

LIGJ
Nr.9413, datë 20.5.2005

**PËR RATIFIKIMIN E MARRËVESHJES NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË
REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS TË KROACISË PËR
SHËRBIMET AJRORE**

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet “Marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës të Kroacisë për shërbimet ajrore”.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.4619, datë 6.6.2005 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJE
NDËRMJET QEVERISË SË REPUBLIKËS TË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS
TË KROACISË NË LIDHJE ME SHËRBIMET AJRORE

Qeveria e Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Republikës së Kroacisë (të quajtura më poshtë “Palët Kontraktuese”,

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

duke dashur të përfundojnë një marrëveshje shtesë ndaj Konventës së mësipërme për qëllim të vendosjes së shërbimeve ajrore ndërmjet territoreve të tyre përkatëse,

kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1

Përkufizime

Për qëllim të kësaj Marrëveshjeje, dhe në qoftë se konteksti nuk e përmban ndryshe:

a) Termi “Konventa e Çikagos” nënkupton Konventën mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944 dhe përfshin: (i) çdo amendament që ka hyrë në fuqi sipas nenit 94 (a) dhe ratifikuar nga të dyja Palët Kontraktuese; dhe (ii) çdo aneks ose amendament i pranuar sipas nenit 90 të kësaj Konvente, për aq kohë sa ky amendament apo aneks është efektiv për të dyja Palët Kontraktuese.

b) Termi “autoritete aeronautike” nënkupton, në rastin e Republikës së Shqipërisë, Ministrinë e Industrisë, Transportit dhe Tregtisë – Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil dhe në rastin e Republikës së Kroacisë, Ministrinë e Çështjeve Detare, Transportit dhe Komunikacionit, dhe për qëllim të nenit 7, Autoriteti i Aviacionit Civil ose në të dyja rastet, çdo person ose organ, i cili duhet të jetë i autorizuar të kryejë çdo funksion aktualisht të ushtrueshëm me autoritetet e lartpërmendura ose funksione të ngjashme;

c) termi “linjë ajrore e emëruar” nënkupton një linjë ajrore, e cila është emëruar dhe autorizuar në përputhje me nenin 4 të kësaj Marrëveshjeje;

d) termi “territor” në lidhje me një shtet ka kuptimin e përcaktuar në nenin 2 të Konventës së Çikagos;

e) termi “shërbime ajrore”, “shërbim ajror ndërkombëtar”, “linjë ajrore” dhe “qëndrim për qëllime jo trafiku” kanë kuptimet e caktuara respektivisht në nenin 96 të Konventës së Çikagos;

f) termi “kjo marrëveshje” përfshin aneksin dhe çdo amendament të tij ose të kësaj Marrëveshjeje;

g) termi “detyrime të qëndrimit” nënkupton detyrimin e aplikuar ndaj linjës ajrore nga organet kompetente ose lejimin nga ana e tyre të përdorimit të aeroportit ose pajisjeve të tij apo të pajisjeve të lundrimit ajror duke përfshirë dhe shërbimet e pajisjet që lidhen me avionët, ekuipazhet e tyre, udhëtarët dhe mallrat.

Neni 2

Zbatueshmëria e Konventës së Çikagos

Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje kushtëzohen nga dispozitat e Konventës së Çikagos, për aq kohë sa ato dispozita janë të zbatueshme për shërbimet ajrore ndërkombëtare.

Neni 3

Dhënia e të drejtave

1) Çdo Palë Kontraktuese i jep Palës tjetër Kontraktuese të drejtat e mëposhtme përsa i përket shërbimeve ajrore ndërkombëtare:

a) të drejtën për të fluturuar përmes territorit të saj pa ulje;

b) të drejtën për të bërë ndalesa në territorin e saj për qëllime jo trafiku.

2) Çdo Palë Kontraktuese i jep Palës tjetër Kontraktuese të drejtat e specifikuar sa më poshtë në këtë Marrëveshje për qëllime të operimit të shërbimeve ajrore ndërkombëtare në rrugët e specifikuar në seksionet e planifikimit që i është shtuar kësaj Marrëveshjeje. Këto shërbime dhe rrugë janë quajtur më poshtë respektivisht “shërbime të miratuara” dhe “rrugë të caktuara”.

