

LIGJ
Nr.9249, datë 1.7.2004

PËR RATIFIKIMIN E "MARRËVESHJES NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË BOSNJËS DHE HERCEGOVINËS PËR TRANSPORTIN AJROR"

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet "Marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Këshillit të Ministrave të Bosnjës dhe Hercegovinës për transportin ajror".

Neni 2

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

Shpallur me dekreten nr.4286, datë 29.7.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJA

E TRANSPORTIT AJROR NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË BOSNJË-HERCEGOVINËS

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Këshilli i Ministrave i Bosnjë-Hercegovinës (që këtej e tutje referuar si "Palë Kontraktuese"),

duke qenë palë në Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar, hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944,

duke dashur të konkludojnë një marrëveshje për qëllim të vendosjes dhe kryerjes së shërbimeve ajrore ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre respektive,

kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1

Përkufizime

Për qëllim të kësaj Marrëveshjeje, përderisa në kontekst nuk është kërkuar ndryshe:

1. Termi "Autoritete aeronautike" nënkupton: në rastin e Republikës së Shqipërisë, Ministrinë e Transportit dhe të Telekomunikacionit, Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil dhe çdo person ose organ i autorizuar për të përmbushur çdo funksion të ushtruar nga autoritetet e përmendura më sipër dhe në rastin e Bosnjë-Hercegovinës, Këshillin e Ministrave, Ministrinë e Komunikacionit dhe të Transportit, Drejtorinë e Aviacionit Civil të Bosnjë-Hercegovinës (këtej e tutje referuar si BHDCA)

2. Termi "Konventë" nënkupton Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar, të hapur për nënshkrim në Çikago, më 7 dhjetor 1944 dhe që përfshin çdo aneks ose çdo amendament të përshtatur sipas nenit 90 të kësaj Konvente për aq kohë sa këto amendamente janë efektive për këto Palë Kontraktuese dhe çdo amendament të Konventës, sipas nenit 94, për aq kohë sa këto amendamente janë miratuar nga të dyja Palët Kontraktuese;

3. Termi "Marrëveshje" nënkupton Marrëveshjen në fjalë, aneksin 1 bashkëngjitur, që përbën

pjesë të pandarë të saj dhe çdo protokoll, që amendon këtë Marrëveshje ose aneksin 1.

4. Termi “shoqëri ajrore e përcaktuar” nënkupton një shoqëri ajrore ose shoqëritë ajrore, të cilat janë përcaktuar dhe autorizuar në përputhje me nenin 3 të kësaj Marrëveshjeje;

5. Termi “shërbimet e pranuar” nënkupton shërbimet ajrore në rrugët e specifikuar në aneksin 1 të kësaj Marrëveshjeje, për transportin e pasagjerëve, mallrave dhe postës, në mënyrë të ndarë ose të kombinuar;

6. Termi “kapacitet” në lidhje me një avion nënkupton ngarkesën e pagueshme të këtij avioni të vlefshëm në një rrugë ose në një sektor rruge dhe termi “kapacitet” në lidhje me shërbimet e pranuar nënkupton kapacitetin e avionit të përdorur në shërbime të tilla, të shumëzuar me frekuencën e operimit nga një avion i tillë për një periudhë të dhënë në një rrugë ose sektor rruge;

7. Termi “territor” në lidhje me një shtet ka kuptimin që shprehet në nenin 2 të Konventës;

8. Termi “shërbim ajror”, “shërbim ajror ndërkombëtar”, “shoqëri ajrore” dhe “ndalesë për qëllime jo trafiku” kanë respektivisht kuptimet, që janë shprehur në nenin 96 të Konventës;

9. Termi “tarifë” nënkupton çmimin që duhet të paguhet për transportin e pasagjerëve, bagazheve dhe mallrave, si dhe kushtet nën të cilat këto çmime aplikohen, duke përfshirë çmimet dhe kushtet për agjenci dhe mjete të tjera ndihmëse të shërbimeve të kryera nga transportuesit në lidhje me transportin ajror, por duke mos përfshirë shpërblimin dhe kushte të tjera për transportimin e postës.

10. Termi “detyrimet e përdoruesit” nënkupton, në përputhje me nenin 10 të kësaj Marrëveshjeje, detyrimet e pagesave nga shoqëritë ajrore, për përdorimin e një aeroporti, mjetet e tij ndihmëse, teknike dhe të tjera instalime dhe shërbime, si dhe për përdorimin e mjeteve ndihmëse të navigimit ajror, mjeteve ndihmëse të komunikimit dhe të shërbimeve.

