

LIGJ
Nr. 148/2015

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

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës së Singaporit për shërbimet ajrore, sipas tekstit bashkëlidhur këtij ligji.

Neni 2

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

Miratuar në datën 21.12.2015

Shpallur me dekreten nr. 9380, datë 6.1.2016, të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bujar Nishani

MARRËVESHJE

**NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË
DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS SË SINGAPORIT PËR SHËRBIMET AJRORE**

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Republikës së Singaporit (më poshtë e quajtur individualisht “Shqipëria” dhe “Singapori”, përkatësisht dhe së bashku “Palët Kontraktuese”);

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

duke njohur rëndësinë e transportit ajror si mjet për krijimin dhe ruajtjen e miqësisë, mirëkuptimit dhe bashkëpunimit ndërmjet popujve të Palëve Kontraktuese;

me dëshirën për të nxitur një sistem ndërkombëtar aviacioni të bazuar mbi konkurrencën ndërmjet linjave ajrore në treg, me ndërhyrje dhe rregullim qeveritar minimal;

me dëshirën për të lehtësuar zgjerimin e mundësive ndërkombëtare të shërbimeve ajrore;

duke pranuar që shërbimet ndërkombëtare ajrore efikase dhe konkurruese forcojnë tregtinë, mirëqenien e konsumatorëve dhe rritjen ekonomike;

me dëshirën për të mundësuar shkallën më të lartë të sigurisë në shërbimet ndërkombëtare ajrore dhe duke rikonfirmuar shqetësimin e tyre themelor në lidhje me aktet dhe kërcënimet kundër sigurisë në avionë, të cilat rrezikojnë sigurinë e personave ose pronës, duke ndikuar negativisht tek operimi i shërbimeve ajrore dhe duke cenuar besimin publik në sigurinë e aviacionit civil;

kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1

Përkufizime

1. Për qëllimin e kësaj Marrëveshjeje, përveç kur konteksti e kërkon ndryshe, termi:
 - a) “Transportim ajror” do të thotë mbartje publike nga avioni i pasagjerëve, bagazheve, mallrave dhe postës, veçmas ose të kombinuara, me shpërblim ose pagesë;
 - b) “autoritete aeronautike” do të thotë në rastin e Shqipërisë, Ministri i Transportit dhe Infrastrukturës, në personin e Autoritetit të Aviacionit Civil, dhe në rastin e Singaporit, Ministri i Transportit dhe Autoriteti i Aviacionit Civil të Singaporit; ose, në të dy rastet, pasuesit e tyre ose çdo person ose organ tjetër i cili mund të jetë i autorizuar të kryejë çdo funksion që tashmë ushtrohet nga autoritetet e sipërpërmendura ose funksione të ngjashme;
 - c) “Marrëveshje” do të thotë kjo Marrëveshje, anekset e saj dhe çdo ndryshim i tyre;
 - d) “shërbimet e rëna dakord” do të thotë shërbimet e planifikuara ndërkombëtare ajrore në itineraret e specifikuar në aneksin I të kësaj Marrëveshjeje për transportimin e pasagjerëve, bagazheve, mallrave dhe postës, veçmas ose të kombinuara, në pajtim me të drejtat e rëna dakord për kapacitetin;
 - e) “kapacitet” janë shumatat e shërbimeve të parashikuara në këtë Marrëveshje, zakonisht të matura në numrin e fluturimeve (frekuencat) ose vendet, tonët e mallrave që ofrohen në një treg (palë qytetesh ose nga vendi në vend) ose në një itinerar gjatë një periudhe të caktuar, si në ditë, javë, sezon ose vit;
 - f) “Konventë” do të thotë Konventa për Aviacionin Ndërkombëtar Civil, e hapur për nënshkrim në Çikago, më 7 dhjetor 1944, që përfshin çdo aneks të miratuar sipas nenit 90 të asaj Konvente dhe çdo ndryshim i anekseve ose Konventës sipas neneve 90 dhe 94 të saj, në masën që këto anekse ose ndryshime kanë hyrë në fuqi për të dy Palët Kontraktuese;
 - g) “linjë ajrore e caktuar” do të thotë një linjë ajrore që është caktuar dhe autorizuar për të operuar shërbimet e rëna dakord në pajtim me nenin 4 (Caktimi dhe Autorizimi) i kësaj Marrëveshjeje;
 - h) “transportim ajror i kombinuar” është mbartja publike nga avioni dhe nga një ose më shumë tipa të transportit rrugor të pasagjerëve, bagazheve, mallrave dhe postës, veçmas ose në kombinim, me shpërblim ose pagesë;
 - i) “tarifë” është çdo biletë, kuotë ose pagesë për mbartjen e pasagjerëve, bagazheve dhe/ose mallrave (duke përjashtuar postën) në transportimin ajror (duke përfshirë çdo mënyrë tjetër transporti në lidhje me të) që vendoset nga linjat ajrore, duke përfshirë agjentët e tyre dhe kushtet që rregullojnë ofrimin e kësaj bilete, kuote ose pagese;
 - j) “territor” në lidhje me një shtet, ka kuptimin e caktuar atij në nenin 2 të Konventës;
 - k) “pagesa të përdoruesit” do të thotë një pagesë ngarkuar linjave ajrore nga autoriteti kompetent ose që lejohet nga ky autoritet për t’u kryer, për ofrimin e pronës ose të pajisjeve në aeroport apo pajisjeve të navigimit ajror, ose pajisjeve ose shërbimeve të sigurisë së aviacionit, duke përfshirë shërbimet dhe pajisjet përkatëse, për avionin, ekuipazhin e tyre, pasagjerët dhe mallrat;
 - l) “shërbim ajror”, “shërbim ndërkombëtar ajror”, “linjë ajrore” dhe “ndalim jo për qëllime trafiku” kanë kuptimet që u janë dhënë në aneksin 96 të Konventës;
 - m) “pajisje avioni”, “rezerva” dhe “pjesë këmbimi” kanë kuptimet që u jepen në aneksin 9 të Konventës;
 - n) “itinerar i specifikuar” do të thotë një itinerar i specifikuar në aneksin I të kësaj Marrëveshjeje; dhe
 - o) të gjitha referencat në fjalët në njëjës interpretohen sikur përfshijnë shumësin dhe të gjitha referencat në fjalët në shumës interpretohen sikur përfshijnë njëjësin, sipas kontekstit.

Neni 2 Dhënia e të drejtave

1. Secila Palë Kontraktuese i jep Palës tjetër Kontraktuese të drejtat e mëposhtme në lidhje me shërbimet ndërkombëtare ajrore të kryera nga linjat ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese:
 - a) e drejta për të fluturuar përmes territorit të saj pa u ulur;
 - b) e drejta për të bërë ndalesa në territor për qëllime jo të trafikut;

c) e drejta për të bërë ndalesa në pikat e itinerarit të specifikuar në aneksin e kësaj Marrëveshjeje për qëllimin e marrjes në bord dhe zbritjes së udhëtarëve, bagazheve, mallrave dhe postës, veçmas ose të kombinuara; dhe

d) të drejtat e shprehura ndryshe në këtë Marrëveshjeje.

2. Linjat ajrore të çdo Pale Kontraktuese, të ndryshme nga ato të caktuara sipas nenit 3 (Caktimi dhe Autorizimi) të kësaj Marrëveshjeje, gëzojnë edhe të drejtat e specifikuar në paragrafin 1, nënparagrafët “a” dhe “b” të këtij neni.

