

LIGJ
Nr.9680, datë 22.1.2007

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

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet “Marrëveshja ndërmjet Qeverisë së Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Mbretërisë së Belgjikës për transportin ajror”.

Neni 2

Ligji nr.9067, datë 15.5.2003 “Për ratifikimin e “Marrëveshjes ndërmjet Qeverisë së Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Mbretërisë së Belgjikës për transportin ajror””, shfuqizohet.

Neni 3

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

Shpallur me dekreten nr.5201, datë 2.2.2007 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Alfred Moisiu

MARRËVESHJE

MBI TRANSPORTIN AJROR NDËRMJET QEVERISË SË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË MBRETËRISË SË BELGJIKËS

Qeveria e Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Mbretërisë së Belgjikës:
duke qenë Palë të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, të hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944;
me dëshirën për të përfunduar një marrëveshje plotësuese të Konventës në fjalë, për të vendosur shërbime ajrore ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre përkatëse;
me dëshirën për të siguruar nivelin më të lartë të sigurisë dhe sigurimit në transportin ajror ndërkombëtar,
ranë dakord si vijon:

Neni 1
Përkufizime

- Për qëllimin e kësaj Konvente, përveç rasteve kur konteksti e parashikon ndryshe:
- a) Termi “Konventë” nënkupton Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar të hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944 dhe përfshin çdo aneks të miratuar sipas nenit 90 të kësaj Konvente dhe çdo ndryshim të anekseve ose të Konventës sipas nenit 90 dhe 94 të saj, për sa kohë që këto anekse dhe ndryshime janë miratuar apo ratifikuar nga të dyja Palët Kontraktuese.
 - b) Termi “Marrëveshje” nënkupton këtë Marrëveshje, aneksin bashkëngjitur saj dhe çdo

modifikim të Marrëveshjes apo të aneksit.

c) Termi “autoritete aeronautike” nënkupton: në rastin e Mbretërisë së Belgjikës, Shërbimi Publik Federal i Transportit dhe i Lëvizjes dhe në rastin e Republikës së Shqipërisë, Ministri i Transportit dhe Telekomunikacionit, në cilësinë e Drejtorisë së Përgjithshme të Aviacionit Civil, ose në të dyja rastet, çdo autoritet apo person tjetër i autorizuar për të kryer funksionet që ushtrohen tani nga autoritetet e lartpërmendura.

d) Termat “territor”, “shërbim ajror”, “shërbim ajror ndërkombëtar”, “linjë ajrore” dhe “ndalesë jo për qëllime trafiku” kanë përkatësisht kuptimin që përcaktohet në nenin 2 dhe 96 të Konventës.

e) Termi “linja ajrore e caktuar” nënkupton një linjë ajrore që është caktuar dhe autorizuar në përputhje me nenin 3 dhe 4 të kësaj Marrëveshjeje.

f) Termi “shërbimet e miratuara” nënkupton shërbimet ajrore të caktuara në drejtimet e specifikuar në aneksin e kësaj Marrëveshjeje për transportin e pasagjerëve, ngarkesës apo postën, veçan ose të kombinuara.

g) Termi “tarifë” nënkupton çmimet që duhen paguar për transportin e pasagjerëve, bagazheve dhe ngarkesës dhe kushtet sipas të cilave zbatohen këto çmime, përfshirë këtu çmimet dhe kushtet për agjencinë dhe shërbime të tjera ndihmëse, por duke përjashtuar shpërblimin dhe transportin e postës.

h) Termi “ndryshimi i kursit të drejtimit” nënkupton kryerjen e një prej shërbimeve të miratuara nga një linjë ajrore e caktuar, në mënyrë të tillë që një pjesë e rrugës të bëhet nga një mjet fluturimi i ndryshëm në kapacitet nga ai që bën pjesën tjetër të rrugës.

i) Termat “pajisje e mjetit të fluturimit”, “pajisje tokësore”, “pjesë këmbimi” kanë respektivisht kuptimet që përcaktohen në aneksin 9 të Konventës.

Neni 2

Dhënia e të drejtave

1. Çdo Palë Kontraktuese i jep Palës tjetër Kontraktuese të drejtat e mëposhtme për kryerjen e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga linjat e caktuara ajrore:

a) të fluturojë pa u ulur në territorin e saj;

b) të bëjë ndalesa në territorin e saj, por jo për qëllime trafiku;

c) të bëjë ndalesa në territorin e saj për ngarkim dhe shkarkim, ndërsa fluturon në rrugët e specifikuar në aneks, për trafikun ndërkombëtar të pasagjerëve, ngarkesës dhe postës me origjinë nga, apo drejtuar për në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

2. Asnjë dispozitë në paragrafin 1 të këtij neni nuk konsiderohet se i delegon linjës ajrore të caktuar privilegjin për të marrë në territorin e Palës tjetër Kontraktuese pasagjerët, ngarkesën dhe postën e transportuar për shpërblim apo huazim dhe të destinuar për një pikë tjetër në territorin e asaj Pale Kontraktuese.

Neni 3

Caktimi i kryerjes së shërbimeve

1. Çdo Palë Kontraktuese ka të drejtë të caktojë për Palën tjetër Kontraktuese, me notë diplomatike, një ose më shumë linja ajrore për të kryer shërbimet e miratuara në drejtimet e specifikuar në aneks për këtë Palë Kontraktuese.

2. Çdo Palë Kontraktuese ka të drejtë të tërheqë nga Pala tjetër Kontraktuese, me notë diplomatike, caktimin e një linje ajrore dhe të caktojë një tjetër.