Titujt e çdo neni të kësaj Marrëveshjeje në asnjë mënyrë nuk duhet të kufizojnë ose të zgjerojnë kuptimet e çdo parashikimi të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 2

Dhënia e të drejtave

Një Palë Kontraktuese i garanton Palës tjetër Kontraktuese të drejtat e mëposhtme të specifikuar në këtë Marrëveshje për kryerjen e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga shoqëria(të) ajrore e(të) përcaktuar e Palës tjetër Kontraktuese:

1. për të fluturuar pa ulje përgjatë territorit të shtetit të Palës tjetër Kontraktuese;
2. për të bërë ndalesë në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese për qëllime jo trafiku;
3. për të bërë ndalesa në territorin e Shtetit të Palës tjetër Kontraktuese, në pikat e specifikuar në aneksin 1 të kësaj Marrëveshjeje për qëllim të marrjes dhe të lënies së trafikut ndërkombëtar të pasagjerëve, mallrave dhe postës në mënyrë të veçantë ose të kombinuar.

Parashikimi në paragrafin 1 të këtij neni, nuk duhet të gjykohet si konfirmim i shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuar të çdo Pale Kontraktuese, të drejtën e transportit të pasagjerëve, mallrave dhe postës të mbartur për shpërblimin ndërmjet pikave në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese.

Neni 3

Përcaktimi i shoqërive ajrore dhe autorizimeve

Çdo Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën t’i përcaktojë, me shkrim, Palës tjetër Kontraktuese, shoqërinë(të) ajrore për qëllim kryerjen e shërbimeve të pranuar në rrugët e specifikuar, si dhe të tërheqë ose të ndryshojë një përcaktim të tillë.

Me marrjen e një përcaktimi të tillë, autoritetet kompetente të Palës tjetër Kontraktuese, subjekt i parashikimeve të paragrafëve (3) dhe (4) të këtij neni, duhet pa vonesë t’i japë shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuar, autorizimin për operim.

Autoritetet aeronautike të njëjës Palë Kontraktuese mund të japin paraprakisht autorizimin e operimit, duke iu kërkuar shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuar nga Pala tjetër Kontraktuese, duke u siguruar se ato i plotësojnë kushtet e parashikuara nga ligjet dhe rregulloret e aplikuara për të kryer shërbimet ajrore ndërkombëtare nga autoritete të tilla në përputhje me parashikimet e Konventës.

Çdo Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën të refuzojë dhënien e autorizimit të operimit referuar paragrafit 2 të këtij neni ose t’i imponojë shoqërisë ajrore të përcaktuar kushtet për ushtrimin e të drejtave të specifikuar në nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje, në qoftë se nuk bindet se pronësia kryesore dhe kontrolli efektiv i asaj shoqërie ajrore i përkasin Palës Kontraktuese, që e emëron

shoqërinë(të) ajrore ose të shtetasve të saj.

Shoqëria(të) ajrore e përcaktuar dhe e autorizuar sipas parashikimeve të paragrafit 1 dhe 2 të këtij neni mund të fillojë të kryejë shërbimet e pranuar në bazë të orarit të fluturimeve, të vendosura në përputhje me parashikimet e nenit 11 të kësaj Marrëveshjeje që është në fuqi dhe që siguron tarifën e vendosur në përputhje me nenin 12 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 4

Revokimi dhe pezullimi i autorizimit të operimit

Çdo Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën të revokojë autorizimin e operimit ose të pezullojë ushtrimin e të drejtave të specifikuar në nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje, ose t'i imponojë kushtet e nevojshme për ushtrimin e këtyre të drejtave nga shoqëria(të) ajrore e (të) përcaktuar nga Pala tjetër Kontraktuese, në qoftë se:

1. një shoqëri(të) e(të) tillë ajrore nuk mund të provojë që i përmbush kushtet e përshkruara nga ligjet dhe rregulloret e aplikuara për kryerjen e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga këto autoritete në përputhje me Konventën;

2. nuk bindet se pronësia kryesore dhe kontrolli efektiv i asaj shoqërie ajrore i përkasin Palës Kontraktuese, që e emëron shoqërinë(të) ajrore ose të shtetasve të saj;

3. kur shoqëria(të) ajrore nuk vepron në përputhje me ligjet dhe rregulloret e Palës Kontraktuese që jep këto të drejta;