3. Asgjë në këtë nen nuk konsiderohet t’u japë linjave ajrore të caktuara të secilës Palë Kontraktuese të drejtën për të marrë në bord, në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, pasagjerë, bagazhe, mallra ose postë, veçmas ose të kombinuara, që mbarten me shpërblim ose pagesë dhe të destinuara për një pikë tjetër në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

4. Të gjitha të drejtat e dhëna në këtë nen nga secila Palë Kontraktuese nuk i jepen ndonjë pale të tretë.

Neni 3

Caktimi dhe autorizimi

1. Secila Palë Kontraktuese ka të drejtën të caktojë një ose më shumë linja ajrore për qëllimin e operimit të shërbimeve të rëna dakord në itineraret e specifikuar në aneksin e kësaj Marrëveshjeje dhe të tërheqë ose të ndryshojë këto caktime. Këto caktime, tërheqje ose ndryshime të tyre, sipas rastit, i transmetohen me shkrim me kanale diplomatike Palës tjetër Kontraktuese.

2. Me marrjen e një caktimi të tillë dhe të kërkesës nga linja ajrore e caktuar, në formën dhe mënyrën e parashikuar për autorizimin operativ dhe lejen teknike, autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese japin autorizimin përkatës operativ dhe lejen teknike me vonesë procedurale minimale, me kusht që:

a) regjistrimi dhe selia e linjës ajrore të caktuar të jetë në territorin e Palës Kontraktuese që cakton linjën ajrore;

b) kontrolli i efektshëm rregullator i linjës ajrore të caktuar ushtrohet dhe mbahet nga Pala Kontraktuese që cakton linjën ajrore;

c) linja ajrore e caktuar është në gjendje të bindë autoritetet aeronautike të Palës Kontraktuese që i jepet caktimi, që ajo është e kualifikuar të përmbushë kushtet e parashikuara sipas ligjeve dhe rregulloreve që zbatohen normalisht dhe në mënyrë të arsyeshme për operimin e shërbimeve ndërkombëtare ajrore nga këto autoritete aeronautike në pajtim me Konventën; dhe

d) Pala Kontraktuese që cakton linjën ajrore është në pajtim me nenin 8 (Siguria Teknike e Aviacionit) dhe nenin 9 (Siguria Fizike e Aviacionit) të kësaj Marrëveshjeje.

3. Me marrjen e autorizimit operativ dhe lejes teknike, një linjë ajrore e caktuar mund të fillojë të operojë në çdo kohë shërbimet e rëna dakord për të cilat është caktuar, me kusht që linja ajrore të respektojë dispozitat e zbatueshme të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 4

Refuzimi, revokimi, pezullimi dhe kufizimi i autorizimit operativ ose lejes teknike

1. Autoritetet aeronautike të çdo Pale Kontraktuese kanë të drejtën të refuzojnë, revokojnë, pezullojnë, kufizojnë ose të vendosin kushte për autorizimin operativ ose lejen teknike të një linje ajrore të caktuar të Palës tjetër Kontraktuese, në çdo rast nëse:

a) autoritetet aeronautike të Palës Kontraktuese që i jepet caktimi nuk janë të bindura që regjistrimi dhe selia e linjës ajrore të caktuar janë në territorin e Palës Kontraktuese që cakton linjën ajrore; ose

b) kontrolli i efektshëm rregullator i linjës ajrore të caktuar nuk ushtrohet dhe mbahet nga Pala Kontraktuese që cakton linjën ajrore; ose

c) linja ajrore e caktuar nuk është në gjendje të bindë autoritetet aeronautike të Palës Kontraktuese që i jepet caktimi, që ajo është e kualifikuar të përmbushë kushtet e parashikuara sipas ligjeve dhe rregulloreve që zbatohen normalisht dhe në mënyrë të arsyeshme për operimin e shërbimeve ndërkombëtare ajrore nga këto autoritete aeronautike në pajtim me Konventën; ose

d) Pala Kontraktuese që cakton linjën ajrore nuk është në pajtim me nenin 8 (Siguria Teknike e Aviacionit) dhe nenin 9 (Siguria Fizike e Aviacionit) të kësaj Marrëveshjeje; ose

e) linja ajrore e caktuar nuk operon në pajtim me kushtet e parashikuara sipas kësaj Marrëveshjeje.