Gjatë operimit në një shërbim të miratuar në rrugë të caktuar, linjat ajrore të emëruara nga secila Palë Kontraktuese duhet të gëzojnë, përveç të drejtave të përcaktuara në paragrafin (1) të këtij neni, edhe të drejtën për të bërë ndalesa në territorin e Palës tjetër Kontraktuese në pikat e caktuara për atë rrugë në shtojcën e kësaj Marrëveshjeje, me qëllim për të marrë ose lënë udhëtarët, dhe mallra duke përfshirë dhe postën.

3) Paragrafi (2) i këtij neni nuk nënkupton dhënien e së drejtës ndaj linjave ajrore të emëruara të Palës tjetër Kontraktuese për të marrë në bord, në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, udhëtarë, mallra duke përfshirë postën, me qira ose pagesë, për t'i transportuar në një pikë tjetër të Palës tjetër Kontraktuese.

4) Në qoftë se për shkak të konflikteve të armatosura, ngjarjeve apo trazirave politike, ose rrethanave të veçanta dhe të pazakonta, linja ajrore e emëruar e një Palë Kontraktuese nuk është në gjendje të kryejë shërbimet në rrugën e saj të zakonshme, Pala tjetër Kontraktuese do të bëjë përpjekje maksimale për të lehtësuar vazhdimin e operimit të shërbimeve të tilla nëpërmjet riorganizimit të përkohshëm të rrugëve.

Neni 4

Miratimi dhe autorizimi i linjave ajrore

1) Çdo Palë Kontraktuese ka të drejtën t'i caktojë me shkrim Palës tjetër Kontraktuese një ose më shumë linja ajrore, me qëllim për të operuar në shërbimet e miratuara në rrugët e caktuara dhe t'i tërheqë ose ndryshojë ato.

2) Me marrjen e këtij miratimi, Pala tjetër Kontraktuese duhet, sipas dispozitave të paragrafëve (3) dhe (4) të këtij neni, t'i japë pa vonesë linjës ajrore ose linjave ajrore të miratuara autorizimet e nevojshme operuese.

3) Autoritetet aeronautike të njërës Palë Kontraktuese mund t'i kërkojnë linjës ajrore të emëruar nga Pala tjetër Kontraktuese që do t'i bindë ata se është e kualifikuar për të plotësuar kushtet që rrjedhin nga ligjet dhe rregullat që aplikohen normalisht për operimin e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga këto autoritete në përputhje me dispozitat e Konventës së Çikagos.

4) Çdo Palë Kontraktuese ka të drejtën të refuzojë dhënien e automimeve operuese, të cilësuara në paragrafin (2) të këtij neni, ose t'u imponojë kushte të tilla të dala të nevojshme gjatë ushtrimit të të drejtave të specifikuara në nenin 3 (2) të kësaj Marrëveshjeje, në qoftë se Pala Kontraktuese e lartpërmendur nuk bindet se pronësia e konsiderueshme dhe kontrolli efektiv i kësaj linje i takon Palës Kontraktuese që miraton linjën apo në kombësinë e saj.

5) Kur linja ajrore është e miratuar dhe e autorizuar apo mund të fillojë të operojë ato shërbime të miratuara, me kusht që linja të zbatojë dispozitat e zbatueshme të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 5

Revokimi ose pezullimi i autorizimeve operuese

1) Çdo Palë Kontraktuese ka të drejtën të revokojë një autorizim operues ose të pezullojë ushtrimin e të drejtave të specifikuara në nenin 3 (2) të kësaj Marrëveshjeje nga një linjë ajrore e emëruar nga Pala tjetër Kontraktuese ose të vendosë kushte të tilla që mund t'i quajë të nevojshme gjatë ushtrimit të atyre të drejtave:

a) në çdo rast kur nuk bindet se pronësia bazë dhe kontrolli teknik i kësaj linje ajrore janë dhënë nga Pala tjetër Kontraktuese që përcakton linjën ajrore ose nga shtetasit e secilës Palë Kontraktuese;

b) kur linja ajrore nuk është në gjendje të veprojë në përputhje me ligjet dhe rregullat që zbatohen normalisht dhe në mënyrë të arsyeshme nga Pala Kontraktuese që i jep këto të drejta;

c) në qoftë se linja ajrore nuk operon në përputhje me kushtet e përshkruara në këtë Marrëveshje.

2) Në qoftë se deri sa revokimi imediat, pezullimi apo imponimi i kushteve të përmendura në paragrafin (1) të këtij neni nuk janë esenciale për të parandaluar shkeljet e mëtejshme të ligjeve dhe rregullave, atëherë këto të drejta duhet të ushtrohen vetëm pas konsultimeve me Palën tjetër Kontraktuese.

