

LIGJ
Nr.9798, datë 10.9.2007

PËR RATIFIKIMIN E “MARRËVESHJES NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE KËSHILLIT FEDERAL ZVICERAN PËR SHËRBIMET AJRORE TË PROGRAMUARA”

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 Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Këshillit Federal Zviceran për shërbimet ajrore të programuara”.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.5458, datë 14.9.2007 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bamir Topi

MARRËVESHJE
NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE KËSHILLIT FEDERAL ZVICERAN MBI SHËRBIMET AJRORE TË PROGRAMUARA

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Këshilli Federal Zviceran (këtu e tutje të quajtura “Palët Kontraktuese”):

duke dëshiruar zhvillimin e një sistemi ndërkombëtar aviacioni, të bazuar në konkurrencën e shoqërive ajrore në treg, me ndërhyrje dhe rregulla shtetërore minimale;

duke dëshiruar lehtësimin e mundësive të përhapjes së shërbimeve ajrore ndërkombëtare;

duke njohur që shërbimet ajrore efikase dhe konkurruese zgjerojnë tregun, mirëqenien e konsumatorëve dhe zhvillimin e ekonomisë;

duke dëshiruar t’u mundësojnë shoqërive ajrore që ato të ofrojnë për popullsinë që udhëton apo transporton një shumëllojshmëri mundësish shërbimi, dhe duke dëshiruar të nxisin shoqëritë ajrore private të zhvillojnë dhe vënë në jetë çmime të reja dhe konkurruese;

duke dëshiruar të garantojnë siguri dhe mbrojtje të shkallës më të lartë në shërbimet ajrore ndërkombëtare dhe duke ripohuar shqetësimin e tyre serioz për akte ose kërcënime kundër sigurisë së avionëve, të cilat vënë në rrezik sigurinë e njerëzve ose pronave, që cenojnë seriozisht punën e shërbimeve ajrore dhe besimin e publikut në sigurinë e aviacionit civil; dhe

duke qenë palë të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, hapur për nënshkrim, në Çikago, më 7 dhjetor 1944,

kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1
Përkufizimet

1. Për qëllim të kësaj Marrëveshjeje dhe shtojcës së saj, nëse nuk bihet dakord ndryshe:

a) Termi “Konventë” nënkupton Konventën mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, hapur për nënshkrimin në Çikago, më 7 dhjetor 1944, dhe përmban çdo shtojcë të pranuar sipas nenit 90 të kësaj Konvente dhe çdo përmirësim të shtojcave ose Konventës sipas neneve 90 dhe 94, prej nga këto shtojca dhe përmirësime janë deri tani të zbatueshme për të dyja Palët Kontraktuese;

b) Termi “autoritete aeronautike” nënkupton, në rastin e Zvicrës, Zyrën Federale të Aviacionit Civil dhe në rastin e Shqipërisë, Ministri i Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit, Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil ose në të dyja rastet, çdo person apo organ të autorizuar të ushtrijë funksionet që aktualisht u janë dhënë autoriteteve në fjalë;

c) Termi “shoqëria ajrore e paracaktuar” nënkupton shoqërinë apo shoqëritë ajrore, të cilat njëra nga Palët Kontraktuese i ka përcaktuar, sipas nenit 5 të kësaj Marrëveshjeje, për operimin e shërbimeve ajrore të rëna dakord;

d) Termi “shërbime të rëna dakord” nënkupton shërbimet ajrore në linjat e specifikuar për transportin e pasagjerëve, ngarkesave apo korrespondencave, veçmas apo të përziera;

e) Termi “shërbime ajrore”, “shërbime ajrore ndërkombëtare”, “shoqëri ajrore” dhe “ndalim për qëllime joqarkullimi” do të kenë kuptimin përkatës të përcaktuar për to në nenin 96 të Konventës;

f) Termi “territor” në lidhje me një shtet duhet të ketë kuptimin e përcaktuar për të në nenin 2 të Konventës;

g) Termi “tarifë” nënkupton çmimin që duhet të paguhet për transportimin e pasagjerëve, bagazheve dhe ngarkesave dhe kushtet sipas të cilave këto çmime vendosen, duke përfshirë detyrimet për komisionet dhe pagesa të tjera shtesë për agjencitë ose shitjet e dokumenteve të transportit, por duke përjashtuar pagesat dhe kushtet për transportimin e korrespondencave.

2. Shtojca përbën një pjesë përbërëse të Marrëveshjes në fuqi. Të gjitha referimet në këtë Marrëveshje duhet të përfshijnë shtojcën, përveçse kur shprehimisht është rënë dakord ndryshe.

Neni 2

Dhënia e të drejtave

1. Secila Palë Kontraktuese i njeh Palës tjetër Kontraktuese të drejtat e përmendura në Marrëveshjen në fuqi, për qëllimin e operimit të shërbimeve ajrore ndërkombëtare në linjat e paracaktuara në oraret e shtojcës. Shërbime dhe linja të tilla janë quajtur më poshtë përkatësisht “shërbime të rëna dakord” dhe “linja të paracaktuara”.

2. Subjekti i dispozitave të kësaj Marrëveshjeje, shoqëritë ajrore të paracaktuara nga secila Palë Kontraktuese, ndërkohë që janë duke ushtruar shërbime ajrore ndërkombëtare, duhet të gëzojnë:

a) të drejtën për të fluturuar pa u ulur përmes territorit të një Pale tjetër Kontraktuese;

b) të drejtën për të bërë ndalesa në territorin në fjalë për qëllime joqarkullimi;

c) të drejtat e tjera të përcaktuara në këtë Marrëveshje.

3. Asgjë në këtë nen nuk duhet të çmohet se i kalon shoqërive ajrore të paracaktuara nga një Palë Kontraktuese, privilegjin për të marrë në avion, në territorin e një Pale tjetër Kontraktuese, pasagjerë, bagazhe, ngarkesa dhe korrespondenca të transportuara kundrejt pagesës ose shpërblimit dhe të destinuara për një destinacion tjetër në territorin e asaj Pale Kontraktuese.

