

**L I G J**  
**Nr.9067, datë 15.5.2003**

**PËR RATIFIKIMIN E “MARRËVESHJES NDËRMJET QEVERISË SË REPUBLIKËS TË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË MBRETËRISË TË BELGJIKËS PËR TRANSPORTIN AJROR”**

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 Mbretërisë të Belgjikës për transportin ajror”.

Neni 2

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

**Shpallur me dekret nr.3839, datë 17.6.2003 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,**  
**Alfred Moisiu**

**MARRRËVESHJE**  
**NDËRMJET QEVERISË SË MBRETËRISË TË BELGJIKËS DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS**  
**TË SHQIPËRISË MBI TRANSPORTIN AJROR**

Qeveria e Mbretërisë së Belgjikës dhe Qeveria e Republikës së Shqipërisë:  
duke qënë palë në Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar e hapur për nënshkrim në Çikago, më 7 dhjetor, 1944;  
duke dashur të konkludojnë në Marrëveshje suplementare të Konventës në fjalë për qëllim të vendosjes së shërbimeve ajrore ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre respektive;  
duke dashur të sigurojnë shkallën më të lartë të sigurisë dhe të sigurimit në transportin ajror ndërkombëtar,  
kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1  
**Përkufizime**

Për qëllim të kësaj Marrëveshjeje pavarësisht nga konteksti kur e kërkon ndryshe:

a) Termi “Konventë” nënkupton Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar të hapur për nënshkrim në Çikago në ditën e shtatë të dhjetorit 1944 dhe 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 dyja Palët Kontraktuese.

b) Termi “Marrëveshje” nënkupton këtë Marrëveshje, aneksi i bashkëngjitur aty dhe çdo modifikim të Marrëveshjes ose të aneksit.

c) Termi “autoriteti aeronautik” nënkupton: në rastin e Belgjikës, Ministrinë e Komunikacionit dhe Infrastrukturës dhe në rastin e Republikës së Shqipërisë, Ministrinë e Transportit dhe të Telekomunikacionit, në personin e Drejtorisë së Përgjithshme të Aviacionit Civil ose, në të dyja rastet,

çdo autoritet tjetër ose person të autorizuar për të përmbushur funksionet e ushtruara tani nga autoritetet e njëjta.

d) Termi “territor”, “shërbim ajror”, “shërbim ajror ndërkombëtar”, “shoqëri ajrore” dhe “ndalesë për qëllime jo të trafikut” kanë kuptimet që janë përcaktuar respektivisht për to në nenin 2 dhe 96 të Konventës.

e) Termi “shoqëri ajrore e përcaktuar” nënkupton një shoqëri ajrore, e cila është përcaktuar dhe autorizuar në përputhje me nenin 3 dhe 4 të kësaj Marrëveshjeje.

f) Termi “shërbime të pranuara” nënkupton shërbimet e rregullta në rrugë të specifikuar në aneksin e kësaj Marrëveshjeje për transportimin e pasagjerëve, mallrave dhe postës, në mënyrë të veçantë ose të kombinuar.

g) Termi “tarifë” nënkupton çmimet që duhet të paguhet për mbartjen e pasagjerëve, bagazheve dhe mallrave dhe kushtet nën të cilat këto çmime aplikohen, duke përfshirë çmimet dhe kushtet për agjenci dhe shërbime të tjera të njëjta, por duke përjashtuar pagesat dhe kushtet për mbartjen e postës.

h) Termi “ndryshim i masave” nënkupton operimin e një prej shërbimeve të pranuara nga një shoqëri ajrore e përcaktuar në një mënyrë të tillë që një seksion rruge të përdoret për fluturim nga avionë të ndryshëm në kapacitet nga ato të përdorura në një seksion tjetër.

i) Termi “pajisjet e avionit”, “pajisjet e tokës”, “pajisjet e magazinuara të avionit”, “pjesë këmbimi” kanë kuptimet që janë përcaktuar respektivisht për to në aneksin 9 të Konventës.

## Neni 2

### **Garantimi i të drejtave**

1. Çdo Palë Kontraktuese i garanton Palës tjetër Kontraktuese të drejtat e mëposhtme për qëllim të shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga shoqëritë ajrore të përcaktuara respektive:

a) të fluturojë pa ulje përreth territorit të tij;

b) të bëjë ndalesa në territorin e tij për qëllime jo të trafikut;

c) të bëjë ndalesa në territorin e tij për qëllime të marrjes dhe të shkarkimit, ndërsa janë duke operuar rrugët e specifikuar në aneks, trafikun ndërkombëtar të pasagjerëve, mallrat dhe postën që kanë origjinën në ose të destinuar në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

2. Asgjë në paragrafin 1 të këtij neni nuk duhet të gjykohet si konfirmim i shoqërisë ajrore të përcaktuar të një Pale Kontraktuese i privilegjit të marrjes, në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, mbartjen e pasagjerëve, të mallrave dhe të postës për shpërbllim ose qira dhe të destinuar për pikën tjetër në territorin e asaj Pale tjetër Kontraktuese.

## Neni 3

### **Përcaktimi i operimeve të shërbimeve**

1. Çdo Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën t'i përcaktojë me notë diplomatike, Palës tjetër Kontraktuese, një ose më shumë shoqëri ajrore për të operuar shërbimet e pranuara në rrugë të specifikuar në aneks për një Palë Kontraktuese të tillë.

