

LIGJ
Nr. 159/2013

**PËR RATIFIKIMIN E MARRËVESHJES NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË
REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË SHTETIT TË KUVAJTIT PËR
SHËRBIMIN AJROR**

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe qeverisë së shtetit të Kuvajtit për shërbimin ajror.

Neni 2

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

Miratuar në datën 17.10.2013

Shpallur me dekretin nr. 8381, datë 8.11.2013 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bujar Nishani

MARRËVESHJE
**PËR SHËRBIMIN AJROR NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË
SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË SHTETIT TË KUVAJTIT**

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Shtetit të Kuvajtit, më poshtë të quajtura palët kontraktuese,

duke dëshiruar të nxisin zhvillimin e shërbimit ajror ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe shtetit të Kuvajtit dhe të inkurajojnë në masën më të madhe të mundshme bashkëpunimin ndërkombëtar në këtë fushë;

duke dëshiruar të zbatojnë për këto shërbime parimet dhe dispozitat e Konventës për Aviacionin Civil Ndërkombëtar dhe marrëveshjes transit për shërbimet ndërkombëtare ajrore, të hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944,

kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1
Përkufizime

Për qëllim të kësaj marrëveshjeje, nëse teksti nuk kërkon ndryshe:

a) “Konventa” do të thotë Konventa për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, e hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944, dhe përfshin çdo shtojcë të miratuar në bazë të nenit 90 të kësaj Konvente dhe çdo ndryshim të shtojcave apo Konventës sipas neneve 90 dhe 94, për sa kohë që këto shtojca dhe ndryshime miratohen nga të dyja palët kontraktuese;

b) “Marrëveshja” do të thotë kjo marrëveshje, shtojca bashkëlidhur, si dhe çdo ndryshim i bërë në marrëveshje apo shtojcë;

c) “Autoritetet aeronautike” do të thotë në rastin e Republikës së Shqipërisë, Ministri i Punëve Publike dhe Transportit, në personin e Autoritetit të Aviacionit Civil, në rastin e shtetit të Kuvajtit, Drejtoria e Përgjithshme e Aviacionit Civil ose në të dyja rastet çdo person apo agjenci tjetër e autorizuar për të kryer funksionet e ushtruara aktualisht nga autoritetet e lartpërmendura;

d) “Shoqëria ajrore e caktuar” do të thotë çdo shoqëri ajrore që pala kontraktuese ka caktuar me shkrim te pala tjetër kontraktuese, në pajtim me nenin 3 të kësaj marrëveshjeje, si një shoqëri ajrore që do të kryejë shërbimin ajror për të cilin është rënë dakord në itineraret e specifikuar në përputhje me nenin 2 të kësaj marrëveshjeje;

e) “Territor”, “shërbim ajror”, “shërbim ajror ndërkombëtar”, “ndalesë për qëllim jo trafiku” dhe “shoqëri ajrore” për qëllim të kësaj marrëveshjeje, do të kenë kuptimin e përcaktuar në nenet 2 dhe 96 të Konventës;

f) “Kapacitet” do të thotë:

I) në lidhje me një avion, ngarkesa me pasagjerë dhe ngarkesa e këtij avioni e disponueshme në një itinerar apo pjesë të një itinerari;

II) në lidhje me një shërbim ajror specifik, kapaciteti i avionit të përdorur për një shërbim të tillë, shumëzuar me shpeshtësinë e operuar nga një avion i tillë gjatë një periudhe të caktuar në një itinerar apo pjesë të një itinerari;

g) “Tarifë” do të thotë çmimet që duhet të paguhet për transportin e pasagjerëve, bagazheve dhe mallrave dhe kushtet në të cilat zbatohen këto çmime, duke përfshirë çmimet dhe kushtet për agjencinë dhe shërbime të tjera ndihmëse, por duke përjashtuar pagesat dhe kushtet për transportin e postës;

h) “Shtojcë” do të thotë kalendari i itinerareve që gjendet në shtojcën e kësaj marrëveshjeje apo e ndryshuar në përputhje me dispozitat e paragrafit 3 të nenit 16 të kësaj marrëveshjeje. Shtojca përbën pjesë integrale të kësaj marrëveshjeje dhe të gjitha referencat të marrëveshja përfshijnë edhe referencën të shtojcave, përveç kur parashikohet ndryshe në këtë marrëveshje.

i) “Pagesa e përdoruesit” do të thotë pagesa që u ngarkohet shoqërive ajrore për ofrimin e aeroportit, pronat apo ambientet e navigimit ajror apo të sigurisë së aviacionit;

j) “Shërbimet e rëna dakord” do të thotë shërbime ajrore të planifikuara në itineraret e specifikuar në shtojcën e kësaj marrëveshjeje për transportin e pasagjerëve, ngarkesave dhe postës në pajtim me të drejtat e rëna dakord për kapacitetin.

Neni 2

Dhënia e të drejtave dhe privilegjeve

1. Secila palë kontraktuese i jep palës tjetër kontraktuese të drejtat e specifikuar në këtë marrëveshje për të bërë të mundur që shoqëria ose shoqëritë ajrore e/të caktuar(a) prej saj, të krijojnë dhe të kryejnë shërbime ajrore ndërkombëtare në itineraret e përcaktuara në seksionin përkatës të shtojcës së saj (më poshtë të quajtura përkatësisht “shërbimet e rëna dakord” dhe “itineraret e specifikuar”).

2. Sipas dispozitave të kësaj marrëveshjeje, ndërsa kryejnë një shërbim të rënë dakord në një itinerar të specifikuar, shoqëria ose shoqëritë ajrore e/të caktuar(a) e/të secilës palë kontraktuese gëzon/jnë privilegjet e mëposhtme:

a) të fluturojë/në pa u ulur përgjatë territorit të palës tjetër kontraktuese;

b) të kryejë/në ndalesa në këtë territor, jo për qëllime trafiku; dhe

c) të kryejë/në ndalesa në këtë territor në pikën apo pikat e specifikuar për këtë itinerar në shtojcë, me qëllim shkarkimin dhe angazhimin e trafikut ndërkombëtar me pasagjerë, postë dhe ngarkesë.