4. Nëse për shkak të konflikteve të armatosura, problemeve apo zhvillimeve politike ose në rrethana të veçanta dhe të jashtëzakonshme, shoqëritë ajrore të paracaktuara të një Pale Kontraktuese e kanë të pamundur të kryejnë një shërbim në itinerarin e tyre normal, Pala tjetër Kontraktuese do të bëjë përpjekje maksimale për të lehtësuar operimin e vazhdueshëm të këtyre shërbimeve, nëpërmjet rirregullimeve të përshtatshme të këtyre itinerareve, përfshirë dhënien e të drejtave për aq kohë sa mund të jetë e nevojshme për lehtësimin e operimeve të mundshme.

Neni 3

Ushtrimi i të drejtave

1. Shoqëritë ajrore të paracaktuara do të gëzojnë mundësi të njëjta dhe të ndershme për të konkurruar në dhënien e shërbimeve të rëna dakord, të përfshira në këtë Marrëveshje.

2. Asnjëra nga Palët Kontraktuese nuk do të kufizojë të drejtën e secilës nga shoqëritë ajrore të

paracaktuara për të kryer qarkullim ndërkombëtar midis territoreve përkatëse të Palëve Kontraktuese ose midis territorit të një Pale Kontraktuese dhe territoreve të vendeve të treta.

3. Secila Palë Kontraktuese do të lejojë shoqëritë ajrore të paracaktuara të vendosin shpeshhtësinë dhe kapacitetin e shërbimeve ajrore ndërkombëtare që ato ofrojnë, duke u bazuar në vlerësimin tregtar të tregut. Në përputhje me këtë të drejtë, asnjë Palë Kontraktuese nuk duhet të kufizojë në mënyrë të njëanshme vëllimin e qarkullimit, shpeshhtësinë, numrin e destinacioneve ose rregullsinë e shërbimit, apo edhe tipin ose tipet e avionit të përdorura nga shoqëritë ajrore të paracaktuara të Palës tjetër Kontraktuese, me përjashtim të rasteve kur mund të jetë e nevojshme, në rastet e doganave, çështjeve teknike, operacionale ose mjedisore, sipas kushteve të njëjta në përputhje me nenin 15 të Konventës.

Neni 4

Zbatime të ligjeve dhe rregulloreve

1. Ligjet dhe rregulloret e njërës Palë Kontraktuese, që rregullojnë hyrjen për në dhe daljen nga territori i saj, për avionët e përfshirë në navigimin ajror ndërkombëtar apo fluturimet e këtyre avionëve mbi atë territor, do të zbatohen për shoqëritë ajrore të paracaktuara të Palës tjetër Kontraktuese.

2. Ligjet dhe rregulloret e njërës Palë Kontraktuese që rregullojnë hyrjen, qëndrimin dhe daljen nga territori i saj të pasagjerëve, ekuipazhit fluturues, bagazheve, ngarkesave apo korrespondencës, si formalitete në lidhje me hyrjen, daljen, emigrimin dhe migrimin, si edhe masat doganore dhe sanitare, do të zbatohen për pasagjerët, ekuipazhin e fluturimit, bagazheve, ngarkesave apo korrespondencës në avionët e shoqërisë ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese, gjatë kohës që ato ndodhen brenda territorit në fjalë.

3. Asnjë nga Palët Kontraktuese nuk mund të japë preferenca për shoqëritë e saj ajrore kundrejt shoqërive ajrore të paracaktuara të Palës tjetër Kontraktuese, në zbatim të ligjeve dhe rregullave të parashikuara në këtë nen.

Neni 5

Leja për paracaktim dhe operim

1. Secila Palë Kontraktuese duhet të ketë të drejtën për të përcaktuar aq shoqëri ajrore sa ajo dëshiron, për të përmbushur shërbimet e rena dakord. Një përcaktim i tillë duhet të rezultojë, mbështetur në një njoftim me shkrim ndërmjet autoriteteve aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese.

2. Autoritetet aeronautike, të cilat kanë marrë njoftimin paracaktues duhet sipas dispozitave të paragrafëve 3 dhe 4 të këtij neni, t'u japin pa vonesë shoqërive ajrore të Palës tjetër Kontraktuese, lejen e nevojshme për operim.

3. Autoritetet aeronautike të një Pale Kontraktuese mund t'iu kërkojnë shoqërive ajrore të paracaktuara nga Pala tjetër Kontraktuese, të vërtetojnë që ato janë të përshtatshme të përmbushin kushtet e kërkuara nga ligjet dhe rregullat që normalisht zbatohen për operimin e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga autoritetet në fjalë, në përputhje me dispozitat e Konventës.

4. Secila Palë Kontraktuese duhet të ketë të drejtën që të kundërshtojë për të dhënë lejen e veprimit të përmendur në paragrafin 2 të këtij neni ose të vërë kushte të tilla siç mund ta shohë të arsyeshme, në zbatimin e të drejtave të caktuara në nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje, kurdo që Pala Kontraktuese në fjalë nuk ka prova që shoqëria ajrore ka qendrën kryesore të biznesit në territorin e Palës Kontraktuese që përcakton ato dhe që ato mbajnë vërtetime aktuale të operatorit ajror të lëshuara nga Pala Kontraktuese në fjalë.

5. Pas marrjes së lejes për operim, siç parashikohet në paragrafin 2 të këtij neni, shoqëritë ajrore të paracaktuara mund të ofrojnë shërbimet e rena dakord në çdo kohë.