4. kur shoqëria(të) ajrore nuk kryen shërbimet në përputhje me kushtet e përshkruara sipas kësaj Marrëveshjeje. Në qoftë se revokimi i menjëhershëm, pezullimi ose imponimi i kushteve të përmendura në paragrafin 1 të këtij neni është esencial për të parandaluar shkeljet e mëtejshme të ligjeve dhe rregulloreve, të drejta të tilla do të ushtrohen vetëm pas konsultimit me Palën tjetër Kontraktuese në përputhje me nenin 14 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 5

Aplikimi i ligjeve dhe rregulloreve

Ligjet dhe rregulloret e një Pale Kontraktuese që rregullojnë hyrjen në, qëndrimin në ose nisjen nga territori i avionit i angazhuar në shërbimet ajrore ndërkombëtare ose operimin dhe navigimin e një avioni të tillë, ndërsa është në territorin e tij, do të aplikohen për avionin e ndonjë shoqërie(ve) ajrore të përcaktuar nga Pala tjetër Kontraktuese.

Ligjet dhe rregulloret e një Pale Kontraktuese në lidhje me mbërritjen, qëndrimin në dhe nisjen nga territori i saj të pasagjerëve, ekuipazhit, mallrave dhe postës, të tilla si procedurat që kanë të bëjnë me pasaportat, doganat, mjetet monetare dhe masat sanitare, do të aplikohen për pasagjerët, ekuipazhin, mallrat dhe postën e avionit të shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese, gjithashtu dhe brenda territorit të shtetit të tij.

Pasagjerët, bagazhet dhe mallrat në transit direkt përgjatë territorit të shtetit të një Palë Kontraktuese dhe duke mos e lënë zonën e aeroportit të rezervuar për një qëllim të tillë, do të jenë subjekt vetëm i jo më shumë se një kontrolli rutinë, përfshirë masat e sigurisë dhe masat kundër dhunës, piraterisë ajrore dhe kontrollit të drogës dhe substancave radioaktive.

Neni 6

Njohja e certifikatave dhe licencave

Certifikatat e vlefshmërisë ajrore,ifikatat 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 qëllimin e kryerjes së shërbimeve ajrore të dhëna në këtë Marrëveshjeje, duke siguruar se kërkesat sipas të cilave këto certifikata ose licenca të jenë lëshuar ose të bëra të vlefshme, janë të barabarta tek ose mbi minimumin e standardeve, të cilat janë ose mund të vendosen në përputhje me Konventën.

Çdo Palë Kontraktuese rezervon të drejtën, të refuzojë njohjen, për qëllim të fluturimeve mbi

territorin e tij, të certifikatave të kompetencës dhe licencat e dhëna shtetasve të tij ose të bëra të vlefshme për ta nga Pala tjetër Kontraktuese ose nga çdo shtet tjetër.

Neni 7 **Sigurimi në aviacion**

Konsistent me të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas ligjit ndërkombëtar, Palët Kontraktuese ripohojnë detyrimet e tyre me njëra-tjetrën, për mbrojtjen e sigurisë së aviacionit civil kundër akteve të ndërhyrjeve të paligjshme si një pjesë e pandarë e kësaj Marrëveshjeje. Pa kufizuar të drejtat e tyre të përgjithshme dhe detyrimet sipas ligjit ndërkombëtar, Palët Kontraktuese në veçanti, duhet 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 rrëmbimeve të paligjshme të avionit, nënshkruar në Hagë më 16 dhjetor 1970, Konventa për shypjen e akteve të paligjshme kundër sigurisë së aviacionit civil, nënshkruar në Montreal më 23 shtator 1971 dhe protokollin për shtypjen e akteve të paligjshme kundër sigurisë në aeroportet ndërkombëtare, nënshkruar në Montreal më 24 shkurt 1988.

Palët Kontraktuese do të sigurojnë të gjithë ndihmën e nevojshme për njëra-tjetrën, për të parandaluar aktet e rrëmbimit të paligjshëm të avionit civil dhe të tjera akte të paligjshme ndaj sigurisë së një avioni të tillë, pasagjerët e tij dhe ekuipazhin, aeroportet dhe mjetet ndihmëse të navigacionit dhe çdo kërcënim tjetër të sigurisë së aviacionit civil.