Neni 4

Autorizimi për kryerjen e shërbimeve

1. Pas marrjes së njoftimit për caktimin e një linje ajrore nga një Palë Kontraktuese sipas nenit 3 të kësaj Marrëveshjeje, autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, në përputhje me ligjet dhe rregulloret e saj, u japin pa vonesë linjave ajrore të caktuara autorizimin e duhur për kryerjen e shërbimeve të miratuara, për të cilat këto linja ajrore janë caktuar.

2. Pas marrjes së këtyre autorizimeve, linjat ajrore mund të fillojnë në çdo kohë të kryejnë

shërbimet e miratuara, tërësisht apo pjesërisht, me kusht që linjat ajrore të veprojnë në përputhje me dispozitat e kësaj Marrëveshjeje dhe që tarifat të vendosen në përputhje me dispozitat e nenit 13 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 5

Anulimi ose pezullimi i autorizimit për veprim

1. Autoritetet aeronautike të çdo Pale Kontraktuese kanë të drejtë të mos japin autorizimet e përmendura në nenin 4 të kësaj Marrëveshjeje në lidhje me linjat ajrore të caktuara nga Pala Kontraktuese, të anulojnë ose të pezullojnë këtë autorizim ose të vendosin kushte, të përkohshme ose të përhershme:

a) nëse këto linja ajrore nuk arrijnë t'i bindin që janë të kualifikuara për të përmbushur kushtet e parashkuara në ligje dhe rregullore të zbatuara normalisht dhe logjikisht në kryerjen e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga këto autoritete në përputhje me Konventën;

b) nëse këto linja ajrore nuk arrijnë të veprojnë në përputhje me kushtet e parashtruara në këtë Marrëveshje;

c) nëse këto linja ajrore nuk arrijnë të veprojnë sipas ligjeve dhe rregulloreve të asaj Pale Kontraktuese;

d)

1) në rastin e një linje ajrore të caktuar nga Mbretëria e Belgjikës:

i) nëse linja ajrore nuk vendoset në territorin e Mbretërisë së Belgjikës sipas Traktatit Themelues të Komunitetit Europian ose nuk ka një licencë të vlefshme për të vepruar në përputhje me të drejtën e Komunitetit Europian; ose

ii) kontrolli efikas rregullator i linjës ajrore nuk ushtrohet ose nuk mbahet nga Shteti Anëtar përgjegjës për të lëshuar Certifikatën e Operatorëve Ajrorë, ose autoriteti përkatës aeronautik nuk identifikohet qartë në caktimin e linjës ajrore; ose

iii) linja ajrore nuk është në pronësi, drejtpërsëdrejti ose në pronësi të shumicës, ose nëse nuk kontrollon në mënyrë efikase nga Shtetet Anëtare të Komunitetit Europian ose Shoqata Europiane e Tregtisë së Lirë dhe/ose nga shtetasit e këtyre shteteve;

2) në rastin e një linje ajrore të caktuar nga Republika e Shqipërisë:

nëse linja ajrore nuk përfshihet dhe nuk e ka qendrën e saj kryesore të biznesit në territorin e Republikës së Shqipërisë dhe nëse nuk ka Certifikatën e Operatorit Ajror të lëshuar nga autoritetet aeronautike të Republikës së Shqipërisë.

2. Nëse një masë e menjëhershme nuk është thelbësore për të parandaluar shkeljen e ligjeve dhe rregulloreve të përmendura më lart, të drejtat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni ushtrohen vetëm pas konsultimeve me autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese në përputhje me nenin 17 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 6

Zbatimi i ligjeve dhe rregulloreve

1. Ligjet dhe rregulloret e një Pale Kontraktuese në lidhje me pranimin, qëndrimin ose nisjen nga territori i saj i mjeteve të fluturimit të përfshirë në lundrimin ndërkombëtar ajror ose në lidhje me komandimin dhe lundrimin e këtij mjeti fluturimi respektohen nga linja ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese me hyrjen, daljen dhe qëndrimin e tyre brenda territorit në fjalë.

2. Ligjet dhe rregulloret e një Pale Kontraktuese në lidhje me hyrjen, zhdoganimin, kalimin transit, emigrimin, pasaportat, doganat, valutën, kërkesat sanitare dhe karantinën respektohen nga linjat ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese dhe nga ose në emër të ekuipazhit, pasagjerëve, ngarkesës dhe postës së tyre gjatë kalimit transit, pranimin, nisjes dhe qëndrimit brenda territorit të kësaj Pale Kontraktuese.

Pasagjerët gjatë kalimit transit përmes territorit të njëjës Palë Kontraktuese i nënshtrohen vetëm një kontrolli të thjeshtë.

Kjo dispozitë nuk zbatohet nëse pasagjeri kalon transit për në një destinacion që ndodhet në një shtet, Palë e Konventës në përputhje me Marrëveshjen Shengen të 14 qershorit 1985.

3. Asnjë nga Palët Kontraktuese nuk i jep avantazhe linjës ajrore të saj apo të linje tjetër ajrore

më shumë sesa një linje ajrore të përfshirë në shërbime të ngjashme ajrore ndërkombëtare të caktuar nga Pala tjetër Kontraktuese në zbatim të rregulloreve të specifikuara në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni ose në përdorim të aeroporteve, rrugëve ajrore, shërbimeve të trafikut ajror dhe ambienteve të tjera nën kontrollin e saj.