3. Shoqëritë ajrore të secilës palë kontraktuese, përveç atyre të përcaktuara sipas nenit 3 të kësaj marrëveshjeje, gëzojnë, gjithashtu, të drejtat e përcaktuara në paragrafët 2/a dhe 2/b të këtij neni.

4. Asgjë në paragrafin 1 të këtij neni nuk konsiderohet se i jep shoqëria ose shoqëritë ajrore e/të caktuara e/të një prej palëve kontraktuese, të drejtën për të marrë pasagjerë, ngarkesë dhe postë me shpërblim apo kontraktim dhe për t'i destinuar ato në një vend tjetër në territorin e asaj pale tjetër kontraktuese.

Neni 3

Caktimi dhe autorizimi

1. Secila palë kontraktuese ka të drejtë të caktojë me shkrim te pala tjetër kontraktuese një shoqëri apo më shumë shoqëri ajrore, me qëllim kryerjen e shërbimeve të rëna dakord, në përputhje me këtë marrëveshje dhe të tërheqë ose të ndryshojë një caktim të tillë.

2. Me marrjen e një caktimi të tillë dhe të aplikimit nga shoqëria ajrore, në formën dhe mënyrën e përshkruar për autorizimet e operimit dhe lejen teknike, secila palë kontraktuese lëshon autorizimin e përshtatshëm të operimit me vonesat minimale procedurale për të ushtruar të drejtat e përcaktuara në nenin 2 të kësaj marrëveshjeje, me kusht që:

a) Shoqëria ajrore ka vendin kryesor të biznesit në territorin e palës kontraktuese që cakton shoqërinë ajrore. Dhe, ka dhe ruan kontrollin e efektshëm rregullator të shoqërisë ajrore dhe mban një certifikatë të vlefshme të operatorit ajror (AOC) të lëshuar nga palët kontraktuese që cakton shoqërinë ajrore;

b) Pala kontraktuese që cakton shoqërinë ajrore është në përputhje me dispozitat e vendosura në nenin 14 dhe 15; dhe

c) Shoqëria ajrore e caktuar është e kualifikuar për të përmbushur kushte të tjera, të parashikuara sipas ligjeve dhe rregullave që zbatohen normalisht në operimin e shërbimeve të transportit ajror ndërkombëtar nga pala kontraktuese e cila merr caktimin.

3. Me marrjen e autorizimit të operimit të paragrafit 2, një shoqëri ajrore në çdo kohë mund të fillojë të operojë shërbimet e rëna dakord për të cilat është e caktuar, me kusht që shoqëria ajrore të përmbushë dispozitat e zbatueshme të kësaj marrëveshjeje.

Neni 4

Tërheqja, revokimi, pezullimi, kufizimi dhe vendosja e kushteve

1. Autoritetet aeronautike të secilës palë kontraktuese kanë të drejtën të tërheqin autorizimet e përmendura në paragrafin 1 të nenit 3 të kësaj marrëveshjeje në lidhje me një shoqëri ajrore të caktuar nga pala tjetër kontraktuese, dhe të revokojnë, të pezullojnë, të kufizojnë ose të vendosin kushte mbi autorizime të tilla, përkohësisht ose përherë, kur:

a) Shoqëria ajrore nuk arrin të ruajë vendin e saj kryesor të biznesit në territorin e palës kontraktuese që cakton shoqërinë ajrore. Dhe të vazhdojë të ruajë kontrollin e efektshëm rregullator të shoqërisë ajrore dhe të mbajë një certifikatë të vlefshme të operatorit ajror, të lëshuar nga pala kontraktuese që cakton shoqërinë ajrore;

b) Pala kontraktuese që cakton shoqërinë ajrore dështon të përmbushë dispozitat e vendosura në nenin 14 dhe nenin 15; dhe

c) Shoqëria ajrore e tillë nuk është e kualifikuar të përmbushë kushtet e parashikuara sipas ligjeve dhe rregullave që zbatohen normalisht për operimin e shërbimeve ndërkombëtare ajrore nga pala kontraktuese e cila merr caktimin.

2. Përveç kur veprimi i menjëhershëm është thelbësor për të parandaluar shkeljen e ligjeve dhe rregullave të parashikuara më sipër ose përveçse kur siguria kërkon të ndërmerren veprime në pajtim me dispozitat e nenit 14 ose nenit 15, të drejtat e renditura në paragrafin 1 të këtij neni ushtrohen vetëm pas konsultimeve ndërmjet autoriteteve aeronautike, në pajtim me nenin 16 të kësaj marrëveshjeje.

Neni 5

Pagesat për përdorimin e aeroporteve dhe ambienteve

Secila prej palëve kontraktuese mund të vendosë dhe/ose të lejojë që të vendosen pagesa të drejta dhe të arsyeshme për përdorimin e aeroporteve dhe ambienteve të tjera nën kontrollin e saj.

Pagesat e vendosura në territorin e secilës palë kontraktuese për përdorimin e aeroporteve dhe ambienteve të tjera të aviacionit në ngarkim të avionit të shoqërisë ose shoqërive ajrore së/të caktuar(a) nga pala tjetër kontraktuese, nuk mund të jenë më të larta se ato të vendosura në ngarkim të avionëve të shoqërisë ose shoqërive ajrore kombëtare, që janë të angazhuara në shërbime të ngjashme ajrore ndërkombëtare.

Neni 6

Përfshirjet nga detyrimet doganore dhe detyrime të tjera

1. Avioni që përdoret në shërbime ajrore ndërkombëtare nga shoqëria ose shoqëritë ajrore e/të caktuar(a) nga njëra palë kontraktuese, si dhe pajisjet e tyre të zakonshme, pjesë këmbimi, ngarkesa me karburant dhe lubrifikantë dhe depot e avionit (përfshirë, ushqimet, pijet dhe duhanin) në bord, ky avion përjashtohet mbi bazën e reciprocitetit nga detyrimet e importit, përfshirë këtu tarifën doganore, akcizën, TVSH-në, taksa dhe tatime të tjera që paguhen në import, tarifën e inspektimit dhe detyrime apo taksa të tjera në momentin e mbërritjes në territorin e palës tjetër kontraktuese, me kusht që pajisje dhe ngarkesa të tilla të mbeten në bordin e avionit deri në kohën kur ato rieksporthen.