Neni 6

Anulimi dhe pezullimi i lejes së operimit

1. Secila Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën të anulojë ose pezullojë një leje për të ushtruar të drejtat e përshkruara në nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje, të dhënë ndaj shoqërive ajrore të paracaktuara të një Pale tjetër Kontraktuese ose të vendosë kushte të tilla siç i çmon të arsyeshme në

ushtrimin e këtyre të drejtave, nëse:

a) Ajo nuk ka asnjë provë që shoqëria në fjalë ka qendrën e saj kryesore të biznesit në territorin e Palës Kontraktuese, që e përcakton atë dhe mban vërtetimin e operatorit ajror, të lëshuar nga Pala Kontraktuese në fjalë; ose

b) Shoqëria ajrore në fjalë nuk arrin të përmbushë ose ka shkelur në mënyrë serioze ligjet apo rregullat e Palës Kontraktuese, që i jep asaj këto të drejta; ose

c) Shoqëria ajrore në fjalë nuk arrin të vërë në veprim shërbimet e rëna dakord, sipas kushteve të përshkruara nga kjo Marrëveshje.

2. Këto të drejta do të zbatohen vetëm pas këshillimeve me Palën tjetër Kontraktuese, vetëm nëse anulimi, pezullimi apo vendosja e kushteve të përshkruara në paragrafin 1 të këtij neni, është i nevojshëm për të parandaluar shkelje të mëtejshme të ligjeve dhe rregullave.

Neni 7

Sigurimi i aviacionit

1. Në përputhje me të drejtat dhe detyrimet e përcaktuara nga e drejta ndërkombëtare, Palët Kontraktuese ripohojnë që detyrimet e tyre kundrejt njëra-tjetrës për mbrojtjen e sigurisë së aviacionit civil kundrejt akteve ose ndërhyrjeve të paligjshme, janë një pjesë përbërëse e Marrëveshjes. Pa kufizuar përgjithësimin e të drejtave dhe detyrimeve të tyre sipas të drejtës ndërkombëtare, Palët Kontraktuese veçanërisht duhet të veprojnë në përputhje me dispozitat e Konventës mbi krimet dhe aktet e tjera të caktuara, të kryera në bordin e avionit, nënshkruar në Tokio, më 14 shtator 1963, Konventën mbi ndalimin e rrëmbimit të paligjshëm të avionëve, nënshkruar në Hagë, më 16 dhjetor 1970, Konventën mbi ndalimin e akteve të paligjshme kundër sigurisë së aviacionit civil, nënshkruar në Montreal, më 24 shkurt 1988 dhe, gjithashtu çdo protokoll dhe konventë që lidhet me sigurinë e aviacionit civil në të cilat të dyja Palët Kontraktuese bëjnë pjesë.

2. Palët Kontraktuese duhet t'i sigurojnë njëra-tjetrës, sipas kërkesës, të gjithë ndihmën e nevojshme për të parandaluar aktet e rrëmbimit të paligjshëm të avionëve civilë dhe akte të tjera joligjore të kryera kundër sigurisë së këtyre avionëve, pasagjerëve dhe ekuipazhit fluturues të tyre, aeroportëve dhe pajisjeve naviguese ajrore, dhe çdo kërcënim tjetër për sigurinë e aviacionit civil.

3. Palët Kontraktuese duhet, në marrëdhëniet e tyre dypalëshe, të veprojnë në përputhshmëri me dispozitat e sigurisë së aviacionit të vendosura nga Organizata e Aviacionit Civil Ndërkombëtar dhe përcaktuar si shtojca të Konventës për t'u siguruar që dispozita të tilla janë të zbatueshme për Palët Kontraktuese; ato duhet të kërkojnë që vepruesit e avionëve të regjistruar prej tyre ose veprues të avionëve që kanë qendrat e tyre të biznesit, ose rezidenca të përkohshme në territorin e tyre dhe vepruesit e aeroportëve në territoret e tyre veprojnë në përputhshmëri me këto parashikime sigurie të aviacionit.

4. Secila Palë Kontraktuese bie dakord që këtyre operatorëve të avionëve mund t'u kërkohej të respektojnë dispozitat e sigurisë së avionëve, të përmendur në paragrafin 3 të këtij neni, e kërkuar nga Pala tjetër Kontraktuese për hyrje në, largim nga apo gjatë qëndrimit në territorin e Palës tjetër Kontraktuese. Secila Palë Kontraktuese duhet të sigurojë që brenda territorit të saj janë zbatuar në mënyrë efektive masat e duhura për të mbrojtur avionin dhe të kontrollojë pasagjerët, ekuipazhin e fluturimit, sendet e marra në bord, bagazhet, ngarkesat dhe magazinat e avionit përpara dhe gjatë hyrjes së pasagjerëve apo futjes së ngarkesave në bord. Secila Palë Kontraktuese duhet të konsiderojë pozitivisht çdo kërkesë nga palë të tjera kontraktuese apo arsye sigurie speciale për të përballuar kërcënime të veçanta.

5. Në rastet kur ndodhin incidente apo kërcënime apo në rastet e rrëmbimit të paligjshëm të avionëve civilë apo veprave të tjera të paligjshme që vënë në rrezik sigurinë e avionit, pasagjerëve apo ekuipazhit fluturues të këtij avioni apo në raste kur vihet në rrezik siguria e aparaturave të navigimit ajror, Palët Kontraktuese do të ndihmojnë njëra-tjetrën duke lehtësuar komunikimin dhe masat e tjera të nevojshme, me qëllim ndalimin e menjëhershëm dhe të sigurt të këtij incidenti apo kërcënimi.