Neni 7

Certifikatat, licencat dhe siguria

1. Certifikatat e sigurisë së fluturimit, certifikatat e kompetencës dhe licencat e lëshuara ose të bëra të vlefshme nga një Palë Kontraktuese dhe akoma në fuqi, njihen si të vlefshme nga Pala tjetër Kontraktuese për qëllimin e kryerjes së shërbimeve të miratuara në drejtimet e specifikuara në aneks, me kusht që këto certifikata ose licenca të jenë lëshuar apo bërë të vlefshme në përputhje me standardet e vendosura në këtë Konventë. Megjithatë, çdo Palë Kontraktuese, për qëllime të fluturimeve mbi territorin e tyre, gëzon të drejtën të refuzojë njohjen e certifikatave të kompetencës dhe licencave të dhëna për shtetasit e saj nga Pala tjetër Kontraktuese.

2. Nëse certifikatat ose licencat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni do të jepeshin ose do të bëheshin të vlefshme sipas kërkesave të ndryshme nga standardet e caktuara në Konventë dhe nëse ky dallim i është paraqitur Organizatës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar, autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese mund të kërkojnë konsultime në përputhje me nenin 17 të kësaj Marrëveshjeje, me synim për t'u bindur që kërkesat në fjalë janë të pranueshme për ta.

Mosarritja e një marrëveshjeje të pranueshme në çështjet që kanë të bëjnë me sigurinë e fluturimit, përbën arsye për zbatimin e nenit 5 të Marrëveshjes.

3.1 Çdo Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë në lidhje me standardet e sigurisë në çdo zonë në lidhje me ekuipazhin e avionit, mjetin e fluturimit ose komandimin e tyre të miratuar nga Pala tjetër Kontraktuese. Këto konsultime bëhen brenda 30 ditësh nga kjo kërkesë.

3.2 Nëse pas këtyre konsultimeve një Palë Kontraktuese zbulon që Pala tjetër Kontraktuese nuk mban dhe menaxhon në mënyrë efikase standardet e sigurisë në çdo zonë të tillë, të cilat të paktën të jenë të njëjta me standardet minimale të vendosura në atë kohë sipas Konventës së Çikagos, Pala e parë Kontraktuese njofton Palën tjetër Kontraktuese për këtë zbulim dhe për hapat që konsiderohen të nevojshme që ato të përputhen me standardet minimale dhe që Pala tjetër Kontraktuese të marrë masat e duhura. Mungesa e marrjes së masave të duhura nga Pala tjetër Kontraktuese, brenda 15 ditësh ose të një periudhe më të gjatë që mund të bihet dakord, do të jetë një arsye për zbatimin e nenit 5 të kësaj Marrëveshjeje (anulim ose pezullim i autorizimeve për veprim).

3.3 Pavarësisht nga detyrimi i përmendur në nenin 33 të Konventës së Çikagos, është rënë dakord që mjeti i fluturimit i drejtuar nga një ose disa linja ajrore, ose, nën një marrëveshje huadhënieje në emër të linjës apo linjave ajrore të një Pale Kontraktuese për shërbime për në dhe nga territori i Palës tjetër Kontraktuese, ndërsa është brenda territorit të Palës tjetër Kontraktuese, të mund t'i nënshtrohet një shqyrtimi nga përfaqësuesit e autorizuar të Palës tjetër Kontraktuese, në bord dhe përreth mjetit të fluturimit për të kontrolluar vlefshmërinë e dokumenteve të mjetit të fluturimit dhe të ekuipazhit të tij, si edhe gjendjen e mjetit të fluturimit dhe pajisjeve të tij (në këtë nen i quajtur "kontroll para fluturimit"), me kusht që kjo të mos çojë në vonesa të paarsyeshme.

3.4 Nëse një ose disa kontrolle para fluturimit krijojnë:

a) shqetësime të mëdha që një mjet fluturimi ose komandimi i një mjeti fluturimi nuk plotëson standardet minimale të vendosura në atë kohë sipas Konventës së Çikagos, ose

b) shqetësime të mëdha që standardet e sigurisë të caktuara në atë kohë sipas Konventës së Çikagos nuk mirëmbahen dhe nuk menaxhohen me efikasitet,

Pala Kontraktuese që kryen një inspektim për qëllimet e nenit 33 të Konventës së Çikagos është e lirë të arrijë në përfundimin që kërkesat, sipas së cilës certifikata ose licenca në lidhje me atë mjet fluturimi ose në lidhje me ekuipazhin e atij mjeti fluturimi janë lëshuar ose janë bërë të vlefshme ose që kërkesat sipas të cilave mjeti i fluturimit komandohet nuk janë të njëjta ose janë mbi standardet minimale të caktuara sipas Konventës së Çikagos.

3.5 Në rast se përfaqësuesi i një apo disa linjave ajrore mohon hyrjen për të bërë një kontroll para fluturimit të një mjeti fluturimi të komanduar nga ose në emër të linjës ose linjave ajrore të një Pale Kontraktuese në përputhje me paragrafin 3.3, Pala tjetër Kontraktuese është e lirë të arrijë në

përfundimin që shqetësimet e mëdha, si ato që përmenden në paragrafin 3.4, nxjerrin përfundimet e përmendura në atë paragraf.

3.6 Çdo Palë Kontraktuese rezervon të drejtën të pezullojë ose të ndryshojë menjëherë autorizimin për veprim të një ose disa linjave ajrore të Palës tjetër Kontraktuese, në rast se Pala e parë Kontraktuese arrin në përfundimin, qoftë si rezultat i një ose disa kontrolleve para fluturimit, një mohimi për të bërë kontroll para fluturimit, konsultime ose tjetër, që masa e menjëhershme është thelbësore për sigurinë e funksionimit të një linje ajrore.