2. Ngarkesa me karburante, pjesë këmbimi, pajisje të zakonshme dhe depot e avionit, të futura në territorin e secilës prej palëve kontraktuese apo në emër dhe për llogari të shoqërisë ose shoqërive ajrore së/të caktuar(a) të palës kontraktuese apo të marra në bord të avionit të përdorur nga kjo ose këto shoqëri ajrore të caktuara, me qëllim vetëm për t'u përdorur në kryerjen e shërbimeve ajrore ndërkombëtare, do të përjashtohen nga të gjitha detyrimet dhe pagesat kombëtare, përfshirë detyrimet tatimore dhe tarifën e inspektimit të vendosura në territorin e palës së parë kontraktuese edhe kur këto furnizime duhet të përdoren në pjesë të udhëtimit të kryer nëpër territorin e palës kontraktuese, ku ato merren në bord. Materialet e përmendura më lart mund të kërkojnë të mbahen nën mbikëqyrjen apo kontrollin e doganave.

3. Pajisjet e zakonshme, pjesët e këmbimit, depot e avionit dhe ngarkesat me lubrifikantë, të transportuar në rrugë ajrore, të cilat mbahen në bordin e anijes të çdonjëres prej palëve kontraktuese, mund të shkarkohen në territorin e cilësdo palë kontraktuese vetëm me miratimin e autoriteteve doganore të palës kontraktuese, e cila lejohet të kërkojë që këto materiale të vendosen nën mbikëqyrjen e tyre deri në kohën kur ato rieksporthen apo ndryshe disponohen në përputhje me rregullat doganore.

4. Sendet e luajtshme të shoqërisë ose shoqërive ajrore të caktuara nga një palë kontraktuese, si: pajisje zyrash, materiale pune në zyra, dokumente udhëtimi, përfshirë bileta të linjës ajrore, fatura të linjave ajrore, si dhe materiale reklamuese dhe artikuj për shpërndarje, të futura në territorin e palës tjetër kontraktuese, përjashtohen nga detyrimet e importit, përfshirë këtu tarifën doganore, akcizën, TVSH-në, tarifën e inspektimit dhe detyrime apo taksa të tjera që paguhen në import.

Neni 7

Dispozita financiare

Secila palë kontraktuese ndërmerr që t'i japë shoqërisë ose shoqërive ajrore së/të caktuar(a) të palës tjetër kontraktuese të drejtën e transferimit falas, në normën zyrtare të këmbimit, të tepicës së të ardhurave mbi shpenzimet e realizuara në territorin e saj në lidhje me transportin e pasagjerëve, bagazheve, transfertave postare dhe mallrave nga shoqëria ose shoqëritë ajrore e/të caktuar(a) nga pala tjetër kontraktuese. Në të gjitha rastet kur sistemi i pagesës ndërmjet palëve kontraktuese rregullohet nga një marrëveshje e veçantë, ajo marrëveshje do të zbatohet.

Neni 8

Përfaqësimi teknik dhe tregtar

1. Shoqëria ose shoqëritë ajrore e/të caktuar(a) nga një palë kontraktuese ka të drejtë të ruajë përfaqësimin e vet në territorin e palës tjetër kontraktuese.

2. Shoqërisë ose shoqërive ajrore së/të caktuar(a) nga një palë kontraktuese, i lejohet, në përputhje me ligjet dhe rregullat e palës tjetër në lidhje me hyrjen, qëndrimin dhe punësimin, të sjellë dhe të mbajë në territorin e palës tjetër kontraktuese, staf menaxhues shitjesh, teknik, operacional dhe staf tjetër specialistësh që i nevojitet për shërbimet ajrore.

3. Në rastin e caktimit të një agjenti të përgjithshëm apo të një agjenti të përgjithshëm shitjesh, ky agjent caktohet në përputhje me ligjet dhe rregullat përkatëse të zbatueshme të secilës palë kontraktuese.

4. Në përputhje me ligjet dhe rregullat kombëtare të zbatueshme në secilën palë kontraktuese, çdo shoqëri ajrore e caktuar ka të drejtë të angazhohet për shitjen e shërbimit të transportit ajror në territorin e palës tjetër kontraktuese në mënyrë të drejtpërdrejtë apo nëpërmjet agjentit të saj dhe çdo person do të ketë mundësi të blejë këtë lloj shërbimi transporti.

Neni 9

Normat e hyrjes dhe të verifikimit

1. Ligjet, rregullat dhe normat në fuqi në një prej palëve kontraktuese në lidhje me hyrjen apo nisjen nga territori i saj i pasagjerëve, ekuipazhit, ngarkesës dhe postës së avionit (si për shembull: rregullat në lidhje me hyrjen, verifikimin, emigrimin, pasaportat, doganat dhe karantinën) janë të zbatueshme për pasagjerët, ekuipazhin, ngarkesën dhe postën e avionit të një shoqërie ajrore të caktuar nga pala tjetër kontraktuese, ndërsa ajo ndodhet në territorin e palës së parë kontraktuese.

2. Ligjet dhe normat e një pale kontraktuese në lidhje me pranimin, qëndrimin apo largimin nga territori i saj i avionëve të angazhuar në navigimin ajror ndërkombëtar apo me operimin dhe navigimin e një avioni të tillë kur ai ndodhet në territorin e tij, zbatohen për avionët e të dyja palëve kontraktuese pa dallim për sa i përket shtetësisë dhe duhen respektuar nga avionët të tillë me hyrjen apo largimin nga andej, apo kur janë brenda territorit të palës kontraktuese.