6. Në rastet kur një Palë Kontraktuese ka arsye të bazuara të besojë që Pala tjetër Kontraktuese është shmangur nga dispozitat e këtij neni mbi sigurinë e avionëve, autoritetet aeronautike të asaj Pale mund të kërkojnë menjëherë këshillime me autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese. Nëse dështohet që të arrihet një marrëveshje brenda pesëmbëdhjetë (15) ditëve që nga dita e kësaj kërkeje, kjo do të përbëjë bazë për të tërhequr, anuluar, kufizuar ose vendosur kushte në lejen vepruese dhe lejen teknike të shoqërive ajrore të kësaj Pale Kontraktuese. Në rastet e një emergjence, Pala

Kontraktuese mund të ndërmarrë një veprim të brendshëm përpara përfundimit të 15 ditëve.

Neni 8

Siguria e dokumenteve të udhëtimit

1. Secila Palë Kontraktuese bie dakord të marrë masa për të garantuar sigurinë e pasaportave dhe dokumenteve të tyre të udhëtimit.

2. Në lidhje me këtë, secila Palë Kontraktuese bie dakord të vendosë kontrolle në krijimin, lëshimin, verifikimin dhe përdorimin sipas ligjit të pasaportave dhe dokumenteve të tjera të udhëtimit dhe dokumenteve identifikuese të lëshuara nga ose në emër të kësaj Pale Kontraktuese.

3. Secila Palë Kontraktuese bie dakord, gjithashtu që do të vendosë ose përmirësojë procedurat për të siguruar që dokumentet e udhëtimit dhe dokumentet identifikuese të lëshuara prej saj të jenë të një cilësie të tillë që ato të mos keqpërdoren lehtësisht dhe të mos modifikohen, falsifikohen apo lëshohen në mënyrë të paligjshme.

4. Në zbatim të synimeve të lartpërmendura, secila Palë Kontraktuese duhet të lëshojë pasaporta dhe dokumente të tjera të udhëtimit sipas dokumentacionit të Organizatës së Aviacionit Civil.

5. Secila Palë Kontraktuese bie dakord më tej që të shkëmbejë të dhëna operative në lidhje me dokumentet e udhëtimit të falsifikuara dhe në bashkëpunim me tjetrën të forcojë rezistencën ndaj mashtrimeve me dokumentet e udhëtimit, përfshirë këtu përdorimin e dokumenteve të falsifikuara të udhëtimit, përdorimin nga ana e personave mashtrues të dokumenteve të vlefshme të udhëtimit, keqpërdorimit të dokumenteve origjinale të udhëtimit nga mbajtës me të drejta të plota në rastet e mbështetjes së kryerjes së një krimi, përdorimit të dokumenteve të udhëtimit të cilave u ka mbaruar afati i përdorimit apo janë anuluar dhe përdorimit të dokumenteve të udhëtimit të siguruara në rrugë të paligjshme.

Neni 9

Pasagjerët dhe të dëbuarit e papranueshëm e pa dokumente

1. Secila palë Kontraktuese bie dakord të vendosë kontrolle efektive të kufirit.

2. Në lidhje me këtë, secila Palë Kontraktuese bie dakord të zbatojë standardet dhe rekomandimet praktike të shtojcës 9 (Lehtësimi) të Konventës që ka lidhje me pasagjerët dhe të dëbuarit e papranueshëm dhe pa dokumente, në mënyrë që të rrisë bashkëpunimin për të luftuar migrimin e paligjshëm.

3. Sipas qëllimeve të lartpërmendura, secila Palë Kontraktuese, bie dakord të lëshojë ose pranojë, sipas rastit që mund të paraqitet, letrën në lidhje me “mashttrimet apo falsifikimet e dokumenteve të udhëtimit apo dokumenteve origjinale të paraqitura nga persona mashtrues” të përcaktuara në bashkëlidhjen 9 b) të shtojcës 9, kur veprohet sipas paragrafëve të kreut 3 të shtojcës në lidhje me ndalimin e mashtrimeve, falsifikimeve apo imitimeve të dokumenteve të udhëtimit.

Neni 10

Siguria e aviacionit

1. Secila Palë Kontraktuese duhet të njohë si të vlefshme, për qëllime të operimit të shërbimeve ajrore të parashikuara në këtë Marrëveshje, certifikatat e gatishmërisë për të fluturuar, certifikatat e kompetencës dhe lejet e lëshuara ose të vërtetuara nga një Palë tjetër Kontraktuese dhe që janë ende në fuqi, me kusht që kërkesat për këto certifikata ose leje të përmbushin të paktën standardet minimale që ato të mund të zbatojnë në përputhje me Konventën.

2. Megjithatë, secila Palë Kontraktuese mund të refuzojë të njohë si të vlefshme për fluturimet mbi territorin e vet, certifikatat e kompetencës dhe lejet e dhëna ose të vërtetuara për shtetasit e vet nga një Palë tjetër Kontraktuese, ose nga një vend i tretë.

3. Secila Palë Kontraktuese mund të kërkojë këshillime në çdo kohë, në lidhje me standardet e sigurisë në çdo fushë që lidhet me ekuipazhin e fluturimit, avionin ose veprimet e tyre të adoptuara nga një Palë tjetër Kontraktuese. Këto këshillime do të zhvillohen brenda tridhjetë (30) ditëve nga paraqitja e kësaj kërke.

4. Nëse, në vazhdim të këtyre këshillimeve, një Palë Kontraktuese konstaton që Pala tjetër Kontraktuese nuk ruan dhe administron në mënyrë efektive standardet e sigurisë në këto zona, që janë të paktën të njëjta minimalisht me standardet e vendosura në periudhën kohore përkatëse në pajtim me Konventën, Pala Kontraktuese e parë duhet të njoftojë Palën tjetër Kontraktuese për këto rezultate dhe për hapat e nevojshme për të përmbushur këto standarde minimale, dhe që Pala tjetër Kontraktuese të marrë masat të nevojshme rregulluese. Mosarritja nga ana e Palës tjetër Kontraktuese për marrjen e masave të nevojshme brenda tridhjetë (30) ditëve apo sipas periudhës kohore të rënë dakord, do të përbëjë baza për zbatimin e nenit 6 të kësaj Marrëveshjeje.