2. Përveç kur veprimi i menjëhershëm është thelbësor për të parandaluar shkeljen e ligjeve dhe rregulloreve të parashikuara më sipër ose përveç kur siguria kërkon të ndërmerren veprime në pajtim me dispozitat e nenit 8 (Siguria Teknike e Aviacionit) ose nenin 9 (Siguria Fizike e Aviacionit), të drejtat e renditura në paragrafin 1 të këtij neni ushtrohen vetëm pas konsultimeve ndërmjet autoriteteve aeronautike, në pajtim me nenin 20 (Konsultimet) të kësaj Marrëveshjeje.

3. Ky nen nuk kufizon të drejtat e secilës Palë Kontraktuese për të refuzuar, revokuar, pezulluar, kufizuar ose vendosur kushte mbi autorizimin operues ose lejen teknike të një linje ajrore të caktuar të Palës tjetër Kontraktuese, në pajtim me nenin 8 (Siguria Teknike e Aviacionit) dhe nenin 9 (Siguria Fizike e Aviacionit) të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 5

Zbatimi i ligjeve

1. Ligjet dhe rregulloret e secilës Palë Kontraktuese që rregullojnë hyrjen dhe largimin nga territori i vet të avionit të përfshirë në shërbime ndërkombëtare ajrore, ose operimin dhe navigimin e këtij avioni brenda territorit të vet, zbatohen për avionin e linjave ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese.

2. Ligjet dhe rregulloret e secilës Palë Kontraktuese në lidhje me hyrjen, qëndrimin dhe largimin nga territori i saj të pasagjerëve, ekuipazhit dhe mallrave, duke përfshirë postën, si ato në lidhje me emigrimin, doganat, monedhën, shëndetin dhe karantinën, zbatohen për pasagjerët, ekuipazhin, mallrat dhe postën e mbartur nga avioni i linjave ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese, ndërsa ato janë në këtë territor.

3. Asnjë Palë Kontraktuese nuk i jep preferencë një linje ajrore të saj ose tjetër kundrejt një linje ajrore të caktuar të Palës tjetër Kontraktuese të përfshirë në shërbimet ndërkombëtare ajrore të ngjashme, për zbatimin e ligjeve dhe rregulloreve të parashikuara në këtë nen.

Neni 6

Transiti i drejtpërdrejtë

Pasagjerët, bagazhet, mallrat dhe posta në transit të drejtpërdrejtë përmes territorit të secilës Palë Kontraktuese dhe që nuk largohen nga zona e aeroportit të rezervuar për këtë qëllim, nuk i nënshtrohen shqyrtimit të mëtejshëm, përveç se për arsye të sigurisë së aviacionit, kontrollit të lëndëve narkotike, parandalimit të hyrjes ilegale ose në rrethana të veçanta. Bagazhet dhe mallrat në transit të drejtpërdrejtë përjashtohen nga detyrimet doganore dhe taksa të tjera të ngjashme.

Neni 7

Njohja e certifikatave dhe licencave

1. Certifikatat e përshtatshmërisë për fluturim, certifikatat e kompetencës dhe certifikatat e lëshuara ose të bëra të vlefshme nga një Palë Kontraktuese dhe që mbeten në fuqi, njihen si të vlefshme nga Pala tjetër Kontraktuese për qëllimin e operimit të shërbimeve të rëna dakord, me kusht që kërkesat në të cilat këto certifikata ose licenca janë dhënë ose bërë të vlefshme, të jenë të njëjta ose më të larta se standardet minimale që mund të vendosen në pajtim me Konventën.