3. Pasagjerët, bagazhet, ngarkesat dhe posta në transit përgjatë territorit të një pale kontraktuese janë objekt i një forme të thjeshtuar kontrolli doganor dhe/ose kontrolli të emigracionit. Bagazhet, ngarkesa dhe posta përjashtohen nga detyrimet doganore, tarifat e inspektimit dhe detyrime dhe pagesa të tjera kombëtare nëse janë në transit të drejtpërdrejtë.

Neni 10

Dispozita mbi kapacitetet

1. Do të ketë mundësi të drejtë dhe të barabartë për shoqërinë ose shoqëritë ajrore e/të caktuar(a) të secilës palë kontraktuese për të kryer shërbimet e rëna dakord në çfarëdo itinerari të specifikuar në përputhje me nenin 2 të kësaj marrëveshjeje ndërmjet territoreve të tyre përkatëse.

2. Gjatë kryerjes së shërbimeve të rëna dakord në itineraret e specifikuara në përputhje me nenin 2 të kësaj marrëveshjeje, shoqëria ose shoqëritë ajrore e/të caktuar(a) të cilësdo palë kontraktuese merr parasysh interesin e shoqërisë ose shoqërive ajrore së/të caktuar(a) të palës tjetër kontraktuese, në mënyrë që të mos ndikojë padrejtësisht te shërbimet ajrore që shoqëria ajrore e fundit kryen në të gjitha itineraret apo pjesë të tyre.

3. Shërbimet e rëna dakord të ofruara nga shoqëria ajrore e caktuar, ruajnë si objektiv parësor ofrimin, në një faktor të arsyeshëm ngarkese, të kapaciteteve të përshtatshme për të përmbushur kërkesat aktuale dhe të parashikuara në mënyrë të arsyeshme për transport të pasagjerëve, postës dhe ngarkesës, që kanë origjinë apo destinacion territorin e palës kontraktuese që ka caktuar shoqërinë ajrore. E drejta e shoqërisë ose shoqërive ajrore së/të caktuar(a) të cilësdo pale kontraktuese për të marrë në bord apo për të

zbritur në vendin në territorin e palës tjetër kontraktuese trafik ndërkombëtar të destinuar për apo që vjen nga vende të treta, duhet të jenë në përputhje me parimet se ky trafik do të jetë me natyrë plotësuese dhe kapaciteti duhet të jetë i lidhur me:

- a) nevojat e trafikut ndërmjet territorit të palës kontraktuese që ka caktuar shoqërinë ose shoqëritë ajrore dhe vendeve në itineraret e specifikuar;
- b) kërkesat e trafikut të zonave përmes të cilave kalon linja ajrore, pasi janë marrë parasysh shërbime të tjera ajrore të operuara nga shoqëri ajrore të shteteve që përbëjnë zonën; dhe
- c) kërkesat e linjës ajrore përgjatë operimit.

Neni 11

Miratimi i kalendarëve të fluturimeve

1. Shoqëria ose shoqëritë ajrore e/të caktuar(a) komunikojnë me autoritetet aeronautike të palëve kontraktuese jo më vonë se tridhjetë ditë përpara nisjes së shërbimeve për të cilat është rënë dakord në itineraret e specifikuar në përputhje me nenin 2 të kësaj marrëveshjeje, llojin e shërbimit, llojet e avionëve që do të përdoren dhe kalendarët e fluturimeve. Kjo në të njëjtën mënyrë zbatohet për ndryshimet e mëvonshme, si dhe përpara çdo kalendar veror dhe dimëror.

2. Autoritetet aeronautike që marrin në dorëzim këtë kalendar fluturimesh, normalisht aprovojnë kalendarët apo sugjerojnë modifikimet në ta. Në çdo rast, shoqëria ose shoqëritë ajrore e/të caktuar(a) nuk i fillojnë shërbimet e tyre përpara miratimit të kalendarëve nga autoritetet aeronautike përkatëse. Kjo dispozitë zbatohet në të njëjtën mënyrë edhe për ndryshime të mëvonshme.

Neni 12

Informacione dhe statistika

Autoritetet aeronautike të secilës palë kontraktuese duhet t'u paraqesin autoriteteve aeronautike të palës tjetër kontraktuese, me kërkesë të tyre, të dhëna periodike apo të dhëna të tjera statistikore, siç mund të jetë e nevojshme në mënyrë të arsyeshme, me qëllim rishikimin e kapacitetit të ofruar nga shoqëria ose shoqëritë ajrore e/të caktuar(a) nga pala e parë kontraktuese në itineraret e specifikuar në përputhje me nenin 2 të kësaj marrëveshjeje. Këto të dhëna përfshijnë informacionin e kërkuar për të përcaktuar sasinë e trafikut të kryer.

Neni 13

Vendosja e tarifave

1. Tarifat e çfarëdolloj shërbimi të rënë dakord vendosen në nivele të arsyeshme, duke u kushtuar vëmendje të duhur të gjithë faktorëve të rëndësishëm, përfshirë shpenzimet e operimit, fitimin e arsyeshëm, karakteristika të shërbimit apo në itineraret e ndryshueshme (si standardet e shpejtësisë dhe të akomodimit) dhe tarifat e linjave të tjera ajrore për çfarëdolloj pjese të itinerarit të specifikuar, këto tarifa duhet të përcaktohen në përputhje me dispozitat e mëposhtme të këtij neni.

2. Në lidhje me tarifat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni, nëse është e mundur, bihet dakord për sa i përket secilit prej itinerareve të specifikuar ndërmjet shoqërive ajrore të caktuara në fjalë në konsultim, kur është e nevojshme me shoqëri të tjera ajrore që operojnë në të gjithë apo një pjesë të këtij itinerari. Tarifat e rëna dakord në këtë mënyrë duhet të aprovohen nga autoritetet aeronautike të paktën nëntëdhjetë (90) ditë përpara datës së propozuar për paraqitjen e këtyre tarifave. Kjo periudhë mund të shkurtohet në raste të veçanta me marrëveshje me autoritetet përkatëse të aeronautikës.