5. Pavarësisht nga detyrimet e përmendura në nenin 33 të Konventës, është rënë dakord që çdo avion me anë të të cilit veprohet nga ose sipas një marrëveshje qiradhënieje, në emër të shoqërisë ajrore ose shoqërive ajrore të një Pale Kontraktuese në shërbim të ose nga territori i një Pale tjetër Kontraktuese mundet që, gjatë qëndrimit brenda territorit të një Pale tjetër Kontraktuese, t'i nënshtrohet një kontrolli nga përfaqësues të autorizuar të një Pale tjetër Kontraktuese, në bord dhe rreth e përqark avionit, për të kontrolluar si vlefshmërinë e dokumenteve të avionit, ashtu dhe ato nëse kushtet në të cilat paraqitet avioni dhe pajisjet e tij (në këtë nen të quajtura "kontroll devijimi"), me kusht që kjo të mos çojë në vonesa të paarsyeshme.

6. Nëse këto raste të kontrollit të devijimit apo një sërë rastesh kontrolli të devijimit shërbejnë si shkak për:

a) shqetësime serioze që një avion apo operimi i një avioni nuk përmbush standardet minimale të përcaktuara në atë kohë, në përputhje me Konventën; ose

b) shqetësime serioze që aty ka mungesë të mirëmbajtjes dhe administrimit në mënyrë efektive të standardeve të sigurisë të përcaktuara në atë kohë në përputhje me Konventën.

Pala Kontraktuese që kryen kontrollin duhet, për qëllime të nenit 33 të Konventës, të jetë e lirë të nxjerrë përfundime që kërkesat sipas të cilave janë lëshuar apo miratuar përsa i përket avionit apo përsa i përket ekuipazhit fluturues të atij avioni janë lëshuar apo miratuar si të vlefshme ose që kërkesat sipas të cilave avioni operon, nuk janë të njëjta me standardet minimale të lartpërmendura, të vendosura në përputhje me Konventën.

7. Në rastet kur hyrja për të kryer një kontroll devijimi në një avion të operuar nga ose në emër të një shoqërie apo shoqërisë ajrore të njëres prej Palëve Kontraktuese në përputhje me paragrafin 5 të mësipërm, mohohet nga përfaqësues të asaj shoqërie apo të atyre shoqërive ajrore, Pala tjetër Kontraktuese do të jetë e lirë të arrijë në përfundimin që kanë dalë problemet serioze të kësaj natyre të përmendura në paragrafin 6 të mësipërm dhe të nxjerrë përfundimet e përmendura në atë paragraf.

8. Secila Palë Kontraktuese rezervon të drejtën të pezullojë ose të ndryshojë lejen e operimit të një apo disa shoqërive ajrore të një Pale tjetër Kontraktuese menjëherë në rastin kur Pala e parë Kontraktuese arrin në përfundimin, qoftë dhe si rezultat i kontrolleve të devijimit, një sërë kontrollesh devijimi, një mohim hyrjeje për kontroll devijimi, i këshillimit ose në rast tjetër, se një veprim i menjëhershëm është i nevojshëm për operimin e sigurt të një avioni.

9. Çdo veprim nga ana e një Pale Kontraktuese në përputhje me paragrafët e mësipërm 4 ose 8 duhet të ndalojë në momentin që bazat e ndërmarrjes së atij veprimi nuk ekzistojnë më.

Neni 11

Qiradhënia

1. Secila Palë Kontraktuese mund të parandalojë përdorimin për shërbime të avionëve të dhënë me qira, sipas kësaj Marrëveshjeje, të cilat nuk përputhen me nenin 7 (Sigurimi i aviacionit) dhe 10 (Siguria e aviacionit).

2. Duke iu nënshtuar paragrafit 1 më lart, shoqëritë ajrore të paracaktuara nga secila Palë Kontraktuese, mund të përdorin avionët (ose avionët dhe ekuipazhin) të dhëna me qira nga çdo shoqëri, përfshirë linja të tjera ajrore, me kusht që kjo të mos rezultojë që një shoqëri ajrore qiradhënëse të ushtrojë të drejta të trafikut ajror që nuk i ka.

Neni 12

Përjashtimet nga tatimet dhe taksat

1. Avionët që përdoren për shërbimet ndërkombëtare nga shoqëritë ajrore të paracaktuara nga

një Palë Kontraktuese, sikurse dhe pajisjet e tyre normale furnizimet me karburant dhe lubrifikant, magazinat e avionëve duke përfshirë ushqimet, pijet dhe duhanin që mbahen në bord nga këta avionë, do të përjashtohen prej të gjitha tatimeve dhe taksave kur hyjnë në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, duke siguruar që këto pajisje, furnizime dhe mallra të qëndrojnë në bord të avionit derisa ato të rieksportohen.

2. Do të përjashtohen, gjithashtu nga të njëjtat tatime dhe taksa, me përjashtim të tarifave që i korrespondojnë shërbimeve të bëra:

a) furnizimet e avionit të marra në bord në territorin e një Pale Kontraktuese, brenda kufijve të caktuar nga autoritetet e Palës Kontraktuese të përmendur dhe me synim përdorimi në bordin e avionit që përdoret për shërbime ndërkombëtare nga shoqëritë ajrore të paracaktuara të Palës tjetër Kontraktuese;

b) pjesët e këmbimit dhe pajisjet normale të bordit, të importuara në territorin e një Pale Kontraktuese për mirëmbajtjen ose riparimin e avionit që përdoret për shërbime ndërkombëtare;

c) karburanti dhe lubrifikantët e destinuar për shoqëritë ajrore të paracaktuara të një Pale Kontraktuese për të furnizuar avionët e përdorur në shërbime ndërkombëtare, edhe kur këto furnizime do të përdoren në ndonjë pjesë të udhëtimit të kryer mbi territorin e Palës Kontraktuese në të cilën ato janë marrë në bord;

d) dokumentet e nevojshme të përdorura nga shoqëritë ajrore të paracaktuara të njëjës Pale Kontraktuese, duke përfshirë dokumentet e transportit, faturat e fluturimeve ajrore dhe materialet reklamuese, sikurse dhe mjetet motorike, materiale dhe pajisje, të cilat mund të përdoren nga shoqëritë ajrore të përcaktuara për qëllime tregtare dhe vepruese brenda zonës së aeroportit, duke siguruar që këto materiale dhe pajisje t'i shërbejnë transportit të pasagjerëve dhe mallrave.