Neni 6

Parimet që rregullojnë operimin e shërbimeve të miratuara

1) Duhet të ekzistojnë mundësi të barabarta dhe të njëjta që linjat ajrore të emëruara të të dyja Palëve Kontraktuese të kryejnë shërbimet në rrugët e caktuara ndërmjet territoreve të tyre respektive.

2) Gjatë operimit të linjave ajrore të miratuara, çdo Palë Kontraktuese duhet të ketë parasysh interesat e linjave ajrore të Palës tjetër Kontraktuese, në mënyrë që të mos ndikojë negativisht në shërbimet që kryen ky i fundit në të gjithë rrugën apo pjesë të saj.

3) Shërbimet e miratuara që kryhen nga linjat ajrore të Palëve Kontraktuese duhet të plotësojnë kërkesat e publikut për transport në rrugët e caktuara dhe duhen të kenë si detyrë të parë sigurimin e një kapaciteti të përshtatshëm për momentin dhe për perspektivën për plotësimin e kërkesave për transportin e udhëtarëve, ngarkesave, duke përfshirë dhe postën, që vijnë ose kanë për destinacion territorin e Palës tjetër Kontraktuese që ka miratuar linjën ajrore. Sigurimi i transportit të mallrave dhe udhëtarëve, postës që merren në bord dhe shkarkohen në pikat e territoreve të shteteve të tjera nga ato që kanë miratuar linjën ajrore, duhet të kryhet në bazë të parimeve të përgjithshme që kapaciteti duhet të lidhet me:

a) kërkesat e trafikut për në dhe nga territori i Palës Kontraktuese që ka miratuar linjën;

b) kërkesat e trafikut të zonës nëpërmjet së cilës kalon shërbimi i miratuar, mbas marrjes në konsideratë të shërbimeve të tjera të transportit të vendosura nga linjat ajrore të shteteve që përbëjnë zonën;

c) kërkesat e operimit nëpërmjet linjës ajrore.

Neni 7 Tarifat

1)(a)Termi “tarifë” nënkupton:

- i) çmimin që vihet për transportin e udhëtarëve, bagazheve, mallrave (përfshirë dhe postën);
 - ii) mallrat shtesë, shërbimet apo përfitimet e tjera që sigurohen ose bëhen të vlefshme në lidhje me këtë transport ose ndonjë problem që del si incident dhe pasojat prej tij;
 - iii) çmimet që vihen për të tilla mallra shtesë, shërbimet ose përfitimet; dhe përfshihen kushtet që i vënë në zbatim këto çmime, si dhe sigurimin e këtyre mallrave, shërbimeve ose përfitimeve;
 - iv) përqindjen e komisionit që i paguan linja ajrore një agjenti për biletat e shitura ose faturat ajrore të plotësuara nga ai agjent për transportin në shërbimin ajror të planifikuar.
- b) Kur biletat apo përqindjet ndryshojnë sipas stinës, ditës së javës apo dhe orës kur kryhet një fluturim, drejtimi i udhëtimit sipas disa faktorëve të tjerë çdo ndryshim i biletës apo pagesës duhet të konsiderohet se një tarifë e veçantë, pavarësisht nëse është planifikuar ndryshe apo jo sipas kushteve të autoriteteve të duhura.

2) Tarifat që vë linja ajrore e miratuar për transportin ndërmjet dy Palëve Kontraktuese duhet të caktohen në nivele të arsyeshme duke pasur parasysh gjithë faktorët, duke përfshirë interesat e përdoruesve, koston e operimit, fitimin dhe konsideratën e tregut.

3) Autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese nuk duhet t'u kërkojnë linjave të tyre ajrore që të konsultohen me linjat e tjera ajrore përpara se të paraqesin për aprovim tarifat për shërbimet e mbuluara nga dispozitat e mëposhtme.

4) Autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese duhet të aplikojnë dispozitat e mëposhtme për aprovimin e tarifave të secilës Palë Kontraktuese për transportin ndërmjet një pike në territorin e një Palë Kontraktuese dhe një pike në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

a) Çdo tarifë e propozuar për transportin ndërmjet territoreve të të dyja Palëve Kontraktuese duhet të paraqitet me shkrim nga linja ajrore e emëruar, në të dy autoritetet aeronautike jo më vonë se 30 ditë (ose për një kohë që dy autoritetet aeronautike kanë rënë dakord) para kohës së propozuar që tarifa do të hyjë në fuqi.