2. Çdo Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën të tërheqë, nëpërmjet notave diplomatike të Palës tjetër Kontraktuese, përcaktimin e çdo shoqërie ajrore dhe për të përcaktuar një tjetër.

## Neni 4

### **Autorizimi për të operuar shërbimet**

1. Me marrjen e një njoftimi të përcaktuar nga një Palë Kontraktuese në përputhje me nenin 3 të kësaj Marrëveshjeje, autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, konsistent me ligjet dhe rregulloret e tij, do t'u japin pa vonesë shoqërive ajrore të përcaktuara autorizimin përkatës për të operuar shërbimet e pranuara për të cilat ato shoqëri ajrore kanë qenë përcaktuar.

2. Me marrjen e autorizimeve të tilla shoqëritë ajrore mund të fillojnë të operojnë në çdo kohë shërbimet e pranuara, tërësisht ose pjesërisht, ka siguruar se shoqëritë ajrore ankohen me dispozitat e aplikuara të kësaj Marrëveshjeje dhe ato tarifa janë vendosur në përputhje me dispozitat e nenit 13 të kësaj Marrëveshjeje.

## Neni 5

### **Revokimi ose pezullimi i autorizimit të operimit**

1. Autoritetet aeronautike të secilës Palë Kontraktuese do të kenë të drejtën të mbajnë autorizimet e referuara në nenin 4 të kësaj Marrëveshjeje në respekt të shoqërive ajrore të përcaktuara nga Pala tjetër Kontraktuese, për të revokuar ose pezulluar një autorizim të tillë ose të imponojë kushtet, të përkohshme ose të përhershme:

a) në rastin kur një shoqëri e tillë ajrore nuk i kënaq ato, se ata janë kualifikuar për të përmbushur kushtet e përshkruara sipas ligjeve dhe rregulloreve të aplikuara në mënyrë normale dhe të arsyeshme për operimin e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga këto autoritete në përputhje me Konventën;

b) në rastin kur shoqëri të tilla ajrore nuk operojnë në përputhje me kushtet e përshkruara sipas kësaj Marrëveshjeje;

c) në rastin kur shoqëri të tilla ajrore nuk veprojnë në përputhje me ligjet dhe rregulloret e asaj Pale Kontraktuese;

d) në rast se ato nuk janë kënaqur se shoqëritë ajrore janë të futura në dhe kanë vendet e tyre kryesore të biznesit në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, dhe më pas mban një certifikatë aktuale të operimit ajror (COP) të lëshuar nga autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese.

2. Në qoftë se një veprim i mëtejshëm është esencial për të parandaluar shkeljet e ligjeve dhe rregulloreve të referuara sa më sipër, të drejtat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni do të ushtrohen vetëm pas konsultimeve me autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese në përputhje me nenin 17 të kësaj Marrëveshjeje.

## Neni 6

### **Aplikimi i ligjeve dhe rregulloreve**

1. Ligjet dhe rregulloret e një Pale Kontraktuese në lidhje me qëndrimin ose nisjen nga territori i saj i avionit të përfshirë në navigimin ajror ndërkombëtar ose për operimin dhe navigimin e një avioni të tillë do të kryhet nga shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese nga kjo pikëpamje, nisur nga dhe brenda territorit në fjalë.

2. Ligjet dhe rregulloret e një Pale Kontraktuese, në lidhje me hyrjen, lejet, transitin, imigrimin, pasaportat, doganat, taksat dhe tarifatat, kërkesat sanitare dhe karantinë do të kryhen nga shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese për ose në favor të ekuipazhit të tyre, pasagjerëve, mallrave dhe postës gjatë transitit, pranimit, nisjes nga dhe brenda territorit të një Pale Kontraktuese të tillë.

Pasagjerët në transit nëpërmjet territorit të Palës Kontraktuese do të jenë subjekt të jo më shumë se një kontrolli të thjeshtë.

Ky parashikim nuk do të aplikohet, në qoftë se pasagjeri është në transit në një destinacion të vendosur në një Shtet Palë në Konventën në përputhje me Marrëveshjen Shengen të 14 qershorit 1985.

3. Asnjë prej Palëve Kontraktuese nuk do të ketë preferenca për linjat ajrore të saja ose të ndonjë shoqërie tjetër ajrore ndaj ndonjë shoqërie ajrore, përfshirë në shërbimet ajrore ndërkombëtare të njëjta të Palës tjetër Kontraktuese në aplikimin e rregullave të tij të specifikuara në paragrafin 1 dhe 2 të këtij neni apo në përdorimin e aeroporteve, linjave ajrore, shërbimeve të trafikut ajror dhe faciliteteve shoqëruese që janë nën kontrollin e tij.

## Neni 7

### **Certifikatat, licencat dhe siguria**

1. Certifikatat e vlefshmërisë ajrore, certifikatat e kompetencës dhe licencat e 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 pranuar në rrugët e specifikuara në aneks, ka siguruar se certifikatat e tilla ose licencat janë lëshuar ose bërë të vlefshme në përputhje dhe

në konformitet me standardet e vendosura në Konventë.

Çdo Palë Kontraktuese rezervon të drejtën, megjithatë, të refuzojë njohjen, për qëllim të fluturimit mbi territorin e tij, certifikatat e kompetencës dhe licencat e dhëna shtetasve të tij nga Pala tjetër Kontraktuese.