3.7 Çdo veprim i marrë nga një Palë Kontraktuese, në përputhje me paragrafët 3.2 ose 3.6 më lart, do të ndalohet sapo të përfundojnë së ekzistuari arsyet për marrjen e tij.

Neni 8 **Sigurimi i aviacionit**

1. Palët Kontraktuese pohojnë përsëri që detyrimi i tyre për të mbrojtur, në marrëdhënien e tyre reciproke, sigurinë e aviacionit civil kundër akteve të paligjshme të ndërhyrjes përbën një pjesë të pandarë të kësaj Marrëveshjeje.

Palët Kontraktuese, me anë të një kërkesë, sigurojnë të gjithë ndihmën e nevojshme për njëra-tjetrën për të parandaluar aktet e kapjes së paligjshme të mjeteve të fluturimit dhe akte të tjera të paligjshme kundër sigurisë së pasagjerëve, ekuipazhit, mjetit të fluturimit, aeroporteve dhe ambienteve të lundrimit ajror dhe çdo kërcënim tjetër për sigurinë e aviacionit.

Palët Kontraktuese veprojnë në përputhje me dispozitat e Konventës për shkeljet dhe disa akte të tjera të kryera në bordin e mjetit të fluturimit, të nënshkruar në Tokio më 14 shtator 1963, Konventën për ndalimin e kapjes së paligjshme të mjetit të fluturimit, nënshkruar në Hagë më 16 dhjetor 1970 dhe Konventa për shtypjen e akteve kundër sigurisë së aviacionit civil, nënshkruar në Montreal më 23 shtator 1971, si dhe çdo marrëveshje tjetër shumëpalëshe që rregullon sigurinë e aviacionit civil, e detyrueshme për Palët Kontraktuese.

2. Palët Kontraktuese, në marrëdhëniet e tyre reciproke, veprojnë në përputhje me dispozitat për sigurinë e aviacionit, të krijuara nga Organizata e Aviacionit Civil Ndërkombëtar dhe të hartuara si anekse të Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, në masën që këto dispozita sigurimi të jenë të zbatueshme për palët; ato kërkojnë që drejtuesit e mjetit të fluturimit të regjistrit të tyre ose drejtues që kanë qendrën e tyre të biznesit ose banimin e përhershëm në territorin e tyre dhe drejtues të aeroporteve në territorin e tyre të veprojnë në përputhje me këto dispozita për sigurinë e aviacionit.

3. Çdo Palë Kontraktuese bie dakord të zbatojë dispozitat për sigurimin, të kërkuara nga Pala tjetër Kontraktuese për hyrjen në territorin e asaj Pale tjetër Kontraktuese dhe të marrë masat e duhura për të kontrolluar pasagjerët, ekuipazhin, objektet që mbajnë me vete, si dhe ngarkesën përpara hipjes ose zbritjes. Çdo Palë Kontraktuese e merr gjithashtu pozitivisht parasysh çdo kërkesë nga Pala tjetër Kontraktuese për masa të veçanta sigurie për mjetet e saj të fluturimit apo pasagjerët për t'u përballur me një kërcënim të veçantë.

4. Në rast të një incidenti ose kërcënimi për një incident të kapjes së paligjshme të mjetit të fluturimit ose akteve të tjera të paligjshme kundër sigurisë së pasagjerëve, ekuipazhit, mjetit të fluturimit, aeroporteve dhe ambienteve të lundrimit ajror, Palët Kontraktuese ndihmojnë njëra-tjetrën, duke lehtësuar komunikimin dhe duke marrë masa të tjera të duhura që synojnë përfundimin e shpejtë dhe të sigurt të këtij incidenti apo kërcënimi.

5. Nëse një Palë Kontraktuese shmanget nga dispozitat për sigurimin e aviacionit të këtij neni, autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese mund të kërkojnë konsultime të menjëhershme me autoritetet aeronautike të asaj Pale. Mosarritja e një marrëveshjeje të pranueshme brenda tridhjetë (30) ditësh përbën arsye për zbatimin e nenit 5 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 9 **Taksat mbi përdoruesin**

1. Taksat e vëna në territorin e një Pale Kontraktuese mbi linjën ajrore të caktuar të Palës tjetër Kontraktuese për përdorimin e aeroporteve dhe ambienteve të tjera të aviacionit nga mjeti i fluturimit i linjave ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese nuk duhet të jenë më të larta sesa taksat e vëna

për një shërbim kombëtar të Palës së parë Kontraktuese të përfshirë në shërbime të ngjashme ndërkombëtare.

2. Çdo Palë Kontraktuese inkurajon konsultime ndërmjet autoriteteve të saj kompetente për vënien e taksave dhe linjave ajrore të caktuara që përdorin ambientet dhe shërbimet, kur janë të praktikueshme, me anë të organizatave përfaqësuese të linjave ajrore. Njoftimi në kohë duhet të jepet për çdo propozim për ndryshime të taksës së përdoruesit, me qëllim që ata të shprehin mendimet e tyre përpara se të bëhen këto ndryshime.