Palët Kontraktuese në lidhjet e tyre të shumanshme do të veprojnë në përputhje me parashikimet e sigurisë së aviacionit, të vendosura nga Organizata e Aviacionit Civil Ndërkombëtar në anekset e Konventës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar, duke i shtrirë këto parashikime të sigurisë për t'u aplikuar nga Palët Kontraktuese; ato do të kërkojnë, që operatorët e avionit të regjistrit të tyre ose operatorët e avionit, të cilët kanë vendet e tyre kryesore të biznesit ose të rezidencës së përhershme në territoret e tyre dhe operatorët e aeroporteve në territoret e tyre të veprojnë në përputhje me parashikime të tilla të sigurimit të aviacionit.

Çdo Palë Kontraktuese bie dakord se operatorë të tillë të avionit mund të kërkohen për të vëzhguar parashikimet e sigurisë së aviacionit të referuara në paragrafin (3) të këtij neni, e kërkuar nga Pala tjetër Kontraktuese për hyrjen në, nisjen nga, ose ndërsa është brenda territorit të kësaj Pale tjetër Kontraktuese. Çdo Palë Kontraktuese do të sigurojë se masat e marra janë efektive të aplikueshme brenda territorit të saj për të mbrojtur avionin dhe për të inspektuar pasagjerët, ekuipazhin, transportin e materialeve, bagazhet, mallrat dhe rezervat e avionit para ose gjatë hipjes ose ngarkimit. Çdo Palë Kontraktuese, gjithashtu do të japë konsideratë pozitive për çdo kërkesë nga Pala tjetër Kontraktuese për masat e sigurimit të veçantë, të arsyeshme për të përballuar një kërcënim të veçantë.

Kur ndodh një incident ose kërcënim i një incidenti për rrëmbimin e paligjshëm të avionit civil ose akte të tjera të paligjshme kundër sigurisë së avionëve të tillë, pasagjerëve të tyre dhe ekuipazhit, aeroporteve ose mjeteve ndihmëse të navigacionit, Palët Kontraktuese do të ndihmojnë njëra-tjetrën me mjete ndihmëse të komunikimit dhe masa të tjera të përshtatshme, që kanë për qëllim të përfundojnë shpejt dhe me siguri incidente ose kërcënime të tilla.

Neni 8 **Siguria në aviacion**

Çdo Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë në lidhje me standardet e sigurisë në çdo fushë, që lidhet me ekuipazhin ajror, me avionin ose kryerjen e operimeve të tyre të adoptuara nga Pala tjetër. Të tilla konsultime do të zhvillohen brenda 30 ditëve të kërkesës së bërë.

Në qoftë se në vijim të konsultimeve të tilla, një Palë Kontraktuese zbulon se Pala tjetër Kontraktuese nuk mban dhe administron në mënyrë efektive standardet e sigurisë në ndonjë fushë të tillë, që të jenë të paktën të barabarta me standardet minimum të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën, Pala e parë Kontraktuese do të njoftojë Palën tjetër Kontraktuese për këto probleme, hapat e konsideruara të nevojshme të jenë në konformitet me këto standarde minimum dhe Pala tjetër Kontraktuese do të ndërmarrë veprime të përshtatshme korrigjuese. Mosveprimi nga Pala tjetër Kontraktuese për të marrë masat e përshtatshme brenda pesëmbëdhjetë (15) ditëve ose një periudhë të

tillë më të gjatë siç është rënë dakord, kjo do të përbëjë bazën për aplikimin e nenit 4 të kësaj Marrëveshjeje.

Pa paragjykuar detyrimet e përmendura në nenin 33 të Konventës është rënë dakord se çdo avion, që kryen operime për shoqërinë(të) ajrore të përcaktuar të njërës Palë Kontraktuese për shërbimet për dhe nga territori i Palës tjetër Kontraktuese mund, ndërsa është brenda territorit të Palës tjetër Kontraktuese, të bëhet subjekt i një shqyrtimi nga përfaqësuesit e autorizuar të Palës tjetër Kontraktuese, në bord dhe përreth avionit, të kontrollojë bashkë vlefshmërinë e dokumentacionit të avionit dhe atë të ekuipazhit të tij dhe kushtet e dukshme të avionit dhe të pajisjeve të tij (në këtë nen i quajtur “Inspektim i RAMP”) dhe të mos shkaktojë ndonjë vonesë të paarsyeshme.

Në qoftë se një inspektim i tillë i RAMP-së ose një seri inspektimesh të RAMP tregon se:

1. një avion, ose për kryerjen e operimit të një avioni nuk vepron seriozisht me standardet minimum të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën;

2. ka mungesa serioze në mirëmbajtjen efektive dhe administrimin e standardeve të sigurisë të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën, Pala Kontraktuese, që kryen inspektimin, për qëllim të nenit 33 të Konventës, do të jetë e lirë për të konkluduar se kërkesat nën të cilat certifikatat ose licencat në lidhje me këtë avion ose në lidhje me ekuipazhin e atij avioni, janë lëshuar ose bërë të vlefshme, ose që kërkesat nën të cilat ai avion është duke operuar, nuk janë të barabarta ose mbi standardet minimum të vendosura në përputhje me Konventën.