2. Në qoftë se certifikatat ose licencat e referuara në paragrafin 1 të këtij neni janë lëshuar ose bërë të vlefshme sipas kërkesave të ndryshme nga standardet e vendosura në Konventë dhe në qoftë se ndryshime të tilla janë bërë me Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese mund të kërkojnë konsultime, në përputhje me nenin 17 të kësaj Marrëveshjeje, me qëllim që të kënaqin veten e tyre se kërkesat në fjalë janë të pranueshme për ato.

Nëse nuk arrihet një marrëveshje e kënaqshme për çështjet, që kanë të bëjnë me sigurinë e fluturimit, do të ketë vend për aplikimin e nenit 5 të kësaj Marrëveshjeje.

3.1 Çdo Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë, që kanë të bëjnë me standardet e sigurisë në çdo fushë, që lidhet me ekuipazhin ajror, avionin ose operimin e tyre të adaptuara nga Pala tjetër Kontraktuese. Të tilla konsultime do të kryhen brenda 30 ditëve të kësaj kërkesë.

3.2 Në qoftë se, duke ndjekur të tilla konsultime, një Palë Kontraktuese gjen se Pala tjetër Kontraktuese nuk i mban dhe administron me efektivitet standardet e sigurisë në çdo fushë të tillë, që të paktën janë të barabarta me minimumin e standardeve të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën e Çikagos, Pala e parë Kontraktuese do të njoftojë Palën tjetër Kontraktuese për ato rezultate dhe hapat e konsideruara të nevojshme për të qenë konform me ato standarde minimume, dhe kjo Palë tjetër Kontraktuese do të ndërmarrë veprime korrekte të përshtatshme.

Nëse Pala tjetër Kontraktuese nuk merr masat përkatëse brenda 15 ditëve ose të një periudhe të tillë të gjatë siç është rënë dakord, do të ketë vend për aplikimin e nenit 5 të kësaj Marrëveshjeje (revokim, pezullim dhe ndryshim të autoriteteve operuese).

3.3 Pavarësisht nga detyrimet e përmendura në nenin 33 të Konventës së Çikagos është pranuar se çdo avion, që operon me një marrëveshje me qira me këste në favor të një shoqërie ajrore ose shoqërive ajrore të një pale në shërbim tek ose nga territori i Palës tjetër Kontraktuese mund, që brenda territorit të Palës tjetër Kontraktuese, të bëhet subjekt i një ekzaminimi nga përfaqësuesit e autorizuar të Palës Kontraktuese, në bord dhe në avion për të kontrolluar të dyja vlefshmërinë e dokumenteve të avionit dhe ato të ekuipazhit të tij dhe kushtet e dukshme të avionit dhe pajisjet e tij (në këtë nen, të quajtur “inspektim i vendqëndrimit të avionëve”), duke kryer këto veprime nuk do të shkaktohen këto vonesa të paarsyeshme.

3.4 Në qoftë se një inspektim i tillë i vendqëndrimit të avionëve ose një seri inspektimesh të vendqëndrimit të avionëve në lidhje me:

a) probleme serioze që një avion ose operimi i një avioni nuk përputhet me standardet minimum të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën e Çikagos;

b) probleme serioze në lidhje me mungesën e një mirëmbajtjeje efektive dhe administrimin e standardeve të sigurisë të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën e Çikagos.

Pala Kontraktuese, që ushtron inspektim për qëllim të nenit 33 të Konventës së Çikagos, do të jetë e lirë të konkludojë kërkesat në të cilat certifikata ose licencat në lidhje me avionin ose në lidhje me ekuipazhin e avionit janë lëshuar ose bërë të vlefshme ose kërkesat në të cilat ai avion operon, nuk janë të barabarta me ose mbi minimumin e standardeve të vendosura në përputhje me Konventën e Çikagos.

3.5 Në raste të pranimi për qëllim të ushtrimit të një inspektimi në vendqëndrimin e avionëve, të një avioni të operuar nga ose në favor të një shoqërie ajrore ose shoqëritë ajrore të një Pale Kontraktuese në përputhje me paragrafin 3.3 të mësipërm mohohet nga përfaqësuesi i asaj shoqërie ose shoqërive ajrore, Pala tjetër Kontraktuese do të jetë e lirë të konkludojë për problemin serioz në lidhje me tipin e referuar në paragrafin 3.4 të mësipërm dhe të dalë me konkluzione referuar në këtë paragraf.

3.6 Çdo Palë Kontraktuese rezervon të drejtën të pezullojë ose të ndryshojë autorizimin e operimit të një shoqërie ajrore ose të shoqërive ajrore të Palës tjetër Kontraktuese menjëherë, në rast se Pala e parë Kontraktuese konkludon, si rezultat i inspektimit në vendqëndrim të avionëve, në një mohim për të kryer një inspektim të vendqëndrimit të avionëve, konsultimet ose përveç kësaj, një veprim i menjëhershëm është esencial për sigurimin e operimit të një shoqërie ajrore.

3.7 Çdo veprim i një Pale Kontraktuese në përputhje me paragrafët 3.2 dhe 3.6 të mësipërm

nuk do të vazhdojë nëse nuk ka bazë dhe ky veprim pushon së ekzistuari.

#### Neni 8

#### **Sigurimi në aviacion**

1. Palët Kontraktuese riafirmojnë se detyrimi i tyre për mbrojtje, në lidhjet e tyre të shumanëshme, i sigurisë së aviacionit civil kundër ndërhyrjeve të akteve të paligjshme formojnë një pjesë të pandarë të kësaj Marrëveshjeje.