Neni 10

Doganat dhe akciza

1. Çdo Palë Kontraktuese përjashton linjat ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese nga kufizimet e importit, detyrimet doganore, akciza, tarifat e inspektimit dhe detyrime të tjera kombëtare, rajonale apo lokale ose taksa për mjetin e fluturimit, karburantin, vajra lubrifikuese, pajisje teknike, pjesë këmbimi, përfshirë këtu motorë, pajisje të rregullta të mjeteve të fluturimit, pajisje tokësore, depo të mjeteve të fluturimit dhe artikuj të tjerë që synohen për përdorim ose që përdoren vetëm në lidhje me drejtimin ose ofrimin e shërbimit të mjetit të fluturimit të linjave ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese që drejton shërbimet e miratuara, si edhe bllokun e biletave të printuara, fatura të vijës ajrore, çdo material tjetër të printuar që ka simbolin e kompanisë së printuar në to dhe material i zakonshëm publiciteti i shpërndarë pa taksë nga ato linja ajrore të caktuara.

2. Përjashtimet e dhëna nga ky nen zbatohen për artikujt e përmendur në paragrafin 1 të këtij neni, qofshin këto artikuj të përdorur apo të konsumuar tërësisht brenda territorit të Palës Kontraktuese që jep përjashtimin, me kusht që këto artikujt:

a) të jenë prezantuar në territorin e një Pale Kontraktuese nga ose në emër të linjave ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese, por jo të tjetërsuara në Palën Kontraktuese në fjalë;

b) të jenë mbajtur në bordin e mjetit të fluturimit të linjave ajrore të caktuara të një Pale Kontraktuese me mbërritjen në apo largimin nga territori i Palës tjetër Kontraktuese;

c) të jenë marrë në bordin e mjetit të fluturimit të linjave ajrore të caktuara të një Pale Kontraktuese në territorin e Palës tjetër Kontraktuese dhe të synohen për përdorim në kryerjen e shërbimeve të miratuara.

3. Pajisja e fluturimit, pajisja tokësore, si dhe materiale e pajisje që mbahen zakonisht në bordin e mjetit të fluturimit të linjave ajrore të një Palë Kontraktuese, mund të zbarkohen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese vetëm me miratimin e autoriteteve doganore të atij territori. Në këtë rast, ato mund të vihen nën mbikëqyrjen e autoriteteve në fjalë deri kur të eksportohen përsëri ose në të kundërt të shiten në përputhje me legjislacionin doganor apo rregulloret në lidhje me to.

4. Bagazhi dhe ngarkesa në kalimin transit të drejtpërdrejtë përjashtohen nga detyrimet doganore dhe taksa të tjera.

5. Përjashtimet e parashikuara në këtë nen janë gjithashtu në dispozicion nëse linjat ajrore të caktuara të një Pale Kontraktuese kanë lidhur kontratë me një linjë tjetër ajrore që ka të drejtë në të njëjtën mënyrë për këto përjashtime nga Pala tjetër Kontraktuese për hua ose transferim në territorin e Palës tjetër Kontraktuese të artikujve të përcaktuar në paragrafin 1 të këtij neni.

6. Asnjë dispozitë e këtij neni nuk e ndalon Mbretërinë e Belgjikës të vendosë taksa, detyrime, tarifa apo taksa të tjera për karburantin që sigurohet në territorin e saj për përdorim në një mjet fluturimi të linjës ajrore të caktuar të Republikës së Shqipërisë që operon ndërmjet një pike në territorin e Mbretërisë së Belgjikës dhe një pike tjetër në territorin e Mbretërisë së Belgjikës ose në territorin e një Shteti tjetër Anëtar.

Neni 11

Kapaciteti

1. Për linjat ajrore të caktuara të çdo Pale Kontraktuese ka mundësi të njëjta dhe të drejta për të kryer shërbimet e miratuara ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre përkatëse në rrugët e specifikuar në aneksin e kësaj Marrëveshjeje.

2. Në kryerjen e shërbimeve të miratuara, linjat ajrore të caktuara të çdo Pale Kontraktuese

marrin parasysh interesin e linjave ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese për të mos prekur së tepërmi shërbimet që Pala e fundit siguron gjatë gjithë rrugës së njëjtë ose një pjese të saj.

3. Shërbimet e miratuara të siguruar nga linjat ajrore të caktuara të Palëve Kontraktuese mbajnë marrëdhënie të duhura me kërkesat e publikut për transportimin në drejtimet e specifikuar dhe kanë si objektivin e tyre kryesor sipas një faktori të arsyeshëm ngarkese sigurimin e kapacitetit të duhur për të plotësuar kërkesat e mëparshme dhe të paraprirë në mënyrë logjike për transportin e pasagjerëve, ngarkesës dhe postës ndërmjet territoreve të Palëve Kontraktuese.

4. Linjat e caktuara ajrore, jo më vonë se 30 ditë para datës së kryerjes së një shërbimi të miratuar, u dorëzojnë për miratim programet e tyre të propozuara të fluturimit autoriteteve të të dyja Palëve Kontraktuese. Programet e fluturimit në fjalë përfshijnë në mungesë llojin e shërbimit, mjetin e fluturimit që do të përdoret, frekuencat dhe oraret e fluturimeve.

Kjo zbatohet njësoj për ndryshimet e mëvonshme.

Në raste të veçanta ky afat kohor mund të ulet me miratimin e autoriteteve në fjalë.