3. Pajisjet normale të bordit, sikurse materialet dhe furnizimet e marra në bordin e avionit që përdoret nga shoqëritë ajrore të paracaktuara të një Pale Kontraktuese, mund të shkarkohen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese vetëm me miratimin e autoriteteve doganore të atij territori. Në këtë rast, ato mund të vendosen nën mbikëqyrjen e autoriteteve të përmendura derisa ato të rieksportohen ose ndryshe të asgjësohen në përputhje me rregulloren e doganës.

4. Përjashtimet e parashikuara nga ky nen do të jenë gjithashtu të zbatueshme në situata ku shoqëritë ajrore të paracaktuara nga të dyja Palët Kontraktuese kanë vendosur dispozitat ligjore me shoqëri të tjera ajrore për hua ose transfertë në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, për objektet e specifikuar në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni, duke parashikuar që shoqëri të tilla të tjera gjithashtu të gëzojnë këto përjashtime nga një tjetër Palë e tillë Kontraktuese.

Neni 13

Transiti i drejtpërdrejtë

Pasagjerët, bagazhet dhe ngarkesa në transit drejtpërdrejt përmes zonës së secilës Pale Kontraktuese dhe që nuk largohet nga zona e aeroportit e rezervuar për qëllime të tilla, do t'i nënshtrohen jo më shumë se një kontrolli shumë të thjeshtë, përveç rastit kur masa sigurie kundër dhunës, piraterisë ajrore dhe trafikimit të lëndëve narkotike kërkojnë ndryshe. Bagazhet dhe ngarkesat në transit të drejtpërdrejtë do të përjashtohen nga taksat doganore dhe taksa të tjera të ngjashme.

Neni 14

Tarifat e përdoruesve

1. Secila Palë Kontraktuese do të bëjë përpjekjet e saj maksimale për të siguruar që tarifat e përdoruesve që vendosen ose që lejohen të vendosen nga autoritetet kompetente për shoqëritë e paracaktuara të Palës tjetër Kontraktuese, janë të drejta dhe të arsyeshme. Ato duhet të bazohen në parime ekonomike të qëndrueshme.

2. Tarifat për përdorimin e shërbimeve ndihmëse të aeroportit dhe navigimit ajror dhe shërbimeve të ofruara nga një Palë Kontraktuese për shoqëritë ajrore të paracaktuara të Palës tjetër Kontraktuese nuk do të jenë më të larta se ato që do të paguheshin nga shoqëria ajrore kombëtare e saj që vepron për shërbimet ndërkombëtare të programuara.

3. Secila Palë Kontraktuese do të nxisë këshillimet ndërmjet autoriteteve ose enteve tarifore kompetente në territorin e saj dhe shoqërive ajrore të paracaktuara, të cilat përdorin shërbimet dhe

shërbimet ndihmëse, dhe do të nxisë autoritetet ose entet tarifore kompetente dhe shoqëritë ajrore të paracaktuara të shkëmbejnë këtë informacion, pasi mund të jetë e nevojshme të lejohet një rishikim i kujdesshëm i arsyeshmërisë së tarifave, në përputhje me parimet e paragrafëve 1 dhe 2 të këtij neni. Secila Palë Kontraktuese do të nxisë autoritetet tarifore kompetente të sigurojnë përdoruesit me njoftimet e duhura për çdo propozim, për ndryshime në tarifat e përdoruesve, për të mundësuar përdoruesit të shprehin pikëpamjet e tyre para se tarifat të paguhen.

Neni 15 **Veprimtaritë tregtare**

1. Shoqëritë e paracaktuara ajrore të një Pale Kontraktuese do të lejohen të mbajnë përfaqësi të përshtatshme në territorin e Palës tjetër Kontraktuese. Këto përfaqësi mund të përfshijnë ekipe tregtare dhe teknike që mund të përbëhen nga personel i transferuar ose i punësuar vendas.

2. Për veprimtaritë tregtare do të zbatohet parimi i reciprocitetit. Autoritetet kompetente të secilës Palë Kontraktuese do të ndërmarrin të gjitha hapat e nevojshme për të siguruar që përfaqësuesit e shoqërive ajrore të paracaktuara nga Pala tjetër Kontraktuese mund të ushtrojnë veprimtarinë e tyre në mënyrë të rregullt.

3. Në veçanti, secila Palë Kontraktuese i jep shoqërive ajrore të paracaktuara të Palës tjetër Kontraktuese të drejtën për t'u angazhuar në shitjen e transportit ajror në territorin e saj drejtpërdrejt, si dhe sipas dëshirës së shoqërisë, nëpërmjet agjentëve të saj. Shoqëritë ajrore do të kenë të drejtën të shesin këto transporte dhe çdo person do të jetë i lirë të blejë këto transporte në monedhën e atij territori ose në monedha lehtësisht të konvertueshme të vendeve të tjera.

4. Shoqëritë ajrore të paracaktuara të secilës Palë Kontraktuese mund të hyjnë në marrëveshje marketingu si hapësira të bllokuara, ndarje kodesh ose marrëveshje tregtare të tjera, me shoqëritë ajrore të secilës Palë Kontraktuese, ose shoqëri ajrore të një vendi të tretë, duke u siguruar që këto shoqëri ajrore të kenë lejet përkatëse për të vepruar.