2. Palët Kontraktuese do të sigurojnë me kërkesë të gjithë asistencën e nevojshme për njëra-tjetrën për të parandaluar aktet e paligjshme të rrëmbimit të avionit dhe akte të tjera të paligjshme të sigurisë së pasagjerëve, ekuipazhit, avionit, aeroporteve dhe mjeteve ndihmëse të navigacionit dhe çdo kërcënim tjetër të sigurisë së aviacionit.

3. Palët Kontraktuese do të veprojnë në konformitet me parashikimet e Konventës “Mbi sulmet dhe disa akte të tjera të kryera në bord të avionit”, nënshkruar në Tokio, më 14 shtator 1963, Konventa “Për shtypjen e akteve kundër sigurisë së aviacionit civil”, nënshkruar në Montreal, më 23 shtator 1971 dhe çdo marrëveshje tjetër e shumanëshme, që drejtojnë sigurinë e aviacionit civil, me të cilat lidhen Palët Kontraktuese.

4. Palët Kontraktuese në lidhjet e tyre të shumanëshme, do të veprojnë në përputhje me parashikimet e sigurisë së aviacionit të vendosura nga Organizata e Aviacionit Civil Ndërkombëtar dhe të përcaktuara në anekset e Konventës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar, duke i shtrirë të tilla dispozita në aplikimin nga palët; ato mund të kërkojnë që operatorët e avionit të regjistrit të tyre ose operatorë, të cilët kanë vendet e tyre të biznesit ose rezidencën e përhershme në territorin e tyre veprojnë në përputhje me dispozita të tilla të sigurisë së aviacionit.

5. Çdo Palë Kontraktuese bie dakord të vëzhgojë dispozitat e sigurisë të kërkuara nga Pala tjetër Kontraktuese për të hyrë në territorin e asaj Pale Kontraktuese dhe për të marrë masat e përshtatshme për të inspektuar pasagjerët, ekuipazhin, transportin e materialeve sikurse mallrat para ose gjatë hipjes ose ngarkimit.

6. Çdo Palë Kontraktuese do të japë gjithashtu konsiderata pozitive për çdo kërkesë nga Pala tjetër Kontraktuese për masa speciale të sigurisë për avionin e tij ose për pasagjerët për të përballuar kërcënime të veçanta.

7. Kur ndodh një aksident ose kërcënim i një aksidenti për rrëmbimin e paligjshëm të avionit ose akte të tjera të paligjshme kundër sigurisë së pasagjerëve, ekuipazhit, avionit, aeroporteve dhe mjeteve ndihmëse të navigacionit ajror, Palët Kontraktuese do të ndihmojnë njëra-tjetrën me mjetet ndihmëse të komunikimit dhe masa të tjera të përshtatshme, që kanë për qëllim të përfundojnë shpejt dhe me siguri aksidente të tilla ose të kërcënimeve.

8. Nëse një Palë Kontraktuese nisur nga dispozitat e sigurisë së aviacionit të këtij neni, autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese mund të kërkojnë konsultime të menjëhershme me autoritetet aeronautike të asaj pale. Në rast të mosarritjes së një marrëveshjeje të kënaqshme brenda (30) ditëve do të krijojnë vend për aplikimin e nenit 5 të kësaj Marrëveshjeje.

#### Neni 9

#### **Detyrimet e përdoruesit**

1. Detyrimet e imponuara në territorin e një Pale tjetër Kontraktuese të një shoqërie ajrore, të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese për përdorimin e aeroporteve dhe të tjera mjete ndihmëse të aviacionit nga avioni i shoqërive ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese, nuk duhet të jenë më të larta se ato të imponuara të një shoqërie ajrore kombëtare të Palës së parë Kontraktuese e përfshirë në një shërbim të ngjashëm ndërkombëtar.

2. Çdo Palë Kontraktuese do të inkurajojë konsultime ndërmjet autoriteteve kompetente të detyrimeve dhe shoqërive ajrore të përcaktuara duke përdorur mjetet ndihmëse dhe shërbimet, ku praktikisht, përmes përfaqësuesve të organizmave të shoqërive ajrore duhet të jepet një njoftim i arsyeshëm, për çdo propozim për ndryshime në detyrimet e përdoruesve, që ata të jenë në gjendje të

shprehin pikëpamjet e tyre përpara se të jenë bërë ndryshimet.

#### Neni 10

##### **Përjashtimet nga detyrimet**

1. Çdo Palë Kontraktuese do të përjashtojë shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese nga kufizimet e importit, detyrimet doganore, taksat e akcizës, pagesat e inspektimeve dhe të tjera detyrime kombëtare, rajonale dhe lokale dhe detyrime për avionin, karburantin, vajin lubrifikues, pajisjet teknike të konsumit, pjesët e këmbimit duke përfshirë motorët, pajisjet e rregullta të avionit, pajisjet e tokës, rezervat e avionit dhe pajisje të tjera për qëllim përdorimi ose të përdorura vetëm në lidhje me operimin ose shërbimin e avionit të shoqërisë ajrore të përcaktuar të një Pale Kontraktuese, të tillë duke operuar shërbimet e pranuar, stokun e biletave të printuara, faturat e linjave ajrore, çdo material të printuar, që mban simbolin e kompanisë së printuar dhe materiale të zakonshme publicistike të shpërndara pa detyrime nga këto shoqëri ajrore të përcaktuara.