Në rast të pranimi për qëllim të kryerjes së një inspektimi RAMP të një avioni, që operon për një shoqëri ose shoqëritë ajrore të njërës Palë Kontraktuese në përputhje me parashikimin e këtij neni, nuk është marrë parasysh nga përfaqësuesit e asaj shoqërie ose shoqërive ajrore. Pala tjetër Kontraktuese do të jetë e lirë të ndërhyjë për probleme serioze në lidhje me tipin e referuar në këtë nen, të ngrejë dhe të dalë me konkluzione të referuara në këtë paragraf.

Çdo Palë Kontraktuese rezervon të drejtën të pezullojë ose të ndryshojë autorizimin e operimit të një shoqërie ose të shoqërive ajrore të Palës tjetër Kontraktuese menjëherë, në rast se Pala e parë Kontraktuese konkludon si rezultat i inspektimit të RAMP, të një serie inspektimesh të RAMP, se i mohohet hyrja për të zhvilluar inspektimet në fjalë, konsultime ose të ndërmarrë veprime të menjëhershme që janë të rëndësishme për sigurinë e kryerjes së operimit të një shoqërie ajrore.

Çdo veprim kufizues i marrë nga njëra Palë Kontraktuese në përputhje me këtë nen do të ndërpritet menjëherë kur nuk ka më tej raste për veprime të tilla.

Neni 9

Zyrat e përfaqësuesve të shoqërisë(ve) ajrore dhe transferimi i të ardhurave

Shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të një Pale Kontraktuese do të kenë të drejtën të vendosin zyrën e tyre të përfaqësuesve në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese, në përputhje me legjislacionin kombëtar të asaj Pale Kontraktuese.

Çdo Palë Kontraktuese do t’u japë shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese, në përputhje me legjislacionin kombëtar të asaj Pale Kontraktuese, të drejtën të shesin transportin e tyre ajror në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese, në mënyrë direkte ose përmes agentëve të tyre, dhe çdo person do të jetë në gjendje për të blerë një transport të tillë ajror.

Çdo Palë Kontraktuese do t’u japë shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese të drejtën për të transferuar në vendet e tyre, me kërkesë tepëricat mbi mbulimin e shpenzimeve, të fituara në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese në lidhje me shitjen e transportit të tyre ajror, në përputhje me këmbimin e rregulloreve të huaja të asaj Pale Kontraktuese.

Në qoftë se një Palë Kontraktuese vendos kufizime për tepëricat mbi mbulimin e shpenzimeve të fituara nga shoqëria(të) ajrore e përcaktuar e Palës tjetër Kontraktuese, Pala tjetër Kontraktuese gjithashtu do të ketë të drejtën të vendosë të njëjtin kufizim mbi shoqërinë(të) ajrore të përcaktuara të Palës së parë Kontraktuese.

Neni 10

Dogana dhe detyrime e taksa të tjera

Avioni i angazhuar në shërbimet ajrore ndërkombëtare nga shoqëria(të) ajrore të përcaktuara

të secilës Palë Kontraktuese, si dhe pajisjet e tyre të rregullta, të furnizimit me karburante dhe lubrifikante, dhe rezervat në avion në bord të tillë avioni do të përjashtohen nga të gjitha detyrimet doganore dhe detyrimet e importit, pagesat e inspektimeve dhe të tjera detyrime ose taksa me mbërritjen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, kanë siguruar se të tilla pajisje dhe rezerva të mbeten në bordin e avionit deri në kohën kur ato largohen nga territori i asaj Pale Kontraktuese.

Ato gjithashtu do të përjashtohen nga të njëjtat detyrime dhe taksa, me përjashtim të mbajtjes korresponduese të shëbimit të kryer:

1. Rezervat e avionit të mbajtur në bord, në territorin e njëres Palë Kontraktuese, për përdorimin në bord të avionit të angazhuar në shërbime ndërkombëtare të Palës tjetër Kontraktuese.

2. Pjesët e këmbimit dhe pajisje të futura brenda territorit të njëres Palë Kontraktuese për mirëmbajtje ose riparim të avionit të përdorur në shërbimet ndërkombëtare nga shoqëria(të) ajrore e përcaktuar e Palës tjetër Kontraktuese.