3. Nëse shoqëritë ajrore të caktuara nuk mund të bien dakord mbi asnjë prej këtyre tarifave apo

nëse për disa arsye nuk mund të bihet dakord mbi një tarifë në përputhje me dispozitat e paragrafit 2 të këtij neni, autoritetet e aeronautikës të palëve kontraktuese duhet të përpiqen ta përcaktojnë atë me marrëveshje ndërmjet njëri-tjetrit.

4. Nëse autoritetet e aeronautikës nuk mund të bien dakord për miratimin e asnjë tarife të paraqitur atyre, në bazë të paragrafit 2 të këtij neni ose në përcaktimin e çfarëdo tarife sipas paragrafit 3, çështja u referohet palëve kontraktuese për t'u zgjidhur në përputhje me dispozitat e nenit 17 të kësaj marrëveshjeje.

5. Në pritje të përcaktimit të tarifave në përputhje me dispozitat e këtij neni, tarifat tashmë në fuqi do të kenë përparësi. Megjithatë, një tarifë nuk do të zgjatet në bazë të këtij paragrafi për më shumë se dymbëdhjetë (12) muaj pas datës në të cilën ajo do të kishte skaduar.

Neni 14

Siguria e aviacionit

1. Çdo palë kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë në lidhje me standardet e sigurisë në çdo zonë mbi ekuipazhin ajror, avionët apo operimin e tyre, të miratuara nga ana e palës tjetër kontraktuese. Ky konsultim zhvillohet brenda tridhjetë (30) ditëve nga kjo kërkesë.

2. Nëse pas këtyre konsultimeve, njëra palë kontraktuese konstaton se pala tjetër kontraktuese nuk mban dhe administron në mënyrë efektive standardet e sigurisë në çfarëdo zone të tillë, që janë të paktën të barabarta me standardet minimale të përcaktuara në atë kohë sipas konventës, pala e parë kontraktuese njofton palën tjetër kontraktuese në lidhje me këto konstatime, si dhe hapat që konsiderohen të nevojshëm në përputhje me ato standarde minimale dhe që pala tjetër kontraktuese të marrë masat e duhura korrigjuese. Pamundësia nga pala tjetër kontraktuese për të marrë masa të përshtatshme brenda pesëmbëdhjetë (15) ditëve apo një periudhë më të gjatë që mund të bihet dakord, do të përbëjë shkak për zbatimin e nenit 4 të kësaj marrëveshjeje.

3. Pavarësisht detyrimeve të përmendura në nenin 33 të Konventës, është rënë dakord se çfarëdo avioni i operuar nga shoqëritë ajrore të njëres prej palëve kontraktuese për shërbime për në apo nga territori i palës tjetër kontraktuese, kur ndodhet në territorin e palës tjetër kontraktuese mund të bëhet objekt i hetimit nga përfaqësues të autorizuar të palës tjetër kontraktuese në bord dhe rreth avionit, për të kontrolluar, si vlefshmërinë e dokumenteve të tij dhe ato të anëtarëve të tij të ekuipazhit dhe kushtet e dukshme të avionit dhe pajisjeve të tij (në këtë nen të quajtur “inspektim të avionit dhe personelit”), me kusht që kjo të mos sjellë vonesa të paarsyeshme.

4. Nëse një “inspektim i avionit dhe i personelit” apo një sërë inspektimesh të tilla, shkaktojnë lindjen e:

a) shqetësimeve serioze që një avion apo operimi i një avioni nuk respekton standardet minimale të përcaktuara në atë kohë sipas Konventës; ose

b) shqetësimeve serioze se ka një mungesë të mirëmbajtjes së efektshme dhe administrimit të standardeve të sigurisë të përcaktuara në atë kohë sipas Konventës.

Pala kontraktuese që kryen një inspektim për qëllime të nenit 33 të Konventës, është e lirë të konkludojë se kërkesat sipas të cilave certifikata apo licenca për sa i përket këtij avioni apo ekuipazhit të këtij avioni, janë lëshuar dhe janë bërë të vlefshme apo kërkesat sipas të cilave ky avion operohet, nuk janë të barabarta apo më të larta se standardet minimale të përcaktuara në bazë të Konventës.

5. Në rast se nga ana e përfaqësuesit të shoqërisë ajrore mohohet hyrja për qëllim të kryerjes së një “inspektimi të avionit dhe personelit” të një avioni të operuar nga ajo shoqëri ose shoqëritë ajrore e/të një prej palëve kontraktuese në përputhje me paragrafin 3 të këtij neni, pala tjetër kontraktuese është e lirë të konkludojë se ngrihen shqetësime serioze të tipit të përmendur në paragrafin 4 më lart të këtij neni dhe të nxjerrë konkluzionet e përmendura në këtë paragraf.

6. Secila palë kontraktuese rezervon të drejtën për të pezulluar apo ndryshuar autorizimin e operimit të një shoqërie ajrore të palës tjetër kontraktuese menjëherë, në rast se pala e parë kontraktuese konkludon se, si rezultat i një “inspektimi të avionit dhe personelit”, një serie “inspektimesh të avionit dhe personelit”, një mohim i hyrjes për “inspektim të avionit dhe personelit”, konsultimi apo ndryshe, veprimi

i menjëhershëm është thelbësor për sigurinë e një operimi të një shoqërie ajrore.

7. Çfarëdo veprimi nga njëra prej palëve kontraktuese në përputhje me paragrafët 2 ose 6 më lart të këtij neni do të ndërpritet kur arsyeya për marrjen e këtij veprimi pushon së ekzistuari.

8. Certifikatat apo gatishmëria për fluturim, certifikatat e kompetencës dhe licencat e lëshuara apo të bëra të vlefshme nga njëra palë kontraktuese dhe ende në fuqi, njihen si të vlefshme nga pala tjetër kontraktuese për qëllim të operimit të shërbimeve të parashikuara në këtë marrëveshje, me kusht që kërkesat sipas të cilave certifikata apo licenca të tilla janë lëshuar apo bërë të vlefshme, të jenë të njëjta apo më të larta se standardet minimale që janë caktuar apo mund të përcaktohen në përputhje me Konventën. Megjithatë, secila palë kontraktuese rezervon të drejtën për të refuzuar që të njohë për qëllim të fluturimeve mbi territorin e saj, certifikata të kompetencës apo licencime të dhëna shtetasve të saj apo të bëra të vlefshme për ta nga ana e palës tjetër kontraktuese apo nga çdo shtet tjetër.