2. Përjashtimet e dhëna nga ky nen do të aplikohen për materialet e referuara paragrafit 1 të këtij neni, pavarësisht nëse të tilla materiale janë ose jo përdorur ose konsumuar tërësisht brenda territorit të Palës Kontraktuese, që bën përjashtimet, duke siguruar tituj të tillë si:

a) të futura në territorin e një Pale Kontraktuese nga ose në favor të shoqërisë ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese, por jo të jenë stabil në territorin e Palës tjetër Kontraktuese në fjalë;

b) të mbajë në bordin e avionit të shoqërisë ajrore të përcaktuar të një Pale Kontraktuese në mbërritje në ose duke lënë territorin e Palës tjetër Kontraktuese;

c) të marrë në bord të avionit të shoqërisë ajrore të përcaktuar të një Pale Kontraktuese në territorin e Palës tjetër Kontraktuese për qëllim të përdorimit në operimin e shërbimeve të pranuar.

3. Pajisjet e rregullta të ngritjes së avionit në ajër, pajisjet e tokës, si dhe materialet dhe furnizimet e mbetura normalisht në bordin e avionit të shoqërisë ajrore të përcaktuar të një Palë Kontraktuese, mund të shkarkohen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese vetëm me miratimin e autoriteteve doganore të atij territori. Në një rast të tillë, ato mund të zëvendësohen nën mbikëqyrjen e autoriteteve në fjalë deri në kohën kur ato të riksportohen ose ndryshe të jenë në dispozicion në përputhje me legjislacionin doganor ose rregulloret.

4. Bagazhet dhe mallrat në transitin direkt do të përjashtohen nga doganat, detyrimet dhe taksat e tjera.

5. Përjashtimet e bëra nga ky nen do të jenë gjithashtu të vlefshme kur shoqëritë ajrore të përcaktuara të një Pale Kontraktuese kanë kontraktuar me një tjetër shoqëri ajrore, e cila gëzon përjashtime të tilla të ngjashme nga Pala tjetër Kontraktuese, për huanë ose transferimin në territorin e Palës tjetër Kontraktuese për titujt e specifikuar në paragrafin 1 të këtij neni.

#### Neni 11

##### **Kapaciteti**

1. Duhet të ekzistojë një mundësi e drejtë dhe e barabartë për shoqëritë ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese për të operuar shërbimet e pranuar ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre respektive në rrugët e specifikuar në aneksin e kësaj Marrëveshjeje.

2. Duke operuar shërbimet e pranuar, shoqëritë ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese do të marrin në llogari interesin e shoqërive ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese në atë mënyrë që të mos prekin në mënyrë të pajustificueshme shërbimet, të cilat kjo e fundit i kryen në të gjithë ose në një pjesë të së njëjtës rrugë.

3. Shërbimet e pranuar të kryera nga shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese duhet të kenë marrëdhënie të arsyeshme në lidhje me kërkesat e publikut për transportin në rrugët e specifikuar dhe do të kenë si objektiv kryesor parashikimin e faktorit të arsyeshëm të ngarkesës, të kapacitetit për të plotësuar kërkesat aktuale të arsyeshme për mbajtjen e pasagjerëve, mallrave dhe postës ndërmjet territoreve të Palëve Kontraktuese.

4. Shoqëritë ajrore të përcaktuara jo më vonë se 30 ditë para datës së operimit të çdo shërbimi të pranuar, do të pranojnë për miratim programet e propozuara të tyre të fluturimit tek autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese. Programet në fjalë të fluturimit do të përfshijnë p.sh. tipin e shërbimit, përdorimin e avionit, frekuencat dhe skedulat e fluturimit.

Kjo, në mënyrë të njëjtë do të aplikohet në ndryshimet e mëvonshme.

Në raste të veçanta, ky kufi kohor mund të reduktohet si subjekt i pëlqimit të autoriteteve në fjalë.

## Neni 12

### Ndryshimi i masave dhe ndarja e kodit

1. Shoqëritë ajrore të përcaktuara të një Pale Kontraktuese mund të bëjnë një ndryshim të masave në territorin e Palës tjetër Kontraktuese sipas kushteve të mëposhtme:

a) që zëvendësimi është justifikuar nga operime ekonomike të arsyeshme;

b) avioni, i cili operon në sektorin më të largët nga territori i Palës Kontraktuese, shoqëritë ajrore të përcaktuara do të operojnë vetëm në lidhje me avionin në sektorin më të afërt dhe do të rregullohen të veprojnë në këtë mënyrë; avioni, i cili operon në sektorin më të largët, do të mbërrijë në pikën e ndryshimit për qëllim të mbartjes së trafikut të trashëguar nga ose që transferohet tek avioni në sektorin më të afërt, ndërsa kapaciteti do të përcaktohet me referencat kryesore të këtij qëllimi;

c) shoqëritë ajrore do të mbajnë lidhje me publikun me anë të reklamimeve për të kryer një shërbim, i cili e ka origjinën në pikën ku ndryshimi i avionit është bërë, në qoftë se është lejuar nga aneksi i kësaj Marrëveshjeje;

d) që, në lidhje me çdo avion, që fluturon në territorin e Palës tjetër Kontraktuese në të cilën është bërë ndryshimi i avionit, vetëm një fluturim mund të bëhet jashtë atij territori, në qoftë se është autorizuar nga autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese për të operuar më shumë se një fluturim.