b) Një tarifë e tillë mund të aprovohet në çdo kohë nga autoritetet aeronautike. Megjithatë sipas dy nënparagrafëve të mëposhtëm, çdo tarifë e tillë duhet të trajtohet si e aprovuar si 21 ditë mbas marrjes së propozimit, në qoftë se autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese nuk kanë informuar njëra-tjetrën me shkrim brenda 20 ditëve nga marrja e propozimit që ato nuk aprovojnë tarifën e propozuar.

c) Paragrafi i mësipërm (b) nuk nënkupton që autoritetet aeronautike të secilës Palë Kontraktuese të mos refuzojë në mënyrë të njëanshme çdo tarifë të propozuar nga ndonjë linjë e tyre ajrore. Megjithatë, ky veprim i njëanshëm duhet të ndërmerret vetëm në qoftë se këtyre autoriteteve u rezulton që, ose tarifa e propozuar është shumë e lartë, ose përdorimi i saj do të përbëjë një masë jo konkurruese, e cila do t'i shkaktonte pasoja serioze linjës ajrore ose linjave ajrore të tjera.

d) Në qoftë se autoritetet aeronautike të çdo Palë Kontraktuese gjykojnë gjithashtu se një tarifë e vendosur prej tyre në një linjë ajrore të miratuar të Palës tjetër Kontraktuese është e skajshme ose se zbatimi i saj mund të krijojë një qëndrim jokompetitiv, që mund të shkaktojë pasoja serioze për linjën apo linjat e tjera ajrore, ato brenda 20 ditëve nga marrja e propozimit mund të kërkojnë konsultime me autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese. Këto konsultime duhet të bëhen brenda 20 ditëve nga paraqitja e kërkesës dhe tarifa hyn në fuqi në fund të kësaj periudhe, po qe se autoritetet e të dyja Palëve Kontraktuese nuk kanë rënë dakord ndryshe.

e) Por mbi nënparagrafët (a)–(d) autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese nuk do të kërkojnë paraqitjen për tarifat e tyre të aprovuara për transportin e mallrave ndërmjet pikave në territoret e tyre. Këto tarifa kanë efekt kur linja ajrore ka interes të vendosë kështu.

f) Në rastin kur një tarifë, që ka hyrë në fuqi sipas dispozitave të mësipërme, konsiderohet nga autoritetet aeronautike të një Palë Kontraktuese si një shkak serioz që dëmton një linjë tjetër ajrore ose linja ajrore në një rrugë të veçantë ose rrugë, këto autoritete aeronautike mund të kërkojnë konsultime

me autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese. Konsultime të tilla duhet të përfundojnë brenda 21 ditëve nga marrja e kërkesës, në qoftë se autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese nuk bien dakord ndryshe.

5) (a) Tarifat që vë linja ajrore e emëruar e një Pale Kontraktuese për transportin ndërmjet territorit të Palës tjetër Kontraktuese dhe një vendi të tretë, paraqiten për aprovim tek autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese. Çdo tarifë e vendosur, në qoftë se është e njëjtë në nivel, në kushte dhe datë mbarimi me një tarifë të sapo miratuar nga ato autoritete aeronautike dhe që përdoret nga një linjë ajrore e miratuar e asaj Pale Kontraktuese për transport nëpërmjet territorit të tij dhe të një shteti të tretë, me kusht që këto autoritete aeronautike mund të anulojnë miratimin në qoftë se tarifa ndërpritet për ndonjë arsye, ose mund të ndryshojë kushtet e miratimit për të korresponduar me ndonjë ndryshim të miratuar në tarifën e vënë.

b) Megjithatë mbi paragrafin (a) autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese nuk do kërkojnë miratimin e tarifave të tyre të aprovuara të vëna nga linjat ajrore të miratuara të një Pale Kontraktuese për transportin e mallrave nëpërmjet territorit të Palës tjetër Kontraktuese dhe të një vendi të tretë.