9. Nëse privilegjet apo kushtet e licencave apo certifikatave të përmendura në paragrafin 8 të mësipërm të këtij neni, të lëshuara nga autoritetet aeronautike të një prej palëve kontraktuese për çdo person apo shoqëri ose shoqëritë ajrore të caktuar(a) apo për sa i përket një avioni që operon shërbimet e rëna dakord në itineraret e specifikuar, do të lejonte një ndryshim nga standardet e përcaktuara në Konventë dhe një ndryshim, i cili është depozituar në Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, autoritetet e aeronautikës të palës tjetër kontraktuese mund të kërkojnë konsultime në pajtim me nenin 16 të kësaj marrëveshjeje me autoritetet aeronautike të asaj pale kontraktuese, me qëllim bindjen e tyre se praktika në fjalë është e pranueshme për ta. Mosarritja e një marrëveshjeje të pranueshme do të përbëjë shkak për zbatimin e nenit 4 të kësaj marrëveshjeje.

Neni 15

Siguria e aviacionit

1. Palët kontraktuese ripohojnë, në përputhje me të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas të drejtës ndërkombëtare, se detyrimet e tyre ndaj njëri-tjetrit për mbrojtjen e sigurisë së aviacionit civil kundër akteve të ndërhyrjes së paligjshme formojnë pjesë përbërëse të kësaj marrëveshjeje. Pa kufizuar përgjithësimin e të drejtave dhe detyrimeve të tyre sipas së drejtës ndërkombëtare, palët kontraktuese veprojnë veçanërisht në përputhje me dispozitat e Konventës për Veprat Penale dhe akte të tjera të caktuara, të kryera në bordin e një avioni, nënshkruar në Tokio më 14 shtator 1963, Konventa për Shtypjen e Konfiskimit të Paligjshëm të Avionëve, të nënshkruar në Hagë më 16 dhjetor 1970, Konventa për Shtypjen e Veprimeve të Paligjshme kundër Sigurisë së Aviacionit Civil, të nënshkruar në Montreal më 23 shtator 1971, protokollin e saj shtesë për shtypjen e veprimeve të paligjshme në aeroporte që i shërbejnë Aviacionit Civil Ndërkombëtar, të nënshkruar në Montreal më 24 shkurt 1988, Konventës për Shënjimimin e Lëndëve Eksplozive Plastike për Qëllimin e Zbulimit, të nënshkruar në Montreal më 1 mars 1991 dhe çdo konventë tjetër për sigurinë e aviacionit në të cilën palët kontraktuese bëhen palë.

2. Në bazë të një kërkesë, palët kontraktuese i paraqesin njëra-tjetrës të gjithë ndihmën e nevojshme për të parandaluar veprime të konfiskimit të paligjshëm të avionëve civilë dhe veprime të paligjshme kundër sigurisë së avionëve të tillë dhe pasagjerëve, dhe ekuipazhit të tyre, aeroporteve dhe ambienteve të tyre të navigimit ajror dhe çdo rrezik tjetër ndaj sigurisë së aviacionit civil.

3. Në marrëdhëniet e tyre të ndërsjella, palët kontraktuese veprojnë në pajtim me standardet e sigurisë së aviacionit dhe për sa kohë që zbatohen nga ato, praktikat e rekomanduara të përcaktuara nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil dhe të caktuara si shtojca në Konventë, dhe kërkojnë që operuesit e avionëve të regjistrit të tyre, operatorët që kanë selinë e tyre qendrore të aktivitetit tregtar apo qëndrimin e përhershëm në territorin e tyre dhe operuesit e aeroporteve në territorin e tyre, të veprojnë në pajtim me këto dispozita për sigurinë e aviacionit. Secila palë kontraktuese këshillon palën tjetër kontraktuese për çdo ndryshim ndërmjet rregullave të saj kombëtare dhe praktikave dhe standardeve të sigurisë së aviacionit, të vendosura nga Konventa. Çdo palë kontraktuese mund të kërkojë konsultime me palën tjetër kontraktuese në çdo kohë për të diskutuar ndryshime të tilla. Në këtë paragraf, referimi të standardet e sigurisë së aviacionit përfshin çdo ndryshim të njoftuar nga palët kontraktuese në fjalë.

4. Secila palë kontraktuese garanton se brenda territorit të saj janë marrë masa efektive për

mbrojtjen e avionit, kontrollin e pasagjerëve dhe sendet që ata marrin me vete, dhe për kryerjen e kontrolleve të përshtatshme në ekuipazh, ngarkesë (përfshirë bagazhet e dorës) dhe depot e avionit përpara hipjes në avion dhe gjatë hipjes apo ngarkimit dhe se këto masa do të përshtaten për t'iu përgjigjur rritjes së rrezikut. Secila palë kontraktuese bie dakord që shoqërisë/ve të saj të caktuar(a) mund t'u kërkohej të respektojnë dispozitat e sigurisë së aviacionit, të përmendura në paragrafin 3, të kërkuara nga pala tjetër kontraktuese për hyrjen, largimin apo gjatë kohës së qëndrimit në territorin e asaj pale tjetër kontraktuese. Secila palë kontraktuese duhet, gjithashtu, të veprojë në mënyrë të favorshme me çdo kërkesë nga pala tjetër kontraktuese për masa të veçanta sigurie, të arsyeshme për të përmbushur nevojat në lidhje me një rrezik të caktuar.

5. Kur ndodh një incident apo rrezik për incident për konfiskim të paligjshëm të avionit civil kundër sigurisë së këtij avioni, pasagjerëve të tyre apo ekuipazhit, aeroporteve apo agjentëve të navigimit ajror, palët kontraktuese ndihmojnë njëra-tjetrën duke lehtësuar komunikimin dhe masa të tjera të përshtatshme, që synojnë t'i japin fund sa më shpejt të jetë e mundur këtij incidenti apo rreziku, në përputhje me një rrezik minimal për jetën.