2. Pa paragjykuar paragrafin 1 të këtij neni, në operimin e shërbimeve ajrore të pranuar në rrugët e specifikuar në aneks, çdo shoqëri ajrore e përcaktuar, mund të hyjë në rregullime të ndarjes së kodit me një shoqëri ajrore të çdo kombësie, që e lejon shoqërinë ajrore të fundit të mbajë në rrugët përkatëse dhe të drejtat e trafikut.

## Neni 13

### Tarifat

1. Palët Kontraktuese do të lejojnë që një tarifë në rrugët e specifikuar në aneks do të vendoset nga secila shoqëri ajrore e përcaktuar, në qoftë se është e mundur pas konsultimeve ndërmjet këtyre shoqërive ajrore.

2. Tarifat për mbartjen në shërbimet e pranuar për dhe nga territoret e Palës tjetër Kontraktuese, do të vendosen në nivele të arsyeshme, në lidhje me pagesën e të gjithë faktorëve përkatës, duke përfshirë koston e operimit, përfitimin e arsyeshëm, karakteristikat e shërbimit, interesat e përdoruesit dhe, kur është gjykuar i përshtatshëm, tarifat e shoqërive të tjera ajrore në të gjithë ose pjesë të së njëjtës rrugë.

3. Tarifat do të dorëzohen për miratim nga autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese, të paktën dyzet e pesë (45) ditë përpara datës së propozuar të futjes së tyre; në raste të veçanta një periudhë e shkurtër mund të pranohet nga autoritetet aeronautike.

Në qoftë se brenda tridhjetë (30) ditëve nga data e marrjes, autoritetet aeronautike të një Pale Kontraktuese nuk kanë njoftuar autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese se ata nuk janë dakord me tarifën e dorëzuar nga ata, të tilla tarifa do të konsiderohen të jenë të pranueshme dhe do të futen në fuqi në datën e vendosur në tarifën e propozuar.

Në rast se është pranuar një periudhë më e shkurtër për dorëzimin e tarifës nga autoritetet aeronautike, ato gjithashtu mund të bien dakord që periudha për dhënien e njoftimit të mosrënies dakord të jetë më pak se tridhjetë (30) ditë.

4. Në qoftë se njoftimi i mosrënies dakord është dhënë në përputhje me paragrafin 3 të këtij neni, autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese do të mbajnë konsultime në përputhje me nenin 17 të kësaj Marrëveshjeje dhe do të caktojnë tarifën nga marrëveshja ndërmjet tyre.

5. Në qoftë se autoritetet aeronautike nuk janë dakord mbi çdo tarifë të dorëzuar nga ata sipas paragrafit 3 të këtij neni ose me përcaktimet e çdo tarife sipas paragrafit 4 të këtij neni, mosmarrëveshja do të zgjidhet në përputhje me dispozitat e nenit 18 të kësaj Marrëveshjeje.

6. Në qoftë se autoritetet aeronautike të një Pale Kontraktuese nuk bien dakord me vendosjen e një tarife, ato do të njoftojnë autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese dhe shoqëritë ajrore të përcaktuara do të orvaten kur është kërkuar për të arritur një marrëveshje.

Në qoftë se brenda një periudhe prej nëntëdhjetë (90) ditësh, nga data e marrjes së njoftimit të mosrënies dakord nuk mund të vendoset një tarifë e re, do të aplikohen procedurat siç janë vendosur në paragrafin 4 dhe 5 të këtij neni.

7. Kur tarifat janë vendosur në përputhje me dispozitat e këtij neni, ato tarifa do të mbeten në fuqi derisa të vendosen tarifa të reja në përputhje me nenin 18 të kësaj Marrëveshjeje.

8. Tarifat nuk do të hyjnë në fuqi në qoftë se autoritetet aeronautike të njëres prej Palëve Kontraktuese nuk kanë rënë dakord me përjashtim të dispozitës së paragrafit 4 të nenit 18 të kësaj Marrëveshjeje.

9. Autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese do të sigurojnë se tarifat e detyrimit dhe të mbledhura konform tarifave të aprovuara nga ata nuk janë subjekt i rimbursimit.

#### Neni 14

##### **Kërkesat e stafit**

1. Shoqëritë ajrore të përcaktuara të një Pale Kontraktuese do të lejohen në baza reciprociteti, të mbajnë në territorin e Palës tjetër Kontraktuese përfaqësuesit e tyre të stafit komercial, operacional dhe teknik, siç është kërkuar në lidhje me operimin e shërbimeve të pranuar.

2. Këto kërkesa stafi sipas mundësive të shoqërive ajrore të përcaktuara, mund të bien dakord nga vetë personeli i tyre të çdo kombësie ose nga përdorimi i shërbimeve të çdo organizmi tjetër, kompani ose shoqëri ajrore duke operuar në territorin e Palës tjetër Kontraktuese dhe duke autorizuar për të përmbushur shërbime të tilla në territorin e asaj Pale Kontraktuese.

3. Përfaqësuesit dhe stafi do të jenë subjekt i ligjeve dhe rregulloreve në fuqi të Palës tjetër Kontraktuese. Konsistent me ligjet dhe rregulloret e tilla, çdo Palë Kontraktuese, në bazë të reciprocitetit dhe me minimumin e vonësës, do të japë leje për punën e nevojshme, viza punësimi ose dokumente të tjera të ngjashme për përfaqësuesit dhe stafin, referuar paragrafit 1 të këtij neni.