Neni 12

Ndryshimi i kursit të drejtimit dhe ndarja e kodit

1. Linjat ajrore të caktuara të një Pale Kontraktuese mund të ndryshojnë kursin e drejtimit në territorin e Palës tjetër Kontraktuese sipas kushteve të mëposhtme:

a) zëvendësimi të justifikohet për arsye të ekonomisë së veprimit;

b) mjeti i fluturimit që vepron në sektorin më larg nga territori i Palës Kontraktuese që cakton linjat ajrore të veprojnë vetëm në lidhje me mjetin e fluturimit në sektorin më të afërt dhe të planifikohet për këtë gjë; i pari arrin në pikën e ndryshimit për të mbajtur trafikun e transferuar nga ose për t'u transferuar në të dytën dhe kapaciteti vendoset duke pasur parasysh këtë qëllim;

c) linjat ajrore të mos e prezantojnë veten në publik me reklama ose tjetër formë, ndërsa sigurojnë një shërbim i cili e ka origjinën në pikën ku është bërë ndryshimi i mjetit të fluturimit, përveçse kur aneksi i kësaj Marrëveshjeje e lejon ndryshe;

d) në lidhje me çdo fluturim të mjetit të fluturimit në territorin e Palës tjetër Kontraktuese ku është bërë ndryshimi, vetëm një fluturim mund të bëhet nga ai territor, përveçse kur është i autorizuar nga autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese për të drejtuar më shumë se një fluturime.

2. Pavarësisht nga klauzola e paragrafit 1 të këtij neni, në kryerjen e shërbimeve ajrore të miratuara në drejtimet e specifikuar në aneks, çdo linjë e caktuar ajrore mund të hyjë në rregullime për ndarjen e kodit me një linjë ajrore të çfarëdo kombësie, me kusht që linja ajrore e fundit të mbajë drejtimin e duhur dhe të drejtat e trafikut.

Neni 13

Tarifat

1. Palët Kontraktuese lejojnë që një tarifë në një nga drejtimet e specifikuar në aneks të vendoset nga secila prej linjave ajrore të caktuara.

2. Tarifat për vazhdimin e shërbimeve të miratuara për në dhe nga territori i Palës tjetër Kontraktuese vendosen në nivele të pranueshme, ndërsa merren parasysh të gjithë faktorët e duhur, përfshirë këtu koston e operimit, fitimin e arsyeshëm, karakteristikat e shërbimit dhe interesin e përdoruesve.

3. Tarifat u paraqiten autoriteteve aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese për miratim të paktën 45 ditë përpara datës së propozuar të prezantimit të tyre; në raste të veçanta, një periudhë më e shkurtër mund të pranohet nga autoritetet aeronautike.

Nëse brenda tridhjetë (30) ditëve nga data e marrjes, autoritetet aeronautike të një Pale Kontraktuese nuk i kanë njoftuar autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, që nuk janë të kënaqur për tarifën që iu është paraqitur, kjo tarifë konsiderohet e pranuar dhe hyn në fuqi datën që tregohet në tarifën e propozuar.

Në rastin kur një periudhë më e shkurtër për paraqitjen e një tarife pranohet nga autoritetet aeronautike, ato gjithashtu mund të bien dakord që periudha për të dhënë njoftim pakënaqësie të jetë më pak se tridhjetë (30) ditë.

4. Nëse një njoftim pakënaqësie është dhënë në përputhje me paragrafin 3 të këtij neni,

autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese zhvillojnë konsultime në përputhje me nenin 17 të kësaj Marrëveshjeje dhe përpiqen të vendosin tarifën me marrëveshje ndërmjet tyre.

5. Nëse autoritetet aeronautike nuk mund të bien dakord për çdo tarifë që iu është paraqitur sipas paragrafit 3 të këtij neni ose për vendosjen e një tarife sipas paragrafit 4 të këtij neni, mosmarrëveshja zgjidhet në përputhje me dispozitat e nenit 18 të kësaj Marrëveshjeje.

6. Nëse autoritetet aeronautike të një Pale Kontraktuese nuk kënaqen me një tarifë të caktuar, ato njoftojnë autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese.

Nëse brenda periudhës nëntëdhjetë (90) ditore nga data e marrjes së njoftimit të pakënaqësisë, nuk mund të vendoset një tarifë e re, zbatohen procedurat e parashtruara në paragrafët 4 dhe 5 të këtij neni.

7. Kur tarifat janë vënë në përputhje me dispozitat e këtij neni, këto tarifa qëndrojnë në fuqi derisa të vihen tarifa të reja në përputhje me dispozitat e këtij neni ose nenit 18 të kësaj Marrëveshjeje.

8. Asnjë tarifë nuk hyn në fuqi nëse autoritetet aeronautike të njëres Palë Kontraktuese nuk kënaqen me të, përveçse sipas dispozitës së paragrafit 4 të nenit 18 të kësaj Marrëveshjeje.

9. Autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese përpiqen të sigurojnë që tarifat e vëna dhe të mbledhura të jenë në përputhje me tarifat e miratuara nga ata dhe të mos jenë subjekt i rabatit.

10. Tarifat që duhet të vihen nga linjat ajrore të caktuara të Republikës së Shqipërisë për transportin tërësisht brenda Komunitetit European i nënshtrohen së drejtës së Komunitetit European.

Neni 14

Kërkesat e stafit

1. Linjat e caktuara ajrore të një Pale Kontraktuese lejohen, në bazë të reciprocitetit, të mbajnë në territorin e Palës tjetër Kontraktuese përfaqësuesit e tyre dhe stafin tregtar drejtues dhe teknik të nevojshëm në lidhje me kryerjen e shërbimeve të miratuara.

2. Këto kërkesa për stafin, sipas mundësisë së linjave të caktuara ajrore, mund të plotësohen nga personeli i tyre i çfarëdo kombësie ose duke përdorur shërbimet e çdo organizate tjetër, kompanie apo linje ajrore që operon në territorin e Palës tjetër Kontraktuese dhe të autorizohen për të kryer këto shërbime në territorin e asaj Pale Kontraktuese.

3. Përfaqësuesit dhe stafi u nënshtrohen ligjeve dhe rregulloreve në fuqi të Palës tjetër Kontraktuese. Në përputhje me ligjet dhe rregulloret, çdo Palë Kontraktuese, në bazë të reciprocitetit dhe me vonesën minimale, u jep përfaqësuesve dhe stafit të përmendur në paragrafin 1 të këtij neni lejet e nevojshme të punës, vizat e punësimit ose dokumente të tjera të ngjashme.

4. Për aq sa e lejon e drejta kombëtare, të dyja Palët Kontraktuese operojnë dhe pa kërkesat e lejeve të punës ose vizat e punësimit, ose dokumente të tjera të ngjashme për personelin që kryen disa shërbime ose detyra të përkohshme.

Neni 15

Shitjet dhe të ardhurat

1. Çdo linje ajrore të caktuar i jepet e drejta të përfshihet në shitjen e transportimit ajror në territorin e Palës tjetër Kontraktuese drejtpërsëdrejti dhe, me dëshirën e saj, me anë të agjentëve të saj.

Çdo linjë ajrore e caktuar ka të drejtë të shesë transportin në monedhën e atij territori ose, sipas dëshirës së saj, në valutë lehtësisht të këmbyeshme të vendeve të tjera.

Çdo person do të jetë i lirë të blejë këto transporte në monedhën e pranuar për shitje nga ajo linjë ajrore.

2. Çdo Palë Kontraktuese i jep linjës ajrore të caktuar të Palës tjetër Kontraktuese të drejtën e transferimit falas të të ardhurave nga shpenzimet e fituara nga linja e caktuar ajrore në territorin e saj. Këto transfertat ndikohen nga kursi valutor zyrtar për pagesat aktuale ose, kur nuk ka kurse valutore zyrtare, nga kurset valutore të tregut të bursës për pagesat aktuale, të zbatueshme në ditën e paraqitjes së kërkesës për transferim nga linjat ajrore të caktuara nga Pala tjetër Kontraktuese dhe nuk i nënshtrohen detyrimeve të tjera përveç detyrimeve të mbledhura për shërbimet normale nga bankat për

këto transaksione.

3. Çdo Palë Kontraktuese, në bazë të reciprocitetit, i përjashton linjat ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese nga çdo lloj tatimi mbi të ardhurat apo përfitimet e nxjerra nga këto linja ajrore në territorin e Palës së parë Kontraktuese, të nxjerra përmes operimit të shërbimeve ndërkombëtare ajrore, si edhe nga çdo tatim mbi xhiron apo kapitalin.

Kjo dispozitë nuk zbatohet nëse një konventë për shmangien e tatimit të dyfishtë, që parashikon për një përjashtim të ngjashëm, është në fuqi ndërmjet Palëve Kontraktuese.

Neni 16

Shkëmbimi i informacionit

1. Autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese shkëmbejnë informacion, sa më shpejt të jetë e mundur, në lidhje me autorizimet aktuale të zgjeruara të linjat e tyre ajrore të caktuara përkatësisht për të kryer shërbime në, përmes dhe nga territori i një Palë tjetër Kontraktuese. Kjo përfshin kopje të certifikatave aktuale dhe autorizimeve për shërbime në drejtimit e specifikuar, së bashku me ndryshimet, urdhrat e përjashtimit dhe modele të autorizuar të shërbimit.

2. Çdo Palë Kontraktuese bën që linjat e saj të caktuara ajrore të sigurojnë për autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, po aq para kohe sa dhe në mënyrë praktike, kopje të tarifave, programeve, përfshirë këtu ndonjë modifikim të tyre dhe të gjithë informacionin tjetër përkatës në lidhje me kryerjen e shërbimeve të miratuara, si edhe informacionin për kapacitetin e siguruar në secilën prej drejtimeve të specifikuar dhe çdo informacion të mëtejshëm që mund të jetë i nevojshëm për të bindur autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese që kërkesat e kësaj Marrëveshjeje zbatohen si duhet.

3. Çdo Palë Kontraktuese bën që linjat e saj të caktuara ajrore të sigurojnë për autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese statistika në lidhje me trafikun e vazhduar me shërbimet e miratuara që tregojnë pikat e ngarkimit dhe të zbarkimit.

Neni 17

Konsultime

1. Autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese konsultohen me njëra-tjetrën herë pas here, me synimin për të siguruar bashkëpunim të ngushtë në të gjitha çështjet që prekin zbatimin dhe respektimin e pranueshëm të dispozitave të kësaj Marrëveshjeje dhe anekseve të saj.

2. Këto konsultime fillojnë brenda një periudhe gjashtëdhjetë (60) ditore nga data e marrjes së një kërkesë të tillë, nëse Palët Kontraktuese nuk vendosin ndryshe.

Neni 18

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Nëse ndërmjet Palëve Kontraktuese lind një mosmarrëveshje në lidhje me interpretimin ose zbatimin e kësaj Marrëveshjeje, Palët Kontraktuese, në radhë të parë përpiqen ta zgjidhin atë me anë të negociimit.

2. Nëse Palët Kontraktuese nuk arrijnë në një zgjidhje me anë të negociimit, ato mund të bien dakord t'ia çojnë mosmarrëveshjen për vendim një personi apo organi, ose njëra Palë Kontraktuese mund ta paraqesë mosmarrëveshjen për vendim nga tre gjyqtarë të një gjykate.