6. Secila palë kontraktuese do të ketë të drejtë, në rast se shoqëria ose shoqëritë ajrore e/të caktuar(a) e një pale kontraktuese fillon operacionet e shërbimeve të rëna dakord në territorin e palës tjetër kontraktuese, brenda gjashtëdhjetë (60) ditësh pas njoftimit (ose periudhës më të shkurtër, siç mund të bihet dakord ndërmjet autoriteteve aeronautike), për autoritetet aeronautike të saj të kryejë një vlerësim në territorin e palës tjetër kontraktuese, të masave të sigurisë që po kryhen ose të planifikuara për t'u kryer nga operatorët e avionëve në lidhje me fluturimet që vijnë nga ose nisen në territorin e palës kontraktuese të parë. Marrëveshjet administrative për kryerjen e vlerësimeve të tilla do të përcaktohen reciprokisht nga autoritetet aeronautike dhe zbatohen pa vonesë, në mënyrë që të sigurohet që vlerësimet do të zhvillohen shpejt.

7. Secila palë kontraktuese do të marrë masa të tilla, si ajo mund ta gjejë të mundur për të siguruar që një avion, subjekt i një akti të konfiskimit të paligjshëm apo akteve të tjera të ndërhyrjeve të paligjshme që është ulur në territorin e saj, të mbahet në tokë vetëm nëse largimi i tij nevojitet nga detyra mbizotëruese për të mbrojtur jetën njerëzore. Kudoqoftë e mundur, këto masa do të merren në bazë të konsultimeve të ndërsjella.

8. Kur një palë kontraktuese ka baza të arsyeshme për të besuar se pala tjetër kontraktuese ka larguar nga dispozitat e këtij neni, pala e parë kontraktuese mund të kërkojë konsultime të menjëhershme. Konsultime të tilla do të fillojnë brenda pesëmbëdhjetë (15) ditëve nga marrja e një kërkesë të tillë nga secila palë kontraktuese. Mosarritja e një marrëveshjeje të pranueshme brenda pesëmbëdhjetë (15) ditëve nga data e fillimit të konsultimeve ose periudhë tjetër, siç mund të bihet dakord ndërmjet palëve kontraktuese, do të përbëjë shkak për tërheqjen, revokimin, pezullimin ose vendosjen e kushteve mbi autorizimet e shoqërisë ose shoqërive ajrore së/të përcaktuar(a) nga pala tjetër kontraktuese. Kur justifikohet nga një emergjencë ose për të shmangur mospërputhjen e mëtejshme me dispozitat e këtij neni, pala e parë kontraktuese mund të marrë masa të përkohshme në çdo kohë. Çdo veprim i ndërmarrë në përputhje me këtë paragraf, do të ndërpritet me përmbushjen nga pala tjetër kontraktuese të dispozitave të sigurisë të këtij neni.

Neni 16

Konsultime dhe modifikime

1. Shkëmbimi i pikëpamjeve kryhet sipas nevojës ndërmjet autoriteteve aeronautike të palëve kontraktuese për të arritur bashkëpunim më të ngushtë dhe marrëveshje për të gjitha çështjet që lidhen me zbatimin e kësaj marrëveshjeje.

2. Secila palë kontraktuese mund të kërkojë në çdo kohë konsultime me palën tjetër kontraktuese, me qëllim ndryshimin e kësaj marrëveshjeje apo shtojcës së saj. Këto konsultime fillojnë brenda një periudhe prej tridhjetë (30) ditësh nga data e marrjes së një kërkesë të tillë. Çfarëdo ndryshimi në këtë marrëveshje, të rënë dakord si rezultat i këtyre konsultimeve, do të miratohet nga secila palë kontraktuese në përputhje me procedurat e saj kushtetuese dhe do të hyjë në fuqi në datën e shkëmbimit të notave

diplomatike që tregojnë këtë miratim.

3. Nëse ndryshimi ka lidhje vetëm me shtojcën, konsultimet duhet të jenë ndërmjet autoriteteve aeronautike të të dyja palëve kontraktuese. Kur autoritetet bien dakord për një shtojcë të re apo të rishikuar, ndryshimi për të cilin është rënë dakord do të hyjë në fuqi sapo të konfirmohen nëpërmjet shkëmbimit të notave diplomatike.

Neni 17

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Nëse ndërmjet palëve kontraktuese lind ndonjë mosmarrëveshje në lidhje me interpretimin apo zbatimin e kësaj marrëveshjeje, palët kontraktuese duhet fillimisht të përpiqen ta zgjidhin nëpërmjet bisedimeve ndërmjet njëra-tjetrës.

2. Nëse palët kontraktuese nuk arrijnë një zgjidhje me bisedimet brenda gjashtëdhjetë (60) ditëve, ato e referojnë mosmarrëveshjen, te një person apo organ, apo me kërkesë të një prej palëve kontraktuese, te një gjykatë arbitrazhi.

Gjykata e arbitrazhit përbëhet si më poshtë:

a) Çdo palë kontraktuese emëron një arbitër; nëse njëra palë kontraktuese nuk emëron arbitrin e saj brenda gjashtëdhjetë (60) ditëve, ky arbitër emërohet nga presidenti i këshillit të Organizatës së Aviacionit Civil me kërkesë të palës tjetër kontraktuese;

b) Arbitri i tretë, i cili duhet të jetë shtetas i një shteti të tretë dhe që duhet të kryesojë gjykatën e arbitrazhit, emërohet, ose:

1) me marrëveshje ndërmjet palëve kontraktuese; ose

2) nëse brenda gjashtëdhjetë (60) ditësh palët kontraktuese nuk bien dakord, me emërimin nga kryetari i këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil me kërkesë të secilës palë kontraktuese. Nëse kryetari është me të njëjtën shtetësi si ajo e njërës prej palëve kontraktuese, zëvendëskryetari më i vjetër, i cili nuk është skualifikuar mbi këto baza, bën emërimin.