4. Për zgjatjen e lejuar nën ligjin vendas, të dyja Palët Kontraktuese do të sigurojnë me kërkesën për punën e lejuar ose viza punësimi ose dokumente të tjera të ngjashme për personelin, të cilët përmbushin shërbime të sigurta të përkohshme dhe detyra.

#### Neni 15

##### **Shitjet dhe të ardhurat**

1. Çdo shoqëri ajrore e përcaktuar do të japë të drejtën të angazhohet në shitjet e transportit ajror në territorin e Palës tjetër Kontraktuese në mënyrë direkte dhe me dëshirën e saj, me anë të agjentëve të saj.

Çdo shoqëri ajrore e përcaktuar do të ketë të drejtën të shesë transportim në monedhën e atij territori ose sipas dëshirës së saj, në monedhën e vendeve të tjera.

Çdo person do të jetë i lirë të blejë transportim të tillë në monedha të pranuar për shitje nga ajo shoqëri ajrore.

2. Çdo Palë Kontraktuese u jep shoqërive ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese të drejtën e transfertës së lirë të tepricave të marra nga shpenzimet e fituara nga shoqëria ajrore e përcaktuar në territorin e saj. Të tilla transfertat do të jenë efektive mbi bazën e këmbimit të shkallëve zyrtare për pagesat aktuale ose ku nuk ka këmbime të shkallëve zyrtare, në mbizotërimin e këmbimit të shkallëve zyrtare tregtare të huaja për pagesat aktuale, e aplikueshme në ditën e hyrjes së kërkesës për transfertë nga shoqëria ajrore e përcaktuar nga Pala tjetër Kontraktuese dhe nuk do të jetë subjekt i ndonjë detyrimi me përjashtim të detyrimit të shërbimeve normale të mbledhura nga bankat për transaksione të tilla.

3. Çdo Palë Kontraktuese, në bazë të reciprocitetit, do të përjashtojë shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese nga çdo formë taksimi mbi fitimin ose përfitime të nxjerra nga

ato shoqëri ajrore në territorin e Palës së parë Kontraktuese nga operimi i shërbimeve ajrore ndërkombëtare, si dhe për taksat e kthimit ose të kapitalit.

Kjo dispozitë nuk do të aplikohet nëse Konventa për shmangien e një dublimi të taksave për përjashtime të njëjta është në fuqi ndërmjet Palëve Kontraktuese.

#### Neni 16

#### **Këmbimi i informacionit**

1. Autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese do të këmbajnë informacion, sa më shumë të jetë e mundur në lidhje me autorizimet aktuale tek shoqëritë e tyre ajrore respektive të përcaktuara, për të kryer shërbimin përmes dhe nga territori i Palës tjetër Kontraktuese. Kjo do të përfshijë kopje të certifikatave dhe të autorizimeve aktuale për shërbimet në rrugët e specifikuara, së bashku me amendamentet, urdhrat e përjashtimit dhe modelet e shërbimeve të autorizuar.

2. Çdo Palë Kontraktuese do të kushtëzojë shoqëritë e saj ajrore të përcaktuara për t'u siguruar autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, praktikisht sa më përpara, kopje të tarifave, kalendarët, duke përfshirë çdo modifikim të bërë dhe të gjitha informacionet e tjera përkatëse, që kanë të bëjnë me operimet e shërbimeve të pranuar, duke përfshirë informacionet rreth kapacitetit të siguruar në secilën nga rrugët e specifikuara dhe çdo informacion tjetër, siç mund të jetë kërkuar për të kënaqur autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, se kërkesat e kësaj Marrëveshjeje janë shqyrtuar plotësisht.

3. Çdo Palë Kontraktuese do të kushtëzojë shoqëritë e saj ajrore të përcaktuara për t'u siguruar autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese statistikë, që kanë lidhje me mbartjen e trafikut në shërbimet e pranuar duke treguar pikat e ngarkimit dhe të shkarkimit.

#### Neni 17

#### **Konsultime**

1. Autoritetet aeronautike të Palës Kontraktuese do të konsultohen me njëra-tjetrën kohë pas kohe, më qëllim për të siguruar kooperim të ngushtë në të gjitha çështjet që ndikojnë në implementimin dhe në përputhje me dispozitat e kësaj Marrëveshjeje dhe aneksin e saj.

2. Të tilla konsultime do të fillojnë brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditësh nga dita e marrjes së një kërke të tillë, nëse nuk është pranuar ndryshe nga Palët Kontraktuese.

#### Neni 18

#### **Zgjidhja e mosmarrëveshjeve**

1. Në qoftë se lind ndonjë mosmarrëveshje ndërmjet Palëve Kontraktuese lidhur me interpretimin ose zbatimin e kësaj Marrëveshjeje, Palët Kontraktuese, fillimisht duhet të orvaten ta zgjidhin atë me bisedime midis tyre.

2. Në qoftë se Palët Kontraktuese nuk arrijnë ta zgjidhin atë me bisedime, ato mund të bien dakord ta referojnë mosmarrëveshjen për vendim tek një person ose bord, ose njëra Palë Kontraktuese mund të paraqesë mosmarrëveshjen për vendim në një gjykatë prej tre arbitrash.