2. Nëse privilegjet ose kushtet e licencave ose certifikatave të përmendura në paragrafin 1 më

sipër, të lëshuara ose të bëra të vlefshme nga autoritetet aeronautike të një prej Palëve Kontraktuese për një person ose linjë të caktuar ose në lidhje me një avion që përdoret për operimin e shërbimeve të rëna dakord, lejojnë një dallim nga standardet minimale të vendosura sipas Konventës, pavarësisht nëse për këtë dallim është bërë kërkesë në Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, Pala tjetër Kontraktuese, pa cenuar të drejtat e Palës Kontraktuese, mund të kërkojë konsultime në pajtim me nenin 20 (Konsultimet) me Palën Kontraktuese me qëllim bindjen që praktika në fjalë është e pranueshme për të.

3. Megjithatë, secila Palë Kontraktuese rezervon të drejtën, që për qëllimet e fluturimit ose uljes në territorin e saj, të refuzojë njohjen e certifikatave të kompetencës dhe licencave të dhëna shtetasve të vet nga Pala tjetër Kontraktuese.

Neni 8

Siguria teknike e Aviacionit

1. Secila Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë në lidhje me standardet e sigurisë të miratuara nga Pala tjetër Kontraktuese në çdo sferë në lidhje me pajisjet aeronautike, ekuipazhin e fluturimit, avionin ose operimin e avionit. Këto konsultime zhvillohen brenda 30 (tridhjetë) ditë nga kjo kërkesë.

2. Nëse pas këtyre konsultimeve, një Palë Kontraktuese konstaton që Pala tjetër Kontraktuese nuk mban dhe administron me efektivitet standardet e sigurisë në një sferë të tillë që janë të paktën të barabarta me standardet minimale të vendosura në atë kohë në pajtim me Konventën, Pala e parë Kontraktuese njofton Palën tjetër Kontraktuese për ato konstatime dhe hapat e çmuar të nevojshëm për të respektuar ato standarde minimale dhe që Pala tjetër Kontraktuese të marrë masa të përshtatshme korrigjuese. Mosmarrja nga Pala tjetër Kontraktuese e masave të përshtatshme brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve ose në një afat më të gjatë, siç mund të jetë rënë dakord, janë shkaqe për zbatimin e nenit 4 (Refuzimi, revokimi, pezullimi dhe kufizimi i autorizimit operativ ose lejes teknike) të kësaj Marrëveshjeje.

3. Pavarësisht detyrimeve të përmendura në nenin 33 të Konventës, është rënë dakord që çdo avion i operuar ose në marrëdhënie qiraje në emër të linjës ose linjave ajrore të një prej Palëve Kontraktuese për shërbimet në ose nga territori i Palës tjetër Kontraktuese, ndërsa ndodhet në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, mund t'i nënshtrohet një shqyrtimi nga përfaqësuesit e autorizuar të Palës tjetër Kontraktuese në bord dhe rreth avionit për të verifikuar vlefshmërinë e dokumenteve të avionit dhe ato të ekuipazhit të fluturimit dhe gjendjen e dukshme të avionit dhe pajisjeve të tij (në këtë nen quhet “inspektimi rampe”), me kusht që kjo të mos çojë në vonesë të paarsyeshme.

4. Nëse një inspektim rampe ose një sërë inspektimesh rampe nxjerrin shqetësime serioze, që:

a) një avion ose operimi i një avioni nuk respekton standardet minimale të vendosura në atë kohë, në pajtim me Konventën; ose

b) ka mungesë ruajtjeje dhe administrimi me efektivitet të standardeve të sigurisë në atë kohë, në pajtim me Konventën,

Pala Kontraktuese që kryen inspektimin rampe, për qëllimet e nenit 33 të Konventës, është e lirë të nxjerrë përfundimin që kërkesat sipas të cilave është dhënë ose bërë e vlefshme certifikata ose licencat në lidhje me atë avion ose ekuipazhin e fluturimit ose që kërkesat në të cilat operohet ai avion nuk janë të njëjta ose më të larta se standardet minimale të vendosura në pajtim me Konventën.