3. Karburanti dhe lubrifikantet, të destinuara për furnizimin e avionit, që operon në shërbime ndërkombëtare të shoqërisë(ve) ajrore të emëruara nga Pala tjetër Kontraktuese, madje dhe kur këto furnizime do të përdoren në një pjesë të udhëtimit, që do të kryhet mbi territorin e Palës Kontraktuese në të cilën ato mbahen në bord.

Palët Kontraktuese mund të kërkojnë që furnizimi, pjesët e këmbimit dhe pajisjet e përmendura në paragrafin 2 të këtij neni janë mbajtur nën mbikëqyrjen ose kontrollin doganor.

Pajisjet e rregullta të ngritjes së avionit në ajër, si dhe materialet, furnizimet dhe pjesët e këmbimit të mbetura në bordin e avionit të operuar nga shoqëria(të) ajrore të njëres Palë Kontraktuese mund të shkarkohen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese vetëm me miratimin e autoriteteve doganore të atij territori dhe ato mund të vendosen nën mbikëqyrjen e autoriteteve në fjalë deri në kohën kur ato do të largohen nga territori i Palës Kontraktuese në fjalë ose është ndryshe në dispozicion në përputhje me rregullat doganore.

Dokumentet e nevojshme të shoqërisë ajrore të përcaktuar të njëres Palë Kontraktuese, duke përfshirë biletat ajrore, faturat ajrore, si dhe materialet e reklamuar do të përjashtohen nga doganat dhe detyrimet e taksa të tjera importi në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

Bagazhet, mallrat dhe posta në transit direkt do të përjashtohen nga doganat dhe detyrime të tjera importi, detyrimet ose taksat.

Neni 11

Detyrimet e përdoruesit

Detyrimet për përdorimin e aeroportit, instalimeve të tij, shërbimeve teknike dhe të tjera mjeteve ndihmëse, si dhe detyrimet për përdorimin e mjeteve ndihmëse të navigimit ajror, mjeteve ndihmëse të komunikimit dhe shërbimet, do të bëhen në përputhje me shkallët e vendosura nga çdo Palë Kontraktuese në territorin e saj, në përputhje me rregulloret e tij kombëtare dhe nuk do të jetë më e lartë se ato të cilat duhet të paguhet nga një shoqëri ajrore e përcaktuar e Palës tjetër Kontraktuese për të njëjtin tip avioni dhe të njëjtin tip të trafikut ajror.

Neni 12

Rregullimi i kapacitetit dhe miratimi i orarëve

Shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese do të kenë mundësi të barabarta për të kryer shërbimet e pranuar në rrugë të specifikuar ndërmjet territoreve të tyre, sipas aneksit 1 të Marrëveshjes.

Duke kryer shërbimet e pranuar, shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese do të mbajnë parasysh interesat e shoqërive ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese për të mos ndikuar tek shërbimet të cilat më vonë sigurohen në të tërë ose pjesë të së njëjtës rrugë.

Shërbimet e pranuar të siguruar nga shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese do të kenë si objektiv parashikimin, në një faktor të arsyeshëm, të një kapaciteti të mjaftueshëm, të kërkesave aktuale për transportin e pasagjerëve, mallrave dhe postës ndërmjet territoreve të shteteve të Palëve Kontraktuese.

Parashikimi për transportin e pasagjerëve, mallrave dhe postës në të dyja rastet të mbartura në

bord dhe të shkarkuara në pikën(at) e rrugëve që do të specifikohen në territoret e shteteve përveç përcaktimit të shoqërisë(ve) ajrore do të pranohet ndërmjet dy Palëve Kontraktuese.

Kapaciteti, frekuenca e shërbimeve dhe tipi i avionit që do të përdoren nga shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese në shërbimet e pranuara, do të miratohen nga autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese.

Shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese do të dorëzojnë orarët e tyre për miratim tek autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese jo më vonë se tridhjetë (30) ditë para fillimit të shërbimeve në rrugët e specifikuara. Në raste të veçanta ky kufi kohor mund të zvogëlohet, subjekt i miratimit nga autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese.

Neni 13

Tarifat

Tarifat, që do të aplikohen nga shoqëria(të) ajrore të Palëve Kontraktuese për shërbimet e pranuara do të vendosen në nivele të arsyeshme, për pagesat e bëra për të gjithë faktorët përkatës, duke përfshirë kostot e operimit, tarifat dhe përfitimet e arsyeshme të shoqërive të tjera ajrore.