3. Gjykata arbitrale do të përcaktohet si më poshtë:

Çdo Palë Kontraktuese do të emërojë një arbitër brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditësh nga data e marrjes nga një Palë Kontraktuese, nëpërmjet rrugëve diplomatike, të një kërke për arbitrim nga Pala tjetër Kontraktuese. Këta dy arbitra do të jenë në marrëveshje për të përcaktuar një arbitër të tretë brenda një periudhe të mëtejshme prej gjashtëdhjetë (60) ditësh.

Arbitri i tretë do të jetë me një kombësi të një shteti të tretë dhe do të veprojë si një president i gjykatës dhe do të përcaktojë vendin ku do të mbahet arbitrimi.

Në qoftë se njëra Palë Kontraktuese nuk emëron një arbitër brenda periudhës së specifikuar ose në qoftë se arbitri i tretë nuk është përcaktuar brenda periudhës së specifikuar, Presidentit të Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil mund t'i kërkohet nga një Palë Kontraktuese për të përcaktuar një arbitër ose arbitrat sipas rastit të kërkuar.

4. Palët Kontraktuese zotohen që të veprojnë me çdo vendim ose verdikt të dhënë në paragrafët 2 dhe 3 të këtij neni.

Në qoftë se njëra Palë Kontraktuese nuk arrin të veprojë me një vendim të tillë, Pala tjetër

Kontraktuese do të ketë vend për aplikimin e nenit 5 të kësaj Marrëveshjeje.

5. Shpenzimet e gjykimit arbitrar do të ndahen në mënyrë të barabartë ndërmjet Palëve Kontraktuese.

#### Neni 19 **Modifikimet**

1. Në qoftë se njëra Palë Kontraktuese e konsideron atë të nevojshme për të modifikuar çdo dispozitë të kësaj Marrëveshjeje, mund të kërkojë konsultime me Palën tjetër Kontraktuese. Të tilla konsultime, të cilat mund të bëhen ndërmjet autoriteteve aeronautike dhe të cilat mund të bëhen përmes diskutimeve ose me anë të korrespondencës, do të fillojnë brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditësh nga dita e kërkesës.

2. Në qoftë se një konventë e përgjithshme e shumanshme ajrore hyn në fuqi në lidhje me të dyja Palët Kontraktuese, dispozitat e një konvente të tillë do të mbizotërojnë. Konsultimet në përputhje me paragrafin 1 të këtij neni mund të mbahen me pikësynim, që të përcaktojnë shtrirjen në të cilën kjo Marrëveshje është e efektshme nga dispozitat e konventës së shumanshme.

3. Çdo modifikim i pranuar në përputhje me të tilla konsultime do të hyjë në fuqi kur ajo të jetë konfirmuar nga këmbimi i notave diplomatike.

4. Palët Kontraktuese bien dakord se rrugët e rregullta në aneks mund të modifikohen pas marrëveshjes ndërmjet autoriteteve aeronautike përmes një Marrëveshjeje Administrative.

#### Neni 20 **Përfundimi**

1. Njëra Palë Kontraktuese mund të japë në çdo kohë njoftim me shkrim përmes rrugëve diplomatike për Palën tjetër Kontraktuese për vendimin e saj për përfundimin e kësaj Marrëveshjeje.

Një njoftim i tillë do t'i komunikohet në mënyrë simulante Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

2. Marrëveshja do të përfundojë një (1) vit pas datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër Kontraktuese, përderisa njoftimi për të përfunduar është tërhequr nga një konsensus i dyanshëm përpara skadimit të kësaj periudhe.

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

#### Neni 21 **Regjistrimi**

Kjo Marrëveshje dhe çdo amendament do të regjistrohet në Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

#### Neni 22 **Hyrja në fuqi**

Çdo Palë Kontraktuese do të njoftojë Palën tjetër Kontraktuese përmes rrugëve diplomatike të plotësimit të formaliteteve konstitucionale të kërkuara për të bërë këtë Marrëveshje të efektshme.

Marrëveshja do të hyjë në fuqi në ditën e parë të muajit duke ndjekur datën e njoftimit të fundit.

Dëshmohet se të nënshkruarit, duke qenë të autorizuar nga qeveritë e tyre respektive, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

### **PROGRAMI I RRUGËVE**

1. Rrugët nga Mbretëria e Belgjikës

|                   |                    |                   |              |
|-------------------|--------------------|-------------------|--------------|
| Pikat e nisjes    | Pikat e ndërmjetme | Pikat në Shqipëri | Pikat përtej |
| Pikat në Belgjikë | Çdonjë             | Pikat në Shqipëri | Çdonjë       |

#### 1.Rrugët në Republikën e Shqipërisë

|                   |                    |                   |              |
|-------------------|--------------------|-------------------|--------------|
| Pikat e nisjes    | Pikat e ndërmjetme | Pikat në Belgjikë | Pikat përtej |
| Pikat në Shqipëri | Çdonjë             | Pikat në Belgjikë | Çdonjë       |

Çdo pikë ose pikat për rrugët e rëna dakord mund të mospërfshihen nga shoqëritë ajrore të përcaktuara nga të dyja Palët Kontraktuese, ose mund të operohet në mënyra të ndryshme për një ose për të gjitha fluturimet duke parashikuar që pika e nisjes ose mbërritjes ndodhet në vendin e shtetësisë së tyre.