Neni 8

Taksat doganore

1) Avioni i linjës ajrore të emëruar ose i linjave ajrore të emëruara të secilës Palë Kontraktuese, që kryejnë shërbime ajrore ndërkombëtare lehtësohen nga taksat doganore, akcizat dhe taksa të tjera të ngjashme si:

a) Artikujve të mëposhtëm të futur nga një linjë ajrore e një Pale Kontraktuese në territorin e Palës tjetër Kontraktuese:

- i) pajisje riparimi, mirëmbajtje, shërbimi dhe pjesët përbërëse;
- ii) pajisjet e shërbimit për udhëtarë dhe pjesët përbërëse;
- iii) pajisjet e ngarkimit të mallrave dhe pjesët përbërëse;
- iv) pajisjet e sigurimit përfshirë komponentët përbërës që u bashkohen atyre;
- v) materialet mësimore dhe mjetet e kualifikimit;
- vi) dokumentet e linjës ajrore dhe operatorët.

b) Artikujt të futur nga linja ajrore e miratuar e një Pale Kontraktuese në territorin e Palës tjetër Kontraktuese ose artikujt që i jepen linjës ajrore të miratuar të një Palë Kontraktuese në territorin e Palës tjetër Kontraktuese:

i) furnizimet e avionit (që përfshijnë, por nuk kufizohen me artikuj ushqimorë, pajisje, cigare) që futen ose merren në bord në territorin e Palës tjetër Kontraktuese;

ii) karburant, lubrifikante dhe pajisje teknike konsumi;

iii) pjesë këmbimi përfshirë motora;

me kusht që këto të jenë për përdorim në bordin e avionit ose brenda kufijve të një aeroporti ndërkombëtar përsa i përket mirëmbajtjes së kryer nga linja ajrore në një shërbim ajror ndërkombëtar.

2) Përfshirja nga taksat doganore dhe taksat e tjera shtetërore nuk duhet të përfshijnë pagesat bazuar në koston e shërbimeve që u bëhen shoqërive ajrore të miratuara të një Pale tjetër Kontraktuese në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

3) Pajisjet dhe mjetet referuar paragrafit (1) të këtij neni mund të kërkohen të mbahen nën mbikëqyrjen apo kontrollin e autoriteteve kompetente.

4) Përfshirja nga taksat e këtij neni duhet të jenë të vlefshme në situata ku linja ajrore e miratuar ose linjat ajrore të një Pale Kontraktuese të kenë hyrë në marrëveshje me linja të tjera ajrore për huazimin ose transferimin në territorin e Palës tjetër Kontraktuese të artikujve të përcaktuar në paragrafin (1) të këtij neni, me kusht që këto linja të tjera ajrore të gëzojnë të njëjtat përjashtime për taksat nga kjo Palë tjetër Kontraktuese.

5) Udhëtarët, bagazhi dhe mallrat në transitin direkt përmes territorit të secilës Palë Kontraktuese.

Neni 9

Sigurimi në avion

1) Garantimi i sigurisë për avionët civilë, udhëtarët dhe ekuipazhin përbën një parakusht themelor për operimin e shërbimeve ajrore ndërkombëtare, Palët Kontraktuese riafirmojnë detyrimet e tyre për njëra-tjetrën për sigurimin e avionit civil ndaj akteve të ndërhyrjes së paligjshme (dhe në veçanti detyrimet e tyre sipas Konventës së Çikagos, Konventës mbi kundërvajtjet dhe aktet e tjera të kryera në bordin e avionit, nënshkruar në Tokio më 14 shtator 1963, Konventës për neutralizimin e rrëmbimit të paligjshëm të avionit, nënshkruar në Hagë më 16 dhjetor 1970, Konventës për neutralizimin e akteve të paligjshme kundër sigurisë së aviacionit civil, nënshkruar në Montreal më 23 shtator 1971, si dhe amendamentin e protokollit për ndalimin e akteve të paligjshme të forcës në aeroporte, nënshkruar në Montreal më 24 shkurt 1988) formojnë një pjesë integrale të kësaj Marrëveshjeje.

2) Palëve Kontraktuese sapo t'u jepet njoftimi, duhet të sigurojnë ndihmën e nevojshme për njëra-tjetrën për të parandaluar aktet e rrëmbimit të paligjshëm të avionëve, kundër sigurisë së këtyre avionëve, udhëtarëve dhe ekuipazheve, aeroporteve dhe mjeteve të navigimit dhe çdo kërcënimi tjetër të sigurisë së aviacionit civil.

3) Palët Kontraktuese në marrëdhëniet e tyre reciproke, duhet të veprojnë në përputhje me standardet e sigurimit në aviacion dhe për aq sa ato i zbatojnë, me praktikën e rekomanduar nga Organizata e Aviacionit Civil Ndërkombëtar dhe të përcaktuara si anekse në Konventën e Çikagos; dhe duhet të kërkojnë që operatorët e avionëve të regjistrimit të tyre, operatorët të cilët e kanë vendin kryesor të punës apo rezidencën të përhershme në territoret e tyre, si dhe operatorët e aeroporteve në territoret e tyre, të veprojnë në përputhje me këto dispozita të sigurimit në aviacion. Në këtë paragraf referenca për standardet e sigurimit në aviacion përfshin edhe ndryshimet e bëra nga Palët Kontraktuese të interesuara. Çdo Palë Kontraktuese duhet t'i japë informacionin paraprak Palës tjetër Kontraktuese për ndryshimet që ka ndërmend të bëjë.