3. Gjykata e arbitrazhit përbëhet si vijon:

Secila Palë Kontraktuese cakton një arbitër brenda një periudhe gjashtëdhjetë (60) ditore nga data e marrjes, nga njëra Palë Kontraktuese, me rrugë diplomatike, të një kërkesë për arbitrazh nga Pala tjetër Kontraktuese. Këta dy arbitra, me marrëveshje, caktojnë një arbitër të tretë brenda një periudhe tjetër gjashtëdhjetë (60) ditore. Arbitri i tretë është shtetas i një shteti të tretë, vepron si kryetar i gjykatës dhe vendos vendin ku do të kryhet arbitrazhi. Nëse secila nga Palët Kontraktuese nuk arrin të caktojë një arbitër brenda periudhës së caktuar ose nëse arbitri i tretë nuk është emëruar brenda periudhës së caktuar, secila Palë Kontraktuese mund t'i kërkojë Presidentit të Këshillit të Organizatës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar të caktojë një ose disa arbitra sipas rastit.

4. Palët Kontraktuese marrin përsipër respektojnë çdo vendim ose vendim gjyqësor të marrë

sipas paragrafit 2 dhe 3 të këtij neni.

Nëse njëra Palë Kontraktuese nuk arrin të respektojë këtë vendim, Pala tjetër Kontraktuese ka arsye të zbatojë nenin 5 të kësaj Marrëveshjeje.

5. Shpenzimet e gjykatës së arbitrazhit ndahen në mënyrë të barabartë ndërmjet Palëve Kontraktuese.

Neni 19 **Modifikimet**

1. Nëse njëra nga Palët Kontraktuese nuk e konsideron të nevojshme për të modifikuar një dispozitë të kësaj Marrëveshjeje, ajo mund të kërkojë konsultime me Palën tjetër Kontraktuese. Konsultime të tilla, që mund të jenë ndërmjet autoriteteve aeronautike dhe që mund të bëhen me anë të diskutimeve apo korrespondencës, fillojnë brenda një periudhe gjashtëdhjetë (60) ditore nga data e kërkesës.

2. Nëse një konventë shumëpalëshe ajrore e përgjithshme hyn në fuqi në lidhje me të dyja Palët Kontraktuese, dispozitat e kësaj konvente kanë epërsi. Konsultimet në përputhje me paragrafin 1 të këtij neni mund të mbahen me synim për të caktuar se në çfarë mase dispozitat e konventës shumëpalëshe e prekin këtë Marrëveshje.

3. Çdo modifikim i rënë dakord në mbështetje të këtyre konsultimeve hyn në fuqi kur të jetë konfirmuar me një shkëmbim të notave diplomatike.

4. Palët Kontraktuese bien dakord që programi i rrugëve ajrore në aneks mund të modifikohet me marrëveshje midis autoriteteve diplomatike me anë të një rregullimi administrativ.

Neni 20 **Përfundimi**

1. Njëra Palë Kontraktuese, në çdo kohë, mund të njoftojë me shkrim, me rrugë diplomatike, Palën tjetër Kontraktuese për vendimin e saj për të përfunduar këtë Marrëveshje.

Një njoftim i tillë i komunikohet në të njëjtën kohë Organizatës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar.

2. Marrëveshja përfundon një (1) vit pas datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër Kontraktuese, përveçse kur njoftimi për ta përfunduar atë tërhiqet me pëlqimin reciprok përpara përfundimit të kësaj periudhe.

Në mungesë të njoftimit për marrjen e tij nga Pala tjetër Kontraktuese, do të mendohet se njoftimi është marrë katërmëdhjetë (14) ditë pas marrjes së njoftimit nga Organizata e Aviacionit Civil Ndërkombëtar.

Neni 21 **Regjistrimi**

Kjo Marrëveshje dhe çdo ndryshim i saj regjistrohen në Organizatën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar.

Neni 22 **Hyrja në fuqi**

Secila Palë Kontraktuese njofton Palën tjetër Kontraktuese, me anë të rrugëve diplomatike, për përfundimin e formaliteteve kushtetuese të nevojshme që kjo Marrëveshje të hyjë në fuqi.

Marrëveshja hyn në fuqi ditën e parë të muajit pas datës së njoftimit të fundit.

Me praninë e tyre, të plotfuqishmit e poshtëshënuar, të autorizuar rregullisht nga qeveritë e tyre përkatëse, nënshkruan këtë Marrëveshje.

Bërë në dy kopje origjinale në në ditën e në gjuhën angleze.

ANEKS PLANI I ITINERARËVE

1. Itinerarët e Republikës së Shqipërisë

Pikat e nisjes	Pikat e ndërmjetme	Pikat në Belgjikë	Pikat përtej
Pikat në Shqipëri	Cilado	Pikat në Belgjikë	Cilado

2. Itinerarët e Mbretërisë së Belgjikës

Pikat e nisjes	Pikat e ndërmjetme	Pikat në Shqipëri	Pikat përtej
Pikat në Belgjikë	Cilado	Pikat në Shqipëri	Cilado

Çdo pikë ose pikat në itineraret e rëna dakord mund të përjashtohen nga linjat e përcaktuara ajrore të të dyja Palëve ose mund të operohen në një renditje tjetër për çdo ose të gjitha fluturimet, me kusht që pika e nisjes ose e mbërritjes të jetë në territorin e kombësisë së tyre.