Neni 16 **Konvertimi dhe transferimi i të ardhurave**

Shoqëritë ajrore të paracaktuara do të kenë të drejtë të konvertojnë dhe kthejnë drejt vendit të tyre, me kursin zyrtar të këmbimit, faturat që kalojnë më shumë se shumat e paguara në vend, në përpjesëtim të drejtë me transportin e pasagjerëve, bagazhit, ngarkesës dhe postës. Në rast se pagesat ndërmjet Palëve Kontraktuese janë rregulluar nga një marrëveshje e veçantë, do të zbatohet kjo e fundit.

Neni 17 **Tarifat**

1. Secila Palë Kontraktuese mund të kërkojë njoftimin ose regjistrimin e tarifave për shërbime ajrore ndërkombëtare, të zbatuara sipas Marrëveshjes së tanishme me autoritetet e tyre aeronautike.

2. Pa kufizuar zbatimin e konkurrencës së përgjithshme dhe ligjit për konsumatorët në secilën Palë Kontraktuese, ndërhyrja nga Pala Kontraktuese do të kufizohet në:

- a) parandalimin e tarifave apo praktikave diskriminuese dhe të paarsyeshme;
- b) mbrojtjen e konsumatorëve nga tarifat që janë të larta apo kufizuese pa arsye, për shkak ose të abuzimit të një pozicioni dominues, ose praktikave bashkëpunuese ndërmjet transportuesve ajrorë; dhe
- c) mbrojtjen e shoqërive ajrore nga tarifat që janë artificialisht të ulëta, për shkak të mbështetjes apo subvencionimit të drejtpërdrejtë ose të tërthortë të qeverisë.

3. Asnjë Palë Kontraktuese nuk do të ndërmarrë veprime të njëanshme për të ndaluar fillimin apo vazhdimin e tarifave të propozuara për t'u paguar ose që iu paguhën shoqërive ajrore të paracaktuara të secilës Palë Kontraktuese për shërbime ajror ndërkombëtare ndërmjet territoreve të

Palëve Kontraktuese. Në rast se secila Palë Kontraktuese beson se ndonjë nga këto tarifa është në kundërshtim me gjykimin e parashtruar në këtë nen, do të kërkojë këshillime dhe do të njoftojë Palën tjetër Kontraktuese për arsyet e pakënaqësisë së saj brenda katërmëdhjetë (14) ditëve nga dita e depozitimit. Këto këshillime do të bëhen jo më vonë se katërmëdhjetë (14) ditë pas marrjes së kërkesës. Pa një marrëveshje të përbashkët, tarifat do të hyjnë në veprim ose do të vazhdojnë të veprojnë.

Neni 18

Paraqitja e programit

1. Secila Palë Kontraktuese mund t'i kërkojë njoftim autoriteteve të saj aeronautike për programin e parashikuar nga shoqëritë ajrore të paracaktuara të Palës tjetër Kontraktuese jo më pak se pesëmbëdhjetë (15) ditë para zbatimit të shërbimeve për të cilat është rënë dakord. E njëjta procedurë do të zbatohet për çdo modifikim në veçanti.

2. Për fluturime shtesë të cilat shoqëritë ajrore të paracaktuara të një Pale Kontraktuese dëshirojnë të kryejnë për shërbimet e rëna dakord jashtë programit të miratuar, ato duhet të kërkojnë leje paraprake nga autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese. Kjo kërkesë zakonisht do të paraqitet të paktën dy (2) ditë pune para kryerjes së këtyre fluturimeve.

Neni 19

Dhënia e statistikave

Autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese do t'i japin njëra-tjetrës, sipas kërkesës, statistika periodike ose informacion tjetër të ngjashëm në lidhje me vazhdimin e trafikut mbi shërbimet për të cilat është rënë dakord.

Neni 20

Këshillimet

Secila nga Palët Kontraktuese mund në çdo kohë të kërkojë këshillime mbi vënien në jetë, interpretimin, zbatimin ose ndryshimin e Marrëveshjes së tanishme. Këto këshillime që mund të bëhen ndërmjet autoriteteve aeronautike, duhet të fillojnë në datën më të shpejtë të mundshme, por jo më vonë se gjashtëdhjetë (60) ditë nga data që Pala tjetër Kontraktuese merr kërkesën me shkrim, përveçse kur është rënë dakord ndryshe nga Palët Kontraktuese. Secila Palës Kontraktuese do të përgatisë dhe paraqesë gjatë këtyre këshillimeve prova përkatëse në mbështetje të pozicionit të saj, me qëllim që të lehtësojë vendime të mirinformuara, racionale dhe ekonomike.

Neni 21

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Çdo mosmarrëveshje që lind gjatë kësaj Marrëveshjeje, e cila nuk mund të zgjidhet me bisedime të drejtpërdrejta apo nëpërmjet kanaleve diplomatike, do t'i paraqitet gjykatës së arbitrazhit, me kërkesën e njëres Palë Kontraktuese.

2. Në këtë rast, secila Palë Kontraktuese do të caktojë një gjyqtar arbitrazhi dhe të dy gjyqtarët e arbitrazhit do të caktojnë një kryetar, shtetas të një shteti të tretë. Në rast se brenda dy (2) muajve pasi njëra nga Palët Kontraktuese ka caktuar gjyqtarin e saj të arbitrazhit, Pala tjetër Kontraktuese nuk e ka caktuar të vetin, ose nëse brenda muajit në vijim, pas emërimit të gjyqtarit të dytë të arbitrazhit, të dy gjyqtarët e arbitrazhit nuk kanë rënë dakord për caktimin e presidentit, çdonjëra Palë Kontraktuese mund t'i kërkojë Kryetarit të Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil të vazhdojë me emërimet e nevojshme.