5. Në rast se refuzohet hyrja për qëllimin e kryerjes së një inspektimi rampe në një avion të operuar nga ose në emër të linjës ajrore ose linjave ajrore të një Pale Kontraktuese në pajtim me paragrafin 3 të këtij neni nga përfaqësuesi i asaj linje ajrore ose linjave ajrore, Pala tjetër Kontraktuese është e lirë të

nxjerrë përfundimin që ka shqetësime serioze të tipit të përmendur në paragrafin 4 të këtij neni dhe të nxjerrë përfundimet e përmendura në atë paragraf.

6. Secila Palë Kontraktuese rezervon të drejtën të pezullojë ose ndryshojë menjëherë autorizimin operativ të një ose disa linjave ajrore të Palës tjetër Kontraktuese në rastin kur Pala e parë Kontraktuese nxjerr përfundimin që, qoftë si rezultat i një inspektimi rampe apo një sërë inspektimesh rampe, një refuzimi të një inspektimi rampe, konsultimeve apo tjetër, masat e menjëhershme janë thelbësore për sigurinë e operimit të një linje ajrore.

7. Çdo masë e një Pale Kontraktuese, në pajtim me paragrafin 2 ose paragrafin 6 të këtij neni, ndërpritet nëse nuk vazhdon të ekzistojë shkaku për marrjen e asaj mase.

Neni 9

Siguria fizike e Aviacionit

1. Secila Palë Kontraktuese mund të kërkojë në çdo kohë konsultime në lidhje me standardet e sigurisë të miratuara nga Pala tjetër Kontraktuese në çdo fushë në lidhje me pajisjet aeronautike, ekuipazhin, avionin ose operimin e avionit. Këto konsultime zhvillohen brenda tridhjetë (30) ditëve nga kjo kërkesë.

2. Në pajtim me të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas së drejtës ndërkombëtare, Palët Kontraktuese riafirmojnë që detyrimi i tyre kundrejt njëra-tjetrës për të mbrojtur sigurinë e aviacionit civil ndaj veprimeve të ndërhyrjes së paligjshme përbën pjesë integrale të kësaj Marrëveshjeje. Pa cenuar përgjithësinë e të drejtave dhe detyrimeve të tyre sipas së drejtës ndërkombëtare, Palët Kontraktuese, veprojnë veçanërisht në pajtim me dispozitat e Konventës për Veprat Penale dhe Veprimet të Tjera të Caktuara të Kryera në Bordin e Avionit, të nënshkruar në Tokio, më 14 shtator 1963, Konventës për Shtypjen e Konfiskimit të Paligjshëm të Avionit, të nënshkruar në Hagë, më 16 dhjetor 1970, Konventës për Shtypjen e Veprimeve të Paligjshme kundër Sigurisë në Aviacionin Civil, të nënshkruar në Montreal, më 23 shtator 1971, Protokollin e tij Shtesë për Shtypjen e Veprimeve të Paligjshme të Dhunës në Aeroportet që i Ofrojnë Shërbime Aviacionit Ndërkombëtar Civil, të nënshkruar në Montreal, më 24 shkurt 1988, Konventës për Shënjimin e Lëndëve Eksplozive Plastike për Qëllimin e Zbulimit, të nënshkruar në Montreal, më 1 mars 1991, dhe çdo konvente dhe protokoli tjetër të lidhje me sigurinë e aviacionit civil ku aderojnë të dy Palët Kontraktuese.

3. Palët Kontraktuese, me kërkesë, i japin njëra-tjetrës të gjithë ndihmën praktike për të parandaluar veprimet e kapjes së paligjshme të aviacionit civil dhe veprime të tjera të paligjshme kundër sigurisë së këtij avioni, pasagjerëve dhe ekuipazheve të tyre, aeroporteