësaj Marrëveshjeje.

g) Termi “rezerva” nënkupton artikujt e një natyre të konsumueshme, të gatshme për përdorim ose shitje në bord të avionit gjatë fluturimit, përfshirë furnizimet për personelin.

h) Termi “Marrëveshje” nënkupton këtë Marrëveshje, aneksin e saj, të hartuara për aplikim dhe çdo amendament të kësaj Marrëveshjeje ose të këtij aneksi.

i) Termi “tarifë” nënkupton çmimin që do të vihet për transportimin ndërkombëtar të pasagjerëve, bagazheve ose kargos (duke përjashtuar postën) dhe përfshin:

- çdo tarifë ose shumë tjetër, që do të vihet për transportimin ndërkombëtar, të tregtuara dhe të shitura si të tilla, duke përfshirë tarifa të përcaktuara, duke përdorur tarifa të tjera ose shtesa për transportimin në sektorët ndërkombëtarë ose në sektorët e brendshëm, që formojnë pjesë të sektorëve ndërkombëtarë;

- komisionin, që duhet të paguhet mbi shitjen e biletave për transportimin e pasagjerëve dhe të bagazheve të tyre ose në transaksionet korresponduese për transportimin e kargos; dhe

- kushtet që rregullojnë aplikueshmërinë e tarifës ose të çmimit për transportimin, ose pagesën e komisionit;

Gjithashtu, përfshin:

- çdo përfitim domethënës, që përfitohet në lidhje me transportimin;

- çdo tarifë për transportimin në një sektor të brendshëm, e cila është shitur si një shtesë e transportit ndërkombëtar, që nuk është e vlefshme për udhëtime thjesht të brendshme dhe që nuk është bërë e vlefshme në terma të barabarta për të gjithë transportet ndërkombëtare dhe përdoruesit e këtyre shërbimeve.

k) Termi “kapacitet” në lidhje me një avion nënkupton ngarkesën e avionit, e vlefshme në rrugë ose në sektorë të një rruge.

l) Termi “kapacitet” në lidhje me një shërbim të miratuar nënkupton kapacitetin e avionit, të përdorur për këto shërbime, shumëzuar me frekuencën e fluturimeve që kryen një avion i tillë për një periudhë të dhënë kohe dhe në një rrugë ose sektor të rrugës.

m) Termi “taksë përdorimi” nënkupton një taksë, që i vendoset shoqërive ajrore nga autoritetet kompetente ose nga ato të lejuara nga këto autoritete, për kushtet e pronësisë ose lehtësirave të aeroportit, ose mjeteve ndihmëse të navigimit ajror, përfshirë shërbimet dhe lehtësirat përkatëse për avionin, ekuipazhet e tyre, pasagjerët dhe kargon.

Neni 2

Dhënia e të drejtave

1. Çdo Palë Kontraktuese i garanton Palës tjetër Kontraktuese të drejtat e specifikuar në këtë Marrëveshje për qëllim të krijimit dhe operimit të shërbimeve ajrore ndërkombëtare të planifikuara ndërmjet territorit të tij dhe territorit të Palës tjetër Kontraktuese mbi rrugët e specifikuar në aneks. Shërbime dhe rrugë të tilla, këtu dhe më poshtë, do të quhen respektivisht “shërbime të miratuara” dhe “rrugë specifike”. Shoqëria ajrore e përcaktuar e çdo Palë Kontraktuese do të gëzojë të drejtën për të ndaluar në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, në pikat e specifikuar në aneks për qëllim të marrjes në bord dhe të zbritjes së trafikut ndërkombëtar të pasagjerëve, kargos dhe postës, të destinuar për në ose që vijnë nga pikat në territoret në fjalë, gjatë kohës që kryen një shërbim të miratuar në një rrugë

specifike.

2. Dispozitat e paragrafit (1) të këtij neni nuk duhet të gjykohen si dhënie privilegji një shoqërie ajrore të një Palë Kontraktuese për të marrë në bord, në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, pasagjerët, bagazhet, kargon ose postën, të transportuar me qira ose shpërblim dhe të destinuar në një pikë tjetër në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

3. Në shtesë të të drejtave të dhëna në paragrafin (1) të këtij neni, çdo Palë Kontraktuese, gjithashtu, i jep shoqërisë ajrore të Palës tjetër Kontraktuese, për shërbimet ajrore ndërkombëtare:

a) të drejtën të fluturojë mbi territorin e saj pa ndaluar në të; dhe

b) të drejtën të ulet në një territor të tillë për qëllime jo trafiku.

4. Çdo Palë Kontraktuese pranon që avioni civil i Palës tjetër Kontraktuese, i cili nuk kryen shërbime ajrore të rregullta ndërkombëtare, të gëzojë të drejtat e specifikuar në nënparagrafët (a) dhe (b) të paragrafit 3 të nenit 2, pasi të ketë marrë më parë leje nga Pala Kontraktuese pranuese.

5. Avioni civil, nëse angazhohet në transportin e pasagjerëve, kargos ose postës me shpërblim ose qira në shërbime jo të rregullta ajrore ndërkombëtare, do të ketë privilegjin e marrjes ose të zbritjes së pasagjerëve, bagazheve, kargos ose postës, subjekt i të drejtave të ndonjë Pale Kontraktuese, kur këto ngarkime ose zbritje do të imponojnë rregulla, kushte ose kufizime të tilla, të cilat konsiderohen të dëshirueshme.

Neni 3

Përcaktimi dhe autorizimi i operimeve

1. Çdo Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën të përcaktojë një shoqëri ajrore ose disa shoqëri ajrore, me qëllim operimin e shërbimeve të miratuara mbi rrugët e specifikuar dhe të tërheqë, të ndryshojë ose të shmangë përcaktime të tilla. Këto përcaktime duhet të bëhen me shkrim dhe duhet t'i transmetohen Palës tjetër Kontraktuese me anë të notave diplomatike.

a) Në rast se një Palë Kontraktuese dëshiron të përcaktojë më shumë se një shoqëri ajrore, autoritetet aeronautike duhet të konsultohen në përputhje me nenin 18 të kësaj Marrëveshjeje. Një marrëveshje e përbashkët e bazuar mbi parimet e vendosura në nenin 5 të paragrafit (1), (2) dhe (3) është e nevojshme për përcaktime të tjera të mëtejshme.

2. Me marrjen e një përcaktimi të tillë të bërë nga një Palë Kontraktuese, në përputhje me paragrafin (1) më sipër dhe të një aplikimi nga shoqëritë ajrore të përcaktuara për autorizimin e operimit, autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese duhet, në përputhje me ligjet dhe rregullat kombëtare, të lëshojnë autorizimin e operimit përkatës, që siguron se:

a) pronësia aktuale dhe kontrolli efektiv i kësaj shoqërie ajrore janë të vlefshme në Palën Kontraktuese përcaktuese të shoqërisë ajrore ose në shtetasit e saj;

b) shoqëria ajrore e përcaktuar është e kualifikuar që të plotësojë kushtet e përshkruara sipas ligjeve dhe rregullave që normalisht aplikohen për operimin e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga Pala Kontraktuese, duke pasur parasysh aplikimin, në përputhje me dispozitat e Konventës;

c) shoqëria ajrore e përcaktuar është e kualifikuar që të plotësojë kushtet e përshkruara sipas kësaj Marrëveshjeje.

3. Në rast të një çështjeje të diskutueshme për lëshimin e autorizimit të operimit, autoritetet aeronautike të Palës Kontraktuese, të cilat kanë dhënë autorizimin në fjalë, nuk japin ndonjë provë bindëse ose nuk janë të kënaqura me plotësimin e kërkesave të parashtruara në paragrafin 2 të këtij neni nga shoqëria ajrore e përcaktuar e Palës tjetër Kontraktuese, kanë të drejtën të refuzojnë, të vonojnë ose të kufizojnë autorizimet e lëshuara për operim, të kërkojnë konsultime ose të imponojnë kushte të tilla, të cilat ato i gjykojnë të nevojshme sipas rastit.

4. Kur një shoqëri ajrore është e përcaktuar dhe autorizuar, në përputhje me termat e këtij neni, ajo në çdo kohë mund të fillojë të operojë në ndonjë shërbim të miratuar, duke siguruar që grafiku dhe tarifat e vendosura në përputhje me dispozitat e nenit 6 dhe 9 të kësaj Marrëveshjeje janë në fuqi në lidhje me këtë shërbim.

Neni 4

Anulimi ose pezullimi i autorizimit të operimit

1. Palët Kontraktuese kanë të drejtë të bllokojnë autorizimet e referuara në nenin 2 në lidhje

me një shoqëri ajrore të përcaktuar nga një Palë tjetër Kontraktuese, të kufizojnë, të anulojnë ose të pezullojnë autorizime të tilla ose të imponojnë kushte:

a) në rast të dështimit prej kësaj shoqërie ajrore, të kualifikohet para autoriteteve aeronautike të kësaj Pale Kontraktuese sipas ligjeve dhe rregullave, të aplikueshme normalisht dhe në mënyrë të arsyeshme nga këto autoritete, në përputhje me Konventën dhe anekset e saj;

b) në rast të dështimit prej kësaj shoqërie ajrore, të plotësojë ligjet ose rregullat e kësaj Pale Kontraktuese;

c) në rast se ato nuk janë të bindura që pronësia aktuale dhe kontrolli efektiv i shoqërisë ajrore janë të aprovuara në Palën Kontraktuese që përcakton shoqërinë ajrore ose për shtetasit e saj ose për të dyja bashkë;

d) në rast se shoqëria ajrore nuk operon në përputhje me kushtet e përshkruara në këtë Marrëveshje;

e) në rast se Pala tjetër Kontraktuese, pa një njoftim të mëparshëm në formën e duhur, shmanget nga ose nuk mban dhe administron thjeshtëzimin e formaliteteve, standardeve të sigurisë dhe sigurimit, praktikave ose të rekomandimeve, të cilat janë vendosur në përputhje me Konventën

dhe anekset e saj, në lidhje me mjetet ndihmëse aeronautike, ekuipazhin ajror, avionin, operimin e shoqërisë ajrore të përcaktuar.

2. Të drejtat e dhëna në paragrafin (1) të këtij neni do të ushtrohen vetëm pas konsultimeve me autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, nëse nuk është i domosdoshëm një veprim i menjëhershëm për të parandaluar thyerje të mëtejshme të ligjeve dhe rregullave të referuara më sipër. Këto konsultime duhet të fillojnë brenda një periudhe prej 60 (gjashtëdhjetë) ditësh nga data e marrjes së kërkesës, nëse nuk është pranuar ndryshe nga Palët Kontraktuese.

Neni 5

Kapaciteti dhe parimet drejtuese të operimeve të shërbimeve të miratuara

1. Duhet të ketë mundësi të ndershme dhe të barabarta për shoqëritë ajrore të përcaktuara të të dyja Palëve Kontraktuese për të operuar në shërbimet e miratuara mbi rrugët e specifikuara ndërmjet territoreve të tyre respektive.

2. Në ushtrimin e shërbimeve të miratuara, shoqëria ajrore e përcaktuar e një Pale Kontraktuese duhet të marrë në konsideratë interesat e shoqërisë ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese, për të mos ndikuar tej mase në rezultatet e shërbimeve të shoqërisë ajrore ose të shoqërive ajrore në të gjithë ose në pjesë të së njëjtës rrugë.

3. Kapaciteti i ofruar nga shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese mbi shërbimet e miratuara duhet të jetë i lidhur ngushtë me kërkesat e publikut për transportimin në rrugët e specifikuara dhe secila nga shoqëritë ajrore të përcaktuara duhet të ketë si objektiv primar sigurimin e shërbimeve, sipas një ngarkese të arsyeshme e të përshtatshme për kërkesat aktuale e të pritshme ndërmjet territoreve të Palëve Kontraktuese.

4. E drejta për të ngarkuar ose shkarkuar, në shërbimet e miratuara, trafikun ndërkombëtar të pasagjerëve, të bagazheve, të kargos dhe postës, të destinuar për ne dhe të ardhura nga një vend i tretë, në një pikë ose pika të rrugëve të specifikuara në këtë Marrëveshje, duhet të ushtrohet në përputhje me parimin e përgjithshëm që kapaciteti duhet të jetë i lidhur me:

a) kërkesat e trafikut ndërmjet vendit të origjinës dhe vendit të destinacionit të fundit të trafikut;

b) kërkesat e shërbimeve ajrore të ndërmjetme dhe ekonomike; dhe

c) kërkesat e trafikut të zonës, nëpërmjet të cilës kalon shërbimi i miratuar, mbasi të jenë marrë në konsideratë shërbimet lokale dhe rajonale të ofruara nga shoqëritë ajrore të shteteve.

5. Konsultimet ndërmjet Palëve Kontraktuese duhet të bëhen sa herë që një Palë kërkon që kapaciteti i dhënë sipas kësaj Marrëveshjeje të rishikohet, për të siguruar aplikimin e parimeve të këtij neni, që menaxhon drejtimin e shërbimeve.

Neni 6

Tarifat

Tarifat që do të aplikohen nga shoqëritë e përcaktuara ajrore të një Pale Kontraktuese për

transportimin në ose nga territori i një Pale tjetër Kontraktuese duhet të vendosen në nivele të arsyeshme, duke i kushtuar vëmendjen e duhur të gjithë faktorëve përkatës, duke përfshirë interesat e përdoruesve, koston e operimit, karakteristikat e shërbimit, përqindjet e komisionit, përfitimin e arsyeshëm, tarifën e shoqërive të tjera ajrore dhe konsiderata të tjera në treg.

Tarifat e referuara në paragrafin (1) të këtij neni, kur është e mundur, duhet të vendosen nga një marrëveshje e përbashkët e shoqërive të përcaktuara ajrore që i përkasin të dyja Palëve Kontraktuese, mbas konsultimit me shoqëritë e tjera ajrore, që operojnë mbi të gjithë ose mbi pjesë të së njëjtës rrugë. Kjo Marrëveshje, kur është e mundur, duhet të arrihet duke përdorur mekanizmin e koordinimit të tarifës të Shoqërisë së Transportit Ajror Ndërkombëtar.

Tarifat e miratuara në këtë mënyrë do të jenë subjekt i miratimit nga autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese. Këto plotësime mund të kërkojnë jo më shumë se 45 (dyzet e pesë) ditë para datës së propozuar për prezantimin e tyre. Në raste të veçanta, kjo periudhë maksimale mund të zvogëlohet me konsensus të përbashkët ndërmjet autoriteteve aeronautike.

Miratimi i tarifave të përcaktuara sipas dispozitave të paragrafëve (2) dhe (3) më sipër mund të jepet respektivisht prej secilit nga autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese. Megjithatë, nëse asnjë nga autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese nuk ka dorëzuar me shkrim tek Pala tjetër njoftimin e mosmiratimit të tarifave të tilla të shoqërisë (ve) ajrore të Palës tjetër brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga data e dorëzimit, tarifën përkatëse do të konsiderohen të miratuara. Në rast se periudha e dorëzimit do të reduktohet në përputhje me paragrafin (3) më sipër, Palët mund të bien dakort që periudha brenda së cilës mund të dorëzohet mosmiratimi mund të reduktohet respektivisht. Asnjë tarifë nuk mund të hyjë në fuqi nëse ndonjëra nga Palët Kontraktuese ka dhënë njoftimin për mosmiratim.

Autoritetet aeronautike të njëres Palë Kontraktuese mund të kërkojnë konsultime në lidhje me çdo tarifë të propozuar për shërbimet e miratuara, kur tarifa përkatëse ka qenë subjekt i një njoftimi të mosmiratimit ose nuk mund të pranohet në përputhje me paragrafin (2) më sipër. Këto konsultime duhet të mbahen jo më vonë se 60 (gjashtëdhjetë) ditë pas marrjes së kërkesës. Palët duhet të bashkëpunojnë në sigurimin e informacionit të nevojshëm shtesë për zgjidhje të arsyeshme të çështjeve.

Nëse autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese nuk mund të zgjidhin një çështje në lidhje me tarifën, siç parashikohet në paragrafin (5) të këtij neni, mosmarrëveshja do të zgjidhet në përputhje me dispozitat e nenit 19 të kësaj Marrëveshjeje.

Një tarifë e vendosur në përputhje me dispozitat e këtij neni do të mbetet në fuqi deri në datën e skadimit ose derisa një tarifë e re të jetë miratuar. Sidoqoftë, një tarifë nuk mund të zgjatet më shumë se 12 (dymbëdhjetë) muaj pas datës në të cilën ajo ka skaduar.

Neni 7

Aktivitetet tregtare, transferimet e fondeve dhe përfaqësimi

1. Bazuar në parimet e reciprocitetit dhe në përputhje me ligjet dhe rregullat e aplikueshme kombëtare respektive, shoqëritë ajrore të përcaktuara të çdo Pale Kontraktuese kanë të drejtë të angazhohen direkt ose nëpërmjet agjentëve të caktuar nga këto shoqëri, në shitjen e transportit ajror në zonën e Palës tjetër Kontraktuese. Shoqëritë ajrore të përcaktuara të çdo Pale Kontraktuese kanë të drejtë të shesin në monedhën lokale ose në monedha të tjera të konvertueshme dhe çdo person ka të drejtën të blejë një transport të tillë.

2. Bazuar në parimet e reciprocitetit, çdo shoqëri ajrore e përcaktuar do të ketë të drejtën të konvertojë dhe të dërgojë në vendin e kërkuar prej saj të ardhurat lokale, të fituara nga këto shoqëri ajrore në lidhje me transportimin e pasagjerëve, kargos dhe postës, që dalin mbi shumat e lëvruara lokalisht. Konvertimet dhe dërgesat duhet të lejohen pa kufizime në përqindjen e këmbimit, që aplikohet në transaksionet aktuale, e cila është në fuqi në kohën kur këto të ardhura paraqiten për konvertim dhe dërgim dhe nuk do të jetë subjekt i ndonjë detyrimi, përveç atyre të vendosura normalisht nga bankat për kryerjen e këtyre konvertimeve dhe dërgesave.

3. Të ardhurat dhe fitimet e marra nga shoqëria (të) ajrore të përcaktuara të një Pale Kontraktuese në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, të ardhura nga transportimi i pasagjerëve, kargos dhe postës, duhet të përjashtohen nga taksat e të ardhurave dhe nga çdo taksë tjetër të imponuar nga Pala tjetër Kontraktuese. Përjashtimi që ofrohet më sipër do të aplikohet edhe për pjesëmarrjen në

ndërmarrje e investime të përbashkëta.

4. Nëse disbursimet ose fitimet dhe taksimet e të ardhurave ndërmjet Palëve Kontraktuese vendosen me një marrëveshje speciale, atëherë do të aplikohet kjo marrëveshje speciale.

5. Shoqëria (të) e përcaktuara ajrore të një Pale Kontraktuese duhet të lejohen mbi bazën e reciprocitetit të mbajnë në territorin e një Pale tjetër Kontraktuese përfaqësuesit e tyre bashkë me stafin tregtar, operacional dhe teknik, siç kërkohet në lidhje me operimin e shërbimit të miratuar. Stafit i tyre do të zgjidhet midis shtetasve të njëjës ose të të dyja Palëve sipas nevojave.

6. Kërkesat e këtij stafi mund të plotësohen sipas nevojave të shoqërisë ajrore nga personeli i saj, duke përdorur shërbimet e një tjetër organizate, kompanie, shoqërie ajrore ose shoqërive ajrore, që operojnë në territorin e Palës tjetër Kontraktuese dhe janë të autorizuar të kryejnë shërbime të tilla në territorin e kësaj Pale Kontraktuese.

7. Përfaqësuesit dhe stafi janë subjekt i ligjeve dhe rregullave të Palës tjetër Kontraktuese në lidhje me hyrjen, qëndrimin dhe punësimin dhe, në përputhje me këto ligje dhe rregulla, çdo Palë Kontraktuese, mbi bazën e reciprocitetit, duhet të sigurojë për përfaqësuesit dhe stafin lejet e nevojshme të punës, vizat e punësimit ose dokumente të tjera të ngjashme, siç referohet në paragrafin (1) të këtij neni.

8. Shtetasit e një Pale Kontraktuese që punojnë për shoqërinë(të) ajrore të përcaktuara të kësaj Pale Kontraktuese në zyrat e përfaqësimit në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, mbi bazën e lidhjeve të punës, janë të detyruar të sigurohen për të gjitha rastet e siguracionit, për të cilat shteti është përgjegjës, sipas legjislacionit të Palës Kontraktuese të cilit i është referuar së pari në këtë paragraf.

Neni 8

Konkurrenca e ndershme

Duhet të ekzistojë mundësia e ndershme dhe e barabartë për shoqëritë ajrore të përcaktuara të të dyja Palëve Kontraktuese për të marrë pjesë në transportin ajror ndërkombëtar të mbuluar nga kjo Marrëveshje.

Çdo Palë Kontraktuese duhet të ndërmarrë të gjitha veprimet e duhura brenda juridiksionit të saj për të eliminuar të gjitha format e diskriminimit ose praktikat konkurruese të pandershme, që influencojnë negativisht pozicionin konkurrues të shoqërive ajrore të Palës tjetër Kontraktuese.

Neni 9

Oraret

Frekuencat dhe programet për operimin e shërbimeve të miratuara duhet të vendosen me anë të një marrëveshjeje të përbashkët nga shoqëritë ajrore të përcaktuara dhe duhet të dorëzohen tek autoritetet aeronautike për miratim të paktën 30 (tridhjetë) ditë para hyrjes së tyre në fuqi. Nëse një marrëveshje e tillë nuk mund të arrihet midis shoqërive ajrore të përcaktuara, çështja duhet të referohet tek autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese.

Kërkesat për leje për të kryer fluturime shtesë mund të dorëzohen për miratim nga shoqëria ajrore e përcaktuar direkt pranë autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese.

Neni 10

Përfshirje nga doganat dhe detyrime të tjera

1. Çdo Palë Kontraktuese, mbi bazat e reciprocitetit dhe aq sa lejojnë ligjet kombëtare, duhet të përfshijë shoqërinë (të) ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese nga kufizimet e importit, detyrimet doganore, taksat e akcizës kombëtare, pagesat e inspektimeve, detyrimet e tjera kombëtare dhe detyrimet mbi avionin, karburantin, vajrat lubrifikante, furnizimet teknike të konsumueshme, pjesët e ndërrimit, përfshirë motorrat, pajisjet e rregullta të avionëve, depot e avionëve (përfshirë pijet, duhanin dhe produkte të tjera të destinuara për shitje pasagjerëve në sasira të kufizuara gjatë fluturimit) dhe artikuj të tjerë (të specifikuar në paragrafin (2) më poshtë), që kanë për qëllim ose që përdoren vetëm për operimin ose shërbimin e avionit në trafikun ndërkombëtar të shoqërisë (ve) ajrore të përcaktuar të kësaj Pale tjetër Kontraktuese. Përfshirjet e ofruara nga ky paragraf duhet të aplikohen ndaj rezervave, materialeve, produkteve dhe pajisjeve, të listuara në këtë paragraf:

- kur ato janë paraqitur në territorin e një Pale Kontraktuese nga ose në emër të shoqërisë (ve) ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese; ose

- kur janë mbajtur në bord të avionit të shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuar të një Pale Kontraktuese gjatë mbërritjes në ose gjatë largimit nga territori i Palës tjetër Kontraktuese; ose

- kur janë marrë në bord të avionit të shoqërisë (ve) ajrore të përcaktuar të një Pale Kontraktuese në territorin e Palës tjetër Kontraktuese dhe që kanë për qëllim përdorimin në trafikun ndërkombëtar.

2. Përfshirja dhe kushtet e përmendura në paragrafin (1) të këtij neni, gjithashtu, duhet të aplikohen dhe për çështjet e mëposhtme:

- riparimi i avionit, mirëmbajtja dhe pajisjet e shërbimit dhe pjesët përbërëse;

- trajtimi i pasagjerëve dhe pajisjet e ngarkimit të kargos dhe pjesët përbërëse;

- pajisjet e sigurimit, përfshirë pjesët përbërëse;

- materialet e instruksioneve dhe mjetet ndihmëse të trajnimit;

- kompjuter, rezervimi elektronik dhe pajisjet e telekomunikacionit dhe pjesët përbërëse, në sasia të kufizuara, që kanë për qëllim dhe që përdoren vetëm në zyrat e përfaqësimit të shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuara;

- dokumentet e shoqërisë ajrore dhe të operatorit, përfshirë stokun e biletave të printuara, faturat ajrore dhe çdo material të shtypur, të cilat mbartin emblemën e kompanisë dhe materiale publiciteti të zakonshme të shpërndara pa detyrime nga shoqëria(të) ajrore e përcaktuar.

3. Përfshirja nga kufizimet e importit, detyrimet doganore, taksat e akcizës kombëtare, tarifat e inspektimit, detyrimet e tjera kombëtare nuk do të aplikohen ndaj detyrimeve që bazohen në koston e shërbimeve të ofruara për shoqëritë ajrore të përcaktuara të një Pale Kontraktuese, në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

4. Pajisjet dhe materialet normale të bordit, si dhe furnizimet dhe rezervat, të referuara në paragrafin (1) të këtij neni, të mbajtura në bord të avionit të një Pale Kontraktuese që kryen shërbimin e miratuar, mund të shkarkohen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese vetëm me miratim të autoriteteve doganore të atij territori. Në këtë rast, ato mund të vihen nën supervisionin dhe nën kontrollin e autoriteteve në fjalë deri sa ato të rieksporthen ose përpunohen në përputhje me rregullat doganore.

5. Përfshirjet e ofruara nga ky nen duhet të jenë gjithashtu të vlefshme në situata kur shoqëria (të) ajrore e përcaktuar e një Palë Kontraktuese ka hyrë në marrëveshje me shoqërinë ose shoqëri të tjera ajrore për kredi ose transfertë të artikujve të specifikuar në paragrafët (1) dhe (2) të këtij neni, në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, duke i siguruar shoqërisë ose shoqërive të tjera ajrore që të gëzojnë në mënyrë të njëjtë këto përfshirje nga kjo Palë tjetër Kontraktuese.

Neni 11

Aplikueshmëria e fluturimeve jo të rregullta

1. Dispozitat e vendosura në nenet: aplikimi i ligjeve dhe rregullave; njohja e certifikatave dhe licencave; sigurimi i aviacionit; “Parashikimet statistikore”; “Përfshirjet nga doganat dhe detyrimet e tjera”: “Kontrolli i emigracionit” dhe “Konsultimet” e kësaj Marrëveshjeje duhet të jenë të aplikueshme, gjithashtu, dhe për fluturimet jo të rregullta që kryhen nga një transportues ajror që kryen fluturime të tilla.

2. Dispozitat e paragrafit (1) të këtij neni nuk duhet të cenojnë ligjet dhe rregullat kombëtare, që qeverisin autorizimin e operimeve të paplanifikuara ose drejtimin e transportuesve ajrorë ose palëve të tjera të përfshira në organizimin e operimeve të tilla.

3. Duhet të ekzistojë mundësia e ndershme dhe e barabartë për transportuesit ajror të të dy Palëve Kontraktuese për të kryer fluturime jo të rregullta ndërmjet territoreve të tyre.

4. Në operimin e fluturimeve jo të rregullta, operatorët e njërës Palë Kontraktuese duhet të marrin në konsideratë interesat e shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese për të mos ndikuar padrejtësisht në rezultatet e shoqërive ose shoqërisë që rrjedhin nga operimet e shërbimeve ajrore të rregullta të miratuara në të gjithë ose në një pjesë të të njëjtave rrugë.

5. Kapaciteti që ofrohet për kryerjen e shërbimeve ajrore jo të rregullta, kurdoherë që është e mundur, duhet të vendoset nga marrëveshja e përbashkët ndërmjet operatorëve që i përkasin të dyja Palëve Kontraktuese dhe një marrëveshje e tillë duhet të miratohet nga autoritetet aeronautike të

Palëve Kontraktuese.

Neni 12

Parashikimi i statistikave

Autoritetet aeronautike të një Palë Kontraktuese duhet t'i sigurojnë autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, sipas kërkesës, të dhëna të tilla periodike ose të dhëna të tjera statistikore, të cilat mund të kërkojnë me të drejtë për qëllim të rishikimit të kapacitetit të ofruar për shërbimet e miratuara nga shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese. Këto deklarata duhet të përfshijnë të gjithë informacionin e kërkuar për të përcaktuar volumin e trafikut të kryer nga shoqëritë ajrore të përcaktuara në shërbimet e miratuara dhe origjinën dhe destinacionin e një trafiku të tillë.

Neni 13

Aplikimi i ligjeve dhe rregullave

Ligjet, rregullat dhe procedurat e një Palë Kontraktuese në lidhje me pranimin në ose nisjen nga territori i saj të avionit të angazhuar në shërbimet ajrore ndërkombëtare ose për operimin dhe navigimin e një avioni të tillë duhet të përputhen me shoqërinë ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese mbi hyrjen e saj në dhe gjatë dhe duke përfshirë nisjen e saj nga territori në fjalë.

Ligjet, rregullat dhe procedurat e një Palë Kontraktuese në lidhje me emigracionin, pasaportën ose dokumente të tjera të aprovuara udhëtimi, hyrjen, kalimin, sigurimin e aviacionit, doganat, pasaportat, monedhat, rregullat sanitare dhe të karantinës duhet të përputhen me ekuipazhet, pasagjerët, kargon dhe postën, të transportuar nga avioni i shoqërisë ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese gjatë hyrjes në, gjatë qëndrimit dhe përfshirë nisjen e tyre nga territori i Palës Kontraktuese në fjalë.

Pasagjerët, bagazhet, kargo dhe posta që kalon në tranzit direkt përmes territorit të një Palë Kontraktuese që nuk dalin nga zona e aeroportit, e rezervuar për një qëllim të tillë, duhet të jenë subjekt vetëm i një kontrolli të thjeshtë, me përjashtim të masave të sigurimit kundër dhunës dhe piraterisë ajrore, si dhe kontrabandës së drogave narkotike dhe produkteve pararendëse të tyre. Bagazhet dhe kargo që kalon në tranzit direkt duhet të përjashtohen nga detyrimet doganore dhe taksa të tjera të ngjashme.

Taksat dhe detyrimet e aplikuara në territorin e Palës Kontraktuese mbi shoqërinë(të) ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese për shërbimet ajrore të Palës tjetër Kontraktuese nuk duhet të jenë më të larta se ato të aplikuara për operimet e ndonjë shoqërie tjetër ajrore të angazhuar në të njëjtat operime.

Asnjë nga Palët Kontraktuese nuk duhet të favorizojë shoqërinë ose shoqëritë e saj ajrore ose çdo shoqëri tjetër ajrore, kundërt një shoqërie ose shoqërive ajrore të angazhuara në shërbime ajrore të njëjta ndërkombëtare të Palës tjetër Kontraktuese në aplikimin e doganave të saj, emigracionit, karantinës dhe rregullave të njëjta ose në përdorimin e aeroporteve, rrugëve ajrore, shërbimeve të trafikut ajror dhe mjeteve shoqëruese nën kontrollin e saj.

Mbi bazën e reciprocitetit, vizat nuk duhet të kërkojnë për hyrje, qëndrim dhe dalje të ekuipazhit të avionit që operohet nga shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese, nëse ata largohen në të njëjtin fluturim pasardhës në rrugën e kthimit. Kjo i referohet gjithashtu dhe rasteve kur ekuipazhi për arsye teknike, shëndetësore ose mjekësore qëndron në vend dhe largohet në fluturimin tjetër pasardhës në rrugën e kthimit.

Neni 14

Kontrolli i emigracionit

1. Me kërkesë të një Palë Kontraktuese, Pala tjetër Kontraktuese duhet të lejojë shoqëritë ajrore të përcaktuara, të cilat ushtrojnë të drejtat e trafikut ajror në të dy vendet, të marrin masa për të siguruar se janë transportuar vetëm pasagjerët me dokumente udhëtimi të kërkuara për hyrje ose tranzit përmes shtetit në fjalë.

2. Asnjëra Palë Kontraktuese nuk duhet të pranojë për shqyrtim një person të kthyer nga pika e tij e zbritjes pasi ai të konstatohet i papranueshëm, në qoftë se ky person para hipjes ka qëndruar në territorin e saj, përveç kalimit tranzit direkt. Palët Kontraktuese nuk duhet të kthejnë një person të tillë në vendin ku ai më parë është konstatuar i papranueshëm.

3. Kjo dispozitë nuk ka për qëllim të parandalojë autoritetet publike për të shqyrtuar më tej një person të papranueshëm të kthyer, për të përcaktuar pranimin e tij të mundshëm në një shtet ose të bëjë rregullimet për transferimin e tij, largimin ose dërgimin në një shtet, shtetas i të cilit është ky person ose ku ai është i pranueshëm. Nëse një person që konstatohet i papranueshëm ka humbur ose shkatërruar dokumentet e tij të udhëtimit, Palët Kontraktuese duhet të pranojnë në vend të tyre një dokument që vërteton situatat e embarkimit dhe mbërritjes, të lëshuar nga autoritetet publike të Palës Kontraktuese ku personi është gjetur i papranueshëm.

Neni 15

Njohja e certifikatave dhe e licencave

1. Certifikatat e vlefshmërisë ajrore, certifikatat e kompetencës dhe licencat të lëshuara ose të bëra të vlefshme nga një Palë Kontraktuese dhe që janë akoma në fuqi do të njihen si të vlefshme nga Pala tjetër Kontraktuese, për qëllim të operimit të shërbimeve të miratuara në rrugët e specifikuara, nëse kërkesat sipas të cilave janë lëshuar ose bërë të vlefshme këto certifikata dhe licenca janë të njëjta ose mbi standardet minimale që mund të vendosen në përputhje me Konventën. Një Palë Kontraktuese, sidoqoftë, rezervon të drejtën e refuzimit të njohjes së vlefshmërisë së certifikatës së kompetencës dhe të licencave të dhëna shtetasve të saj nga Pala tjetër Kontraktuese, për qëllim të mbikalimit mbi territorin e saj.

2. Një Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime, në përputhje me nenin 18 të kësaj Marrëveshjeje në rast se rregullat dhe praktikat e Palës tjetër Kontraktuese sipas të cilave këto certifikata dhe licenca janë lëshuar ose bërë të vlefshme ndryshojnë në ndonjë aspekt të veçantë nga standardet e vendosura në përputhje me Konventën dhe këto ndryshime janë arkivuar në Organizatën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar, në përputhje me nenin 38 të Konventës. Nëse nuk arrihet një marrëveshje e kënaqshme në lidhje me sigurinë e fluturimit, kjo do të përbëjë një bazë për zbatimin e nenit 4 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 16

Sigurimi i aviacionit

1. Palët Kontraktuese bien dakord t'i ofrojnë ndihmë njëra-tjetrës, nëse është e nevojshme, nga pikëpamja e parandalimit të rrëmbimeve të paligjshme të avionit dhe akteve të tjera të paligjshme kundrejt sigurisë së avionit, aeroporteve dhe mjeteve ndihmëse të navigacionit ajror, si dhe të ndonjë kërcënimi tjetër të sigurisë së aviacionit.

2. Çdo Palë Kontraktuese bie dakord të shqyrtojë kushtet e sigurisë jodiskriminuese dhe përgjithësisht të aplikueshme të kërkuara nga Pala tjetër Kontraktuese për hyrjen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese dhe të marrë masat e duhura për inspektimin e pasagjerëve, si dhe të artikujve që ata mbartin me vete. Çdo Palë Kontraktuese, gjithashtu, duhet t'i kushtojë vëmendjen e duhur nga çdo kërkesë nga Pala tjetër Kontraktuese për masa sigurie speciale për avionin ose për pasagjerët e tij, të cilët mund të përballen me një kërcënim të veçantë.

3. Pala Kontraktuese duhet të veprojë në përputhje me kushtet e aplikueshme të sigurisë së aviacionit të vendosura nga Organizata e Aviacionit Ndërkombëtar. Nëse një Palë Kontraktuese devijon nga kushte të tilla, Pala tjetër Kontraktuese mund të kërkojë konsultime me këtë Palë Kontraktuese. Nëse nuk është pranuar ndryshe nga Palët Kontraktuese, këto konsultime duhet të fillojnë brenda një periudhe prej 60 (gjashtëdhjetë) ditësh nga data e marrjes së një kërkesë të tillë. Nëse nuk arrihet një marrëveshje e pranueshme do të përbëjë bazë për zbatimin e nenit 19 të kësaj Marrëveshjeje.

4. Palët Kontraktuese duhet të veprojnë në përputhje me dispozitat e Konventës për sulmet dhe akte të tjera të kryera në bord të avionit, e nënshkruar në Tokio më 14 shtator 1963; Konventës

për ndërhyrjet ndaj akteve të paligjshme të rrëmbimit të avionit, e nënshkruar në Hagë më 16 dhjetor 1970 dhe Konventës për ndërhyrjet ndaj akteve të paligjshme ndaj sigurisë së aviacionit civil, e nënshkruar në Montreal, më 23 shtator 1971, kur këto Palë Kontraktuese janë të dyja Palë të këtyre Konventave.

5. Kur ndodh një incident ose kërcënim i një incidenti të rrëmbimit të paligjshëm të avionit ose akte të tjera të paligjshme kundër sigurisë së avionit, aeroporteve dhe mjeteve ndihmëse të navigacionit ajror, Palët Kontraktuese duhet të ndihmojnë njëra-tjetrën me anë të lehtësimit të komunikimit, me qëllim eliminimin sa më të shpejtë dhe të sigurt të një incidenti ose kërcënimi të tillë.

Neni 17

Siguria

1. Çdo Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë në lidhje me standardet e sigurisë në çdo zonë në lidhje me ekuipazhin e avionit ose të operimeve të tyre të adaptuara nga Pala tjetër Kontraktuese. Këto konsultime duhet të zhvillohen brenda 30 ditëve nga kjo kërkesë.

2. Nëse pas konsultimeve të tilla një Palë Kontraktuese vëren se Pala tjetër Kontraktuese nuk ka mirëmbajtur dhe administruar efektivisht standardet e sigurisë në një zonë të tillë, të cilat janë të paktën të barabarta me standardet minimale të vendosura në këtë kohë në përputhje me Konventën e Çikagos, Pala e parë Kontraktuese duhet të njoftojë Palën tjetër Kontraktuese për këto vërejtje dhe masat të konsiderohen të nevojshme për të respektuar këto standarde minimale dhe Pala tjetër Kontraktuese të ndërmarrë masat përkatëse brenda 15 ditëve ose një periudhë më të gjatë, siç është rënë dakord, do të jetë bazë për zbatimin e nenit 4 të kësaj Marrëveshjeje.

3. Megjithatë detyrimet e përmendura në nenin 33 të Konventës së Çikagos, është rënë dakord që çdo avion që operon për një shoqëri ose shoqëri të tjera ajrore të përcaktuara të Palës Kontraktuese, në shërbimet për në ose nga territori i një Pale tjetër Kontraktuese, mund të jetë subjekt i ekzaminimit nga përfaqësuesit e autorizuar të Palës tjetër Kontraktuese në bord dhe rreth avionit për të kontrolluar vlefshmërinë e dokumenteve të avionit, si dhe ato të ekuipazhit, të kushteve të avionit dhe të pajisjeve të tij, ndërkohë që është në territorin e Palës tjetër Kontraktuese (në këtë nen ato emërtohen “inspektim ramp”), duke siguruar që ato nuk do të çojnë në vonesa të paarsyeshme.

4. Nëse një inspektim ramp ose seri inspektimesh ramp ngre:

- shqetësime serioze që një avion ose operimi i një avioni nuk është në përputhje me standardet minimale të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën e Çikagos; ose

- shqetësime serioze që ka mungesë të mirëmbajtjes dhe administrimit efektiv të standardeve të sigurisë të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën e Çikagos, Pala Kontraktuese që kryen inspektimin, për qëllimet e nenit 33 të Konventës së Çikagos, është e lirë të konkludojë që kërkesat sipas të cilave janë dhënë certifikata ose licencat, në lidhje me kërkesat sipas të cilave operon avioni, nuk janë të barabarta me ose mbi standardet minimale të vendosura në përputhje me Konventën e Çikagos.

5. Në rast të hyrjes për qëllim të ndërmarrjes së një inspektimi ramp të një avioni që operohet nga një ose disa shoqëri të tjera ajrore të përcaktuara të një Pale Kontraktuese, në përputhje me paragrafin 3 të mësipërm, refuzohet nga përfaqësuesi i kësaj shoqërie ose shoqërive ajrore, Pala tjetër Kontraktuese është e lirë të informojë për këto shqetësime serioze të tipit referuar në paragrafin (4) më sipër, të ngrejë dhe të nxjerrë konkluzionet e referuara në këtë paragraf.

6. Çdo Palë Kontraktuese rezervon të drejtën të pezullojë ose të ndryshojë menjëherë autorizimin e operimit të një shoqërie ose shoqërive të tjera ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese, nëse Pala e parë Kontraktuese konkludon që si rezultat i inspektimit ramp, refuzimit për kryerjen e inspektimit ramp, konsultimit ose ndonjë veprimi tjetër është e nevojshme të merren masa të menjëhershme për sigurinë e operimit të një shoqërie ajrore.

Çdo veprim nga një Palë Kontraktuese, në përputhje me paragrafët (2) ose (6) më sipër, do të ndërpritet nëse bazat për ndërmarrjen e një veprimi të tillë nuk ekzistojnë më.

Neni 18

Konsultime dhe amendamente

1. Në kuadrin e bashkëpunimit të ngushtë, autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese duhet të konsultohen me njëra-tjetrën në mënyrë periodike, me qëllim që të sigurohet zbatimi i duhur i kësaj Marrëveshjeje dhe anekseve të saj.

2. Çdo Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë mbi interpretimin, aplikimin ose amendimin e kësaj Marrëveshjeje. Këto konsultime të cilat mund të mbahen nga autoritetet aeronautike ose me anë të korrespondencës, ose me anë të bisedimeve duhet të fillojnë brenda një periudhe prej 60 (gjashtëdhjetë) ditësh nga data që Pala tjetër Kontraktuese merr kërkesën me shkrim, nëse nuk është rënë dakord ndryshe nga Palët Kontraktuese.

Këto konsultime mund të kryhen me anë të diskutimeve ose me anë të korrespondencës.

3. Çdo amendament ose modifikim i aneksit mund të pranohet direkt midis autoriteteve aeronautike të të dy Palëve Kontraktuese dhe do të hyjë në fuqi në një datë të përcaktuar bashkërisht nga autoritetet në fjalë.

4. Në rast të përfundimit të ndonjë konvente të përgjithshme multilaterale në lidhje me transportin ajror ku përfshihen të dy Palët Kontraktuese, pjesa e kësaj Marrëveshjeje që është në kundërshtim me këtë Konventë duhet të modifikohet që të jetë në përputhje me dispozitat e kësaj Konvente.

Neni 19

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Në rast të ndonjë mosmarrëveshjeje ndërmjet Palëve Kontraktuese në lidhje me interpretimin ose aplikimin e kësaj Marrëveshjeje, Palët Kontraktuese në radhë të parë duhet t'i zgjidhin ato me anë të bisedimeve midis tyre.

2. Nëse Palët Kontraktuese dështojnë në arritjen e një Marrëveshjeje me anë të bisedimeve, mosmarrëveshja me kërkesë të njërës Palë Kontraktuese mund t'i referohet për vendim një gjykate me tre arbitra, njëri të jetë i zgjedhur nga secila Palë Kontraktuese dhe i tretë të vendoset nga dy arbitrat e zgjedhur, duke siguruar që arbitri i tretë të mos jetë shtetas i ndonjë Palë Kontraktuese. Çdo Palë Kontraktuese duhet të caktojë një arbitër brenda një periudhe 60 (gjashtëdhjetë) ditore nga data që njëra Palë Kontraktuese merr nga Pala tjetër Kontraktuese një notë diplomatike që kërkon arbitrimin e mosmarrëveshjes dhe arbitri i tretë duhet të pranohet brenda një periudhe të mëtejshme prej 60 (gjashtëdhjetë) ditësh. Nëse njëra nga Palët Kontraktuese nuk arrin të caktojë arbitrin e saj brenda një periudhe prej 60 (gjashtëdhjetë) ditësh ose nëse arbitri i tretë nuk përcaktohet brenda periudhës së përcaktuar, Presidentit të Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil mund t'i kërkohet nga njëra Palë Kontraktuese të caktojë një arbitër ose arbitrat.

3. Palët Kontraktuese angazhohen të zbatojnë çdo vendim të marrë sipas paragrafit (2) të këtij neni.

4. Çdo Palë Kontraktuese duhet të mbulojë shpenzimet dhe pagesat e nevojshme për arbitrin e saj; pagesa për arbitrin e tretë dhe shpenzimet e nevojshme për këtë, ashtu si dhe për aktivitetin e këtij arbitrimi duhet të ndahen në mënyrë të barbartë nga Palët Kontraktuese.

Neni 20

Denoncimi

Çdo Palë Kontraktuese në çdo kohë mund t'i njoftojë me shkrim Palës tjetër Kontraktuese vendimin e saj për të denoncuar këtë Marrëveshje. Një njoftim i tillë, duhet të dërgohet njëkohësisht në Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil. Në këtë rast, Marrëveshja duhet të përfundojë 12 (dymbëdhjetë) muaj pas datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër Kontraktuese, në qoftë se njoftimi nuk tërhiqet me një marrëveshje të përbashkët para mbarimit të kësaj periudhe.

Në mungesë të konfirmimit të marrjes së njoftimit nga Pala tjetër Kontraktuese, njoftimi do të gjykohet se është marrë 14 (katërmëdhjetë) ditë pas marrjes së njoftimit nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

Neni 21
Rregjistrimi

Kjo Marrëveshje dhe të gjitha amendamentet e saj duhet të regjistrohen pranë Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil dhe pranë Sekretariatit të Kombeve të Bashkuara.

Neni 22
Aplikimi i Marrëveshjes shumëpalëshe

Nëse një marrëveshje shumëpalëshe lidhur me ndonjë çështje të mbuluar nga kjo Marrëveshje dhe të pranuar nga të dyja Palët Kontraktuese, hyn në fuqi, dispozitat përkatëse të kësaj Marrëveshjeje shumëpalëshe do të zëvendësojnë dispozitat përkatëse të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 23
Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje nënshkruhet për një periudhë kohore të papërcaktuar dhe do të hyjë në fuqi datën e marrjes së notës së dytë diplomatike të shkëmbyer nga të dy Palët Kontraktuese, që konfirmon që kërkesat e brendshme dhe/ose konstitucionale respektive të tyre për hyrjen në fuqi të marrëveshjeve ndërkombëtare janë plotësuar.

Pas hyrjes në fuqi, kjo Marrëveshje shfuqizon efektin e Marrëveshjes dypalëshe të shërbimeve ajrore ndërmjet Qeverisë së Republikës Popullore të Bullgarisë dhe Qeverisë së Republikës Popullore Socialiste të Shqipërisë të nënshkruar më 13 mars 1990, në Sofje.

Në dëshmi të nënshkruesve, të autorizuar plotësisht nga qeveritë e tyre respektive, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

Bërë në dy kopje, në Sofje, më 21 mars 2002, në gjuhët bullgarisht, shqip dhe anglisht, të gjitha tekstet kanë autoritet të barabartë. Në rast të ndonjë mosmarrëveshjeje në lidhje me interpretimin ose zbatimin, teksti anglisht do të mbizotërojë.

PËR QEVERINË E REPUBLIKËS SË
SHQIPËRISË

PËR QEVERINË E REPUBLIKËS SË
BULLGARISË

ANEKS

**PËR MARRËVESHJEN E SHËRBIMEVE AJRORE NDËRMJET REPUBLIKËS SË
SHQIPËRISË DHE REPUBLIKËS SË BULLGARISË**

Grafiku i linjave të rregullta

1. Shoqëria ajrore e përcaktuar e Republikës së Bullgarisë do të lejohet të kryejë shërbimet ajrore mbi rrugët specifike si më poshtë:

- pikat në Bullgari – pikat e ndërmjetme – Tiranë
- pikat e përtejme dhe anasjelltas.

2. Shoqëria ajrore e përcaktuar e Republikës së Shqipërisë do të lejohet të kryejë shërbimet ajrore mbi rrugët specifike si më poshtë:

- pikat në Shqipëri – pikat e ndërmjetme – Sofja
- pikat e përtejme dhe anasjelltas.

Shënime:

1. Ndonjë ose të gjitha pikat e ndërmjetme dhe/ose pikat e përtejme mbi secilën nga rrugët e

specifikuara, me dëshirën e çdo shoqërie ajrore të përcaktuar, mund të hiqen në ndonjë fluturim ose në të gjitha fluturimet, me kusht që këto fluturime të nisin dhe të përfundojnë respektivisht në territorin e Palës Kontraktuese që ka përcaktuar shoqërinë ajrore.

2. Shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese duhet të lejohen të kryejnë fluturime mbi rrugët e përmendura më sipër, pa kufizime të frekuencës dhe tipit të avionit, në çdo konfiguracion.

3. E drejta e 5-të e trafikut të lirisë, për dhe nga një vend i tretë, duhet të jetë e vlefshme në shërbimet e miratuara, duke siguruar që ato janë koordinuar dhe pranuar më parë ndërmjet shoqërive ajrore të përcaktuara dhe të miratuara nga autoritetet aeronautike përkatëse.

4. Të gjitha ose ndonjë nga pikat e ndërmjetme dhe/ose pikat e përtejme, me dëshirën e shoqërive ajrore, mund të hiqen nga të gjitha fluturimet ose nga ndonjë fluturim, me kusht që shërbimi të fillojë ose të mbarojë në territorin e Palës Kontraktuese që ka përcaktuar shoqërinë (të) ajrore.