Tarifat që i referohen paragrafit 1 të këtij neni do të pranohen nga shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të të dyja Palëve Kontraktuese.

Tarifat e tilla të pranuara do të dorëzohen për miratim tek autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese të paktën gjashtëdhjetë (60) ditë përpara datës së propozuar për fillimin e tyre. Ky kufi kohor mund të zvogëlohet, subjekt i pëlqimit të autoriteteve në fjalë.

Në rast se shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese nuk bien dakord mbi tarifat e vendosura, ose njëra shoqëri ajrore nuk ka përcaktuar shoqërinë e saj ajrore për të kryer shërbimet e pranuara, ose në qoftë se gjatë tridhjetë (30) ditëve të para të periudhës gjashtëdhjetë (60) ditore referuar paragrafit 3 të këtij neni, autoritetet aeronautike të një Pale Kontraktuese i japin autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese një njoftim të mosrënies dakord të tyre me çdo tarifë të pranuar ndërmjet shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese në përputhje me parashikimet e paragrafit 2 të këtij neni, autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese do të marrin masa të tilla që shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese të përcaktojnë tarifat me marrëveshje ndërmjet tyre.

Asnjë tarifë nuk do të hyjë në fuqi në qoftë se autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese nuk i kanë miratuar ato.

Tarifat e vendosura në përputhje me parashikimet e këtij neni do të mbeten në fuqi deri sa të vendosen tarifat e reja.

Në qoftë se autoritetet aeronautike nuk bien dakord me asnjë tarifë të dorëzuar tek ata sipas parashikimeve të këtij neni ose përcaktimi i ndonjë tarife, mosmarrëveshja do të zgjidhet në përputhje me parashikimet e nenit 15 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 14

Parashikimi i statistikave

Autoritetet aeronautike të një Pale Kontraktuese do të dorëzojnë tek autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, me kërkesë të tyre, periodike dhe të dhëna të tjera statistikore që kanë lidhje me shërbimet e pranuara të kryera në periudhën e pranuar.

Neni 15

Konsultimet

Çdo Palë Kontraktuese ose autoritetet e tyre aeronautike mund të kërkojnë konsultime me Palën tjetër Kontraktuese ose autoritetet e saj aeronautike.

Konsultimet e kërkuara nga njëra prej Palëve Kontraktuese ose autoritetet e tyre aeronautike do të fillojnë brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditësh nga data e kërkesës, pavarësisht nga rënia dakord e Palëve Kontraktuese.

Neni 16

Modifikimet

Në qofë se njëra Palë Kontraktuese e konsideron të përshtatshme për të modifikuar ndonjë parashikim të kësaj Marrëveshjeje, mund të kërkojë konsultime me Palën tjetër Kontraktuese në lidhje me modifikimet e propozuara. Të tilla konsultime do të fillojnë brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditësh nga data e marrjes së kërkesës, nëse autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese bien dakord për zgjatjen e asaj periudhe. Çdo modifikim i pranuar kështu do të hyjë në fuqi në datën e notës diplomatike të fundit, me të cilën Palët Kontraktuese do të kenë njoftuar njëra-tjetrën që ato i kanë përmbushur plotësisht kushtet e përshkruara nga legjislacioni i tyre kombëtar.

Çdo modifikim i aneksit 1 të kësaj Marrëveshjeje do të bëhet me marrëveshje ndërmjet autoriteteve aeronautike të Palëve Kontraktuese.

Neni 17

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

Në qoftë se ngrihet ndonjë mosmarrëveshje ndërmjet Palëve Kontraktuese lidhur me interpretimin ose zbatimin e kësaj Marrëveshjeje dhe të aneksit 1 të saj, Palët Kontraktuese fillimisht, duhet të përpiqen ta zgjidhin atë me bisedime.