3. Gjykata e arbitrazhit e merr vendimin e saj me shumicë votash. Ky vendim është i detyrueshëm për të dyja palët kontraktuese. Secila palë kontraktuese duhet të mbulojë shpenzimet e anëtarëve të saj, si dhe të përfaqësimit të saj në procedurën e arbitrazhit; shpenzimet për kryetarin dhe çdo shpenzim tjetër do të mbulohen në pjesë të barabarta nga palët kontraktuese. Për sa u përket të gjitha aspekteve të tjera, gjykata e arbitrazhit përcakton procedurën e vet.

4. Gjykata e arbitrazhit përpiqet të japë një vendim me shkrim brenda gjashtëdhjetë (60) ditëve pas përfundimit të seancës ose, nëse nuk zhvillohet seancë, brenda gjashtëdhjetë (60) ditëve pas datës së paraqitjes së dy përgjigjeve.

5. Vendimi i gjykatës së arbitrazhit është përfundimtar dhe detyrues për palët kontraktuese në mosmarrëveshje.

6. Nëse dhe për sa kohë një palë kontraktuese nuk respekton vendimin e dhënë sipas paragrafit 5 të këtij neni, pala tjetër kontraktuese mund të kufizojë, pezullojë ose revokojë çdo të drejtë ose privilegj sipas kësaj marrëveshjeje.

Neni 18

Përfundimi

Secila palë kontraktuese mund të njoftojë në çdo kohë me shkrim palën tjetër kontraktuese nëpërmjet kanaleve diplomatike mbi vendimin e saj për të përfunduar këtë marrëveshje. Një kopje e njoftimit duhet të dërgohet njëkohësisht te sekretari i përgjithshëm i Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil. Nëse ky njoftim është dhënë, kjo marrëveshje do të përfundojë dymbëdhjetë (12) muaj pas datës së marrjes nga pala tjetër kontraktuese të njoftimit për përfundimin, përveç nëse me marrëveshje ndërmjet palëve kontraktuese, njoftimi në fjalë tërhiqet përpara kalimit të këtij afati. Nëse pala tjetër kontraktuese nuk konfirmon marrjen, njoftimi do të konsiderohet se është marrë katërmëdhjetë (14) ditë pas datës së marrjes së kopjes së tij nga sekretari i përgjithshëm i Organizatës Ndërkombëtare të

Aviacionit Civil.

Neni 19

Pajtueshmëria me konventat shumëpalëshe

Në rastin e hyrjes në fuqi të një konvente të përgjithshme shumëpalëshe për transportin ajror të pranuar nga palët kontraktuese, dispozitat e kësaj Konvente do të kenë përparësi. Çdo diskutim me qëllim përcaktimin e shkallës në të cilën kjo marrëveshje përfundon, zëvendësohet, ndryshohet ose plotësohet nga dispozitat e konventës shumëpalëshe, do të kryhet në përputhje me paragrafin 2 të nenit 16 të kësaj marrëveshjeje.

Neni 20

Regjistrimi

Kjo marrëveshje regjistrohet pranë Organizatës Ndërkombëtare për Aviacionin Civil nga shteti ku do të nënshkruhet marrëveshja.

Neni 21

Titujt

Titujt janë vendosur në këtë marrëveshje në krye të çdo neni për qëllim referimi dhe lehtësie dhe në asnjë mënyrë nuk përcaktojnë, kufizojnë apo përshkruajnë objektin apo qëllimin e kësaj marrëveshjeje.

Neni 22

Hyrja në fuqi

Kjo marrëveshje hyn në fuqi pas përmbushjes së kërkesave të brendshme ligjore nga secila palë kontraktuese, të cilat njoftojnë njëra-tjetrën për përmbushjen e kërkesave të tilla nëpërmjet shkëmbimit të notave diplomatike.

Kjo marrëveshje hyn në fuqi ditën e parë të muajit pasardhës nga data e marrjes së njoftimit të fundit.

Në dëshmi të kësaj, të nënshkruarit, të autorizuar rregullisht nga qeveritë e tyre përkatëse, kanë nënshkruar këtë marrëveshje.

Bërë në Tiranë, më 8.4.2013, në dy kopje origjinale, në gjuhën shqipe, arabe dhe angleze, ku të gjitha tekstet janë njëloj autentike. Megjithatë, në rast mospërputhjes për interpretimin e kësaj marrëveshjeje apo shtojcës së saj, teksti në gjuhën angleze do të ketë përparësi.

SHTOJCË

SEKSIONI 1

Rrugët që do të operohen nga shoqëritë ajrore të caktuara të shtetit të Kuvajtit në të dyja drejtimet

Pikat e origjinës	Pikat e ndërmjetme	Pikat e destinacionit	Pika e përtejme
Pika në shtetin e Kuvajtit	Çfarëdo pike	Pika në Republikën e Shqipërisë	Çfarëdo pike

SEKSIONI 2

Rrugët që do të operohen nga shoqëritë ajrore të caktuara të Republikës së Shqipërisë në të dyja drejtimet

Pikat e origjinës	Pikat e ndërmjetme	Pikat e destinacionit	Pika e përfundimit
Pika në Republikën e Shqipërisë	Çfarëdo pike	Pika në shtetin e Kuvajtit	Çfarëdo pike

Shënime:

i) Pikat e ndërmjetme dhe pikat e përfundimit, sipas zgjedhjes së shoqërisë ajrore të caktuar, mund të lihen jashtë për një apo të gjitha fluturimet, me kusht që shërbimet e rena dakord në këto rrugë të fillojnë dhe të përfundojnë në një pikë në territorin e palës kontraktuese që përcakton shoqërinë ajrore.

ii) Shoqëritë ajrore të caktuara të secilës palë kontraktuese, për ndonjërin apo të gjitha fluturimet, mund të ushtrojnë të drejtën e pestë të lirisë së trafikut në çdo pikë të ndërmjetme dhe/ose të përfundimit.