3. Gjykata e Arbitrazhit do të përcaktojë procedurën e saj dhe vendosë për shpërndarjen e kostos së procedurës.

4. Palët Kontraktuese do të bien dakord me çdo vendim të dhënë për zbatimin e këtij neni.

Neni 22
Modifikimet

1. Në rast se secila nga Palët Kontraktuese e quan të nevojshme të ndryshojë ndonjë klauzolë të kësaj Marrëveshjeje, një ndryshim i tillë, në rast se pranohet nga Palët Kontraktuese, do të zbatohet përkohësisht nga data e nënshkrimit të tij dhe do të hyjë në fuqi kur Palët Kontraktuese do t'i kenë njoftuar njëra-tjetrës përmbushjen e procedurave të tyre kushtetuese.

2. Autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese mund të bien dakord drejtpërdrejt për modifikimet e shtojcës së kësaj Marrëveshjeje. Ato do të zbatohen përkohësisht nga data prej të cilës është rënë dakord për to dhe do të hyjnë në fuqi pasi të confirmohen me një shkëmbim notash diplomatike.

3. Në rastin e përfundimit të ndonjë konvente të përgjithshme shumëpalëshe në lidhje me transportin ajror prej të cilës të dyja Palët Kontraktuese kanë detyrim ligjor, kjo Marrëveshje do të ndryshohet në mënyrë që të jetë në pajtim me klauzolat e kësaj konvente.

Neni 23
Përfundimi

1. Secila Palë Kontraktuese mund që në çdo kohë t'i japë njoftim me shkrim Palës tjetër Kontraktuese për vendimin e saj për të përfunduar këtë Marrëveshje. Ky njoftim do t'i komunikohet në të njëjtën kohë Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

2. Marrëveshja do të përfundojë në fund të periudhës së programuar gjatë të cilës duhet të kenë kaluar dymbëdhjetë (12) muaj pas datës së marrjes së njoftimit, përveç rastit kur njoftimi është tërhequr me marrëveshje të përbashkët para skadimit të kësaj periudhe.

3. Në mungesë të marrjes së njoftimit nga Pala tjetër Kontraktuese, njoftimi do të konsiderohet që është marrë katërbëdhjetë (14) ditë pas datës në të cilën Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil do ta ketë marrë komunikimin e saj.

Neni 24
Regjistrimi

1. Kjo Marrëveshje dhe të gjitha ndryshimet e saj do të regjistrohen në Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

Neni 25
Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje do të zbatohet përkohësisht nga data e nënshkrimit të saj dhe do të ndërpresë zbatimin e “Accord entre le Government de la Republique Populaire Socialiste d’Albanie et le Conseil Federal Suisse Relatif aux Transports Aeriens Civils”, e datës 14 mars 1986. Ajo do të hyjë në fuqi kur Palët Kontraktuese të kenë njoftuar njëra-tjetrën mbi përmbushjen e formaliteteve të tyre kushtetuese në lidhje me përfundimin dhe hyrjen në fuqi të marrëveshjeve ndërkombëtare.

Pas hyrjes në fuqi, kjo Marrëveshje do të zëvendësojë marrëveshjen ndërmjet Zvicrës dhe Shqipërisë, të datës 14 mars 1986.

Në dëshmi të saj, të poshtëshënuarit, të autorizuar rregullisht nga qeveritë e tyre përkatëse, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

Bërë në dy kopje origjinale në Tiranë, më 9 maj 2007 në gjuhët shqipe, gjermane dhe angleze, duke qenë të tri tekstet origjinale. Në rast të ndonjë mosmarrëveshjeje mbi implementimin, interpretimin ose zbatimin, teksti në gjuhën angleze do të ketë përparësi.

SHTOJCË
PROGRAMET E RRUGËVE AJRORE

A. Rrugët ajrore në të cilat shërbimet ajrore mund të kryhen nga shoqëritë ajrore të

paracaktuara të Shqipërisë:

Nga destinacioni në Shqipëri, përmes destinacioneve të ndërmjetme në çdo vend ose vende në Zvicër dhe çdo destinacion pas saj.

B. Rrugët ajrore në të cilat shërbimet ajrore mund të kryhen nga shoqëritë ajrore të paracaktuara të Zvicrës:

Nga destinacioni në Zvicër përmes destinacioneve të ndërmjetme në çdo vend ose vende në Shqipëri dhe çdo destinacion pas saj.

SHËNIME

Shoqëritë ajrore të paracaktuara të të dyja Palëve Kontraktuese mund që në secilin ose të gjitha fluturimet dhe sipas zgjedhjes së tyre të:

1. Kryejnë fluturime në një ose të dyja drejtimet;
2. Kombinojnë numra të ndryshëm fluturimesh brenda operimit të një avioni;
3. Japin koordinata të ndërmjetme dhe të mëtejshme dhe koordinata mbi rrugët ajrore të territoreve të Palëve Kontraktuese në çdo kombinim dhe në çdo renditje;
4. Kapërcejnë ndalesat në çdo vend ose vende;
5. Transferojnë trafikun nga njëri prej avionëve të tyre te ndonjë nga avionët e tjerë të tyre në çdo destinacion të rrugës; dhe
6. Shërbejnë vende pas secilit destinacion në territorin e tyre me ose pa ndryshim të avionit, ose numrit të fluturimit dhe mund t'i zgjasin dhe reklamojnë këto shërbime publikut; pa kufizime vendndodhjeje ose gjeografike dhe pa humbur asnjë të drejtë për të vazhduar trafikun, përveç rastit kur lejohet ndryshe nga Marrëveshja e tanishme; duke siguruar që shërbimi i shërben një vendi në territorin e Palës Kontraktuese që kanë paracaktuar shoqëritë ajrore.