Në qoftë se Palët Kontraktuese nuk arrijnë ta zgjidhin atë me bisedime, mosmarrëveshja do t'i referohet një gjykate arbitrazhi prej tre gjyqtarësh, njëri të emërohet nga secila Palë Kontraktuese dhe i treti miratohet nga dy të emëruarit. Secila Palë Kontraktuese duhet të emërojë një gjyqtar brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditësh nga data e marrjes nga Pala tjetër Kontraktuese e një njoftimi, nëpërmjet kanaleve diplomatike, ku të kërkohej gjykimi i mosmarrëveshjes nga një gjykatë e tillë dhe gjyqtari i tretë do të caktohet brenda një periudhe tjetër prej gjashtëdhjetë (60) ditësh. Në qoftë se secila Palë Kontraktuese nuk e emëron gjyqtarin e saj brenda kësaj periudhe të specifikuar, presidenti i Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil mund të kërkojë nga secila Palë Kontraktuese, që të caktojë një gjyqtar ose gjyqtarë sipas rastit të kërkuar. Nëse presidenti i Këshillit të Organizatës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar është shtetas i një Pale Kontraktuese, nënpresidentit i Këshillit, i cili është shtetas i një vendi të tretë, mund t'i kërkohej të caktojë gjyqtarët në fjalë.

Çdo Palë Kontraktuese do të paguajë shpenzimet e gjyqtarit që ajo ka emëruar.

Shpenzimet e Gjykatës së Arbitrazhit do të ndahen në mënyrë të barabartë nga Palët Kontraktuese.

Palët Kontraktuese do të veprojnë në përputhje me çdo vendim të Gjykatës së Arbitrazhit.

Neni 18

Denoncimi dhe përfundimi i Marrëveshjes

Secila Palë Kontraktuese në çdo kohë mund të japë njoftim me shkrim, nëpërmjet kanaleve diplomatike te Pala tjetër Kontraktuese për qëllimin e saj për të përfunduar këtë Marrëveshje. Ky njoftim duhet, në të njëjtën kohë t'i komunikohet Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil. Në këtë rast kjo Marrëveshje do të përfundojë dymbëdhjetë (12) muaj pas datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër Kontraktuese, në qoftë se njoftimi mbi përfundimin është tërhequr me marrëveshje përpara mbarimit të kësaj periudhe. Në mungesë të konfirmimit të marrjes nga Pala tjetër Kontraktuese, njoftimi do të konsiderohet, që është marrë katërbëdhjetë (14) ditë pas marrjes së njoftimit nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

Neni 19

Konformiteti me marrëveshjet shumëpalëshe

Nëse ndonjë marrëveshje shumëpalëshe në lidhje me ndonjë çështje të përfshirë në këtë Marrëveshje hyn në fuqi për të dyja Palët Kontraktuese, kjo Marrëveshje dhe aneksi i saj duhet të amendohet në përputhje me parashikimet e kësaj marrëveshjeje shumëpalëshe.

Neni 20
Regjistrimi

Kjo Marrëveshje, aneksi 1 dhe çdo amendament do të regjistrohet në Organizatën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar.

Neni 21
Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi në datën e notës së fundit diplomatike me anë të së cilës Palët Kontraktuese do të kenë njoftuar njëra-tjetrën se ato kanë përmbushur kushtet e përshkruara nga legjislacioni i tyre kombëtar.

Dëshmohet se të nënshkruarit duke qenë të autorizuar plotësisht nga Këshillat e tyre të Ministrave, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

Bërë në Tiranë, më 8 mars 2004, në dy origjinale, në gjuhën angleze.

ANEKSI I

A. Shoqëria(të) ajrore të përcaktuara nga Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë kanë të drejtë të operojnë shërbime ajrore ndërkombëtare të rregullta në të dy drejtimet e rrugës ajrore të specifikuar si më poshtë:

Pikat në Shqipëri	Pikat e ndërmjetme	Pikat e mbërritjes	Pikat e përtejme
Të gjitha pikat në Shqipëri	Të specifikohen më vonë	Të gjitha pikat në BH	Të specifikohen më vonë

B. Shoqëritë ajrore të përcaktuara nga Këshilli i Ministrave i Bosnjë-Hercegovinës kanë të drejtë të operojnë në shërbimet ajrore ndërkombëtare të rregullta në të dy drejtimet e rrugës ajrore të specifikuar si më poshtë:

Pikat në BH	Pikat e ndërmjetme	Pikat e mbërritjes	Pikat e përtejme
Të gjitha pikat në BH	Të specifikohen më vonë	Të gjitha pikat në Shqipëri	Të specifikohen më vonë

C. Ndonjë pikë të origjinës, pikë të ndërmjetme, pikat e mbërritjes ose pikat e përtejme mund të vihen në shërbim të shoqërive ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese pa ushtruar të drejtat e trafikut të lirisë së pestë.

D. Shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese do të kenë të drejtë gjithashtu të kryejnë shërbime ajrore ndërkombëtare të rregullta ndërmjet dy vendeve mbi bazën e rënies dakord të “ndarjes së kodit”.