4) Çdo Palë Kontraktuese duhet të kujdeset që të marrë masa efektive brenda territorit të saj për ruajtjen e avionëve, kontrollin e udhëtarëve dhe të bagazheve, si dhe të kryejë kontroll mbi ekuipazhet, mallrat (që përfshijnë dhe bagazhin e dorës) dhe bagazhin e avionit para dhe gjatë bordingut apo ngarkimit, gjithashtu duhet të bëhet kujdes që këto masa të përshtaten sipas rritjes apo uljes së rrezikut. Çdo Palë Kontraktuese bie dakord që linjave të saj ajrore mund t'u kërkohej të vëzhgojnë dispozitat e sigurisë në aviacion sipas paragrafit (3) të kërkuara nga Pala tjetër Kontraktuese për hyrjen, largimin ose kur ndodhen brenda në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

Çdo Palë Kontraktuese duhet t'i përgjigjet çdo kërkesë të Palës Kontraktuese për marrjen e masave të veçanta të sigurisë për të përballuar një rrezik të caktuar.

5) Kur ndodh një incident ose kur ka rrezik të ndodhë një incident, si p.sh. rrëmbim i paligjshëm avioni ose akte të tjera të paligjshme kundër udhëtarëve, ekuipazheve, aeroporteve etj., duhet lehtësuar komunikimi dhe duhen marrë masa të tjera për të neutralizuar këto incidente sa më shpejt dhe me një rrezik sa më minimal për jetën.

Neni 10

Mbajtja e statistikës

Autoritetet aeronautike të një Pale Kontraktuese duhet t'u sigurojnë autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, me kërkesën e tyre, statistika periodike ose të tjera për qëllime të studimit të kapaciteteve të linjave ajrore të Palës tjetër Kontraktuese që përmenden në fillim në këtë nen. Këto statistika duhet të përfshijnë edhe të dhëna që kërkohej për të përcaktuar globalin e trafikut të kryer nga këto linja ajrore, si dhe origjinën dhe destinacionin e këtij trafiku.

Neni 11

Transferimi i fitimeve

Çdo linjë ajrore e emëruar ka të drejtë të konvertojë dhe të transferojë në vendin e vet të ardhurat lokale që përbëjnë mbi shumat e paguara në atë vend ku kryen aktivitetin.

Konvertimi dhe transferimi duhet të lejohet pa kufizime sipas raportit të shkëmbimit që aplikohet për transaksionet koherente, raport i cili vepron në kohën që këto të ardhura paraqiten për konvertim dhe transferim. Këto të ardhura normalisht i paguhen bankës për kryerjen e këtyre operacioneve.

Neni 12

Përfaqësuesit e linjave ajrore dhe shitje

1) Linja ajrore e miratuar ose linjat e një Pale Kontraktuese kanë të drejtë, në bazë të ligjeve dhe rregullave të Shtetit Kontraktues përsa i përket hyrjes, qëndrimit e punësimit, të sjellin dhe mbajnë në territorin e Palës tjetër Kontraktuese personelin e tyre drejtues, teknik dhe operacional të nevojshëm për kryerjen e shërbimeve ajrore.

2) Linjat ajrore të miratuara të çdo Pale Kontraktuese kanë të drejtë të angazhohen në shitjet në transportin ajror në zonën e Palës tjetër Kontraktuese në mënyrë direkte ose nëpërmjet agentëve të emëruar nga këto linja ajrore. Këto linja ajrore kanë të drejtë të shesin, dhe çdo person duhet të jetë i lirë t'i blejë këto shërbime (bileta etj.) në monedhën lokale ose në ndonjë valutë të konvertueshme.

Neni 13

Taksat e përdoruesit

1) Pala Kontraktuese nuk duhet t'i imponojë ose të lejojë që shoqërive ajrore të Palës tjetër Kontraktuese t'i imponohen taksa përdoruesi më të larta se ato që i caktohen shoqërive të saj ajrore që kryejnë shërbime ajrore ndërkombëtare të ngjashme.

2) Çdo Palë Kontraktuese duhet të inkurajojë konsultimet mbi taksat e përdoruesit ndërmjet autoriteteve të saj taksëvënëse dhe shoqërive ajrore që përdorin mjetet ndihmëse dhe përfitojnë shërbimet që i sigurojnë këto autoritete taksëvënëse (ndonjëherë nëpërmjet organeve përfaqësuese të këtyre shoqërive ajrore).

Për çdo propozim për ndryshime të këtyre taksave duhet t'u jepet njoftim paraprak këtyre përdoruesve, për t'i lejuar ata të shprehin mendimet e tyre para se të bëhen ndryshimet.

Çdo Palë Kontraktuese duhet të inkurajojë më tej autoritetet e saj taksëvënëse dhe përdoruesit që të shkëmbejnë informacion, përsa u përket taksave të përdoruesve.

Neni 14

Konsultimet

Secila Palë Kontraktuese në çdo kohë, mund të kryejë konsultime mbi zbatimin, interpretimin apo ndryshimin e kësaj Marrëveshjeje, si dhe për rënien dakord për këtë Marrëveshje. Këto konsultime, të cilat bëhen prej autoriteteve aeronautike, duhet të zhvillojnë brenda 60 ditëve nga data që Pala tjetër Kontraktuese merr kërkesën me shkrim, në qoftë se nuk bien dakord ndryshe nga Palët Kontraktuese.

Neni 15

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1) Në qoftë se ndërmjet Palëve Kontraktuese del ndonjë mosmarrëveshje lidhur me interpretimin apo zbatimin e kësaj Marrëveshjeje, Palët Kontraktuese pikë së pari duhet të përpiqen t'i zgjidhin ato me bisedime.

2) Në qoftë se Palët Kontraktuese nuk arrijnë një zgjidhje të mosmarrëveshjes me bisedime, ajo mund t'i referohet një personi apo organi për të cilin bien dakord me kërkesën e secilës Palë Kontraktuese, dhe duhet t'i nënshtrohet për veprim një gjyqi prej 3 gjykatësish, të cilët caktohen në këtë mënyrë:

a) Brenda 30 ditëve nga marrja e kërkesës për arbitrazh, çdo Palë Kontraktuese duhet të caktojë një gjyqtar si president i gjyqit do të veprojë një qytetar i një shteti të tretë, i cili do të caktohet si gjyqtar i tretë me marrëveshje ndërmjet dy gjyqtarëve, brenda 60 ditëve nga caktimi i gjyqtarit të dytë.

b) Në qoftë se brenda kufijve kohorë të caktuar si më sipër nuk është bërë ndonjë emërim, çdo Palë Kontraktuese mund t'i kërkojë presidentit të Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë të bëjë emërimet e nevojshme brenda 30 ditëve.

Në qoftë se presidenti është me të njëjtën kombësi me një nga Palët Kontraktuese, atëherë nënpresidenti më i vjetër, i cili të jetë i kualifikuar në këtë fushë, të bëjë emërimet.

3) Pavarësisht nga dispozitat e këtij neni apo si mund të bihet dakord nga Palët Kontraktuese, gjyqtari duhet të përcaktojë kufijtë e juridiksionit të tij dhe të vendosë procedurën e tij.

Nën drejtimin e gjyqtarëve ose me kërkesën e secilës Palë Kontraktuese duhet të bëhet një mbledhje për të përcaktuar pikat konkrete që do të gjykojnë, si dhe procedurat specifike që do të ndiqen. Kjo mbledhje duhet mbajtur jo më vonë se 30 ditë pasi është kompletuar plotësisht gjykata.

4) Çdo Palë Kontraktuese duhet të paraqesë një memorandum brenda 45 ditëve pasi është kompletuar gjykata, në qoftë se nuk bihet dakord ndryshe nga Palët Kontraktuese apo nga gjykata.

Përgjigjet jepen pas 60 ditësh. Gjykata duhet që me kërkesën e secilës Palë Kontraktuese ose me iniciativën e saj, të dërgojë pretendimet e Palëve brenda 60 ditëve pasi janë dhënë përgjigjet.

5) Gjykata duhet të japë një vendim me shkrim; brenda 30 ditëve pas dëgjimit, në qoftë se nuk ka pasur dëgjim pretendimesh, 30 ditë pasi janë dhënë të dyja përgjigjet.

Vendimi merret me shumicë votash.

6) Palët Kontraktuese mund të bëjnë kërkesë për sqarim të vendimit brenda 30 ditëve pas marrjes. Ky sqarim duhet të bëhet brenda 15 ditëve nga kërkesa.

7) Vendimi i Gjykatës është i detyruar për Palët Kontraktuese.

8) Çdo Palë Kontraktuese paguan koston e gjyqtarit të zgjedhur nga ajo. Çdo kosto tjetër duhet të ndahet në mënyrë të barabartë nga Palët Kontraktuese ku përfshihen shpenzimet e bëra nga presidenti apo nënpresidenti i Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë në zbatimin e procedurave të paragrafit (2) (b) të këtij neni.

Neni 16

Ndryshimet

1) Çdo ndryshim i kësaj Marrëveshjeje që bihet dakord nga të dyja Palët, hyrja në fuqi do të bëhet pas konfirmimeve me anë të shkëmbimeve të notave.

2) Secila Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime në përputhje me nenin 14, mbi amendamentet në këtë Marrëveshje, e cila mund të jetë përshtatur nga hyrja në fuqi e konventave shumëpalëshe lidhur nga të dyja Palët Kontraktuese.

Neni 17

Prishja e Marrëveshjes

Secila Palë Kontraktuese në çdo kohë mund t'i japë njoftim me shkrim Palës tjetër Kontraktuese për ta vënë në dijeni për prishjen e Marrëveshjes. Ky njoftim duhet t'i komunikohet në të njëjtën kohë dhe Organizatës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar. Kjo Marrëveshje do të përfundojë në mesnatë (në vendin e marrjes së njoftimit) menjëherë para përvjetorit të parë të datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër Kontraktuese, në qoftë se njoftimi nuk tërhiqet me shkrim përpara përfundimit të kësaj periudhe. Në mungesë të konfirmimit të marrjes së njoftimit nga Pala tjetër Kontraktuese, njoftimi do të konsiderohet si i marrë 14 ditë pas marrjes së njoftimit nga Organizara e Aviacionit Civil Ndërkombëtar.

Neni 18

Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje hyn në fuqi mbas kryerjes së kërkesave nga çdo Palë Kontraktuese, në datën e njoftimit të fundit në të cilin çdo Palë Kontraktuese ka vënë në dijeni me shkrim tjetrën dhe do të jetë në zbatim përkohësisht nga data e nënshkrimit.

Besimi për firmosjen e kësaj Marrëveshjeje është reciprokisht e autorizuar nga qeveritë respektive të tyre.

Bërë në Zagreb, datë 2 gusht 1995 në dy kopje origjinale, në gjuhët shqip, kroatisht dhe

anglisht.

Në rast problemi në interpretim, mbizotëron teksti anglisht.

ANEKS
Plani i rrugëve

PJESA I-RË

Rrugët që do të operohen nga linja ajrore e emëruar ose linjat ajrore të Republikës së Shqipërisë.

Pikat në Republikën e Shqipërisë – Pikat ndërmjetëse –Pikat në Republikën e Kroacisë – Pikat e pëtejme.

Shënim.

1. Pikat e ndërmjetme ose pikat e pëtejme duhet të jenë përjashtuar nga çdo fluturim siguruar që shërbimi fillon ose mbaron në Republikën e Shqipërisë.

2. Asnjë fluturim nuk duhet të kryhet nga një pikë e ndërmjetme për t'u ulur në territorin e Republikës së Shqipërisë ose në territorin e Republikës së Kroacisë për t'u ulur në një pikë të pëtejme dhe anasjelltas, përveç se me aprovimin e herëpashershëm nga autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese. Ky kufizim gjithashtu është i vlefshëm për të gjitha format e fluturimit me ndalesë.

PJESA II-TË

Rrugët që do të operohen nga linja ajrore e emëruar ose linjat e Republikës së Shqipërisë.

Pikat në Republikën e Kroacisë – Pikat e ndërmjetme – Pikat në Republikën e Shqipërisë – Pikat e pëtejme.

Shënim.

1. Pikat e ndërmjetme ose pikat e pëtejme duhet të jenë përjashtuar nga çdo fluturim siguruar që shërbimi fillon ose mbaron në Republikën e Kroacisë.

2. Asnjë fluturim nuk duhet të kryhet nga një pikë e ndërmjetme për t'u ulur në territorin e Republikës së Shqipërisë ose në territorin e Republikës së Kroacisë për t'u ulur në një pikë të ndërmjetme dhe anasjelltas, përveçse në aprovimin e herëpashershëm nga autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese, ky kufizim gjithashtu është i vlefshëm për të gjitha format e fluturimit me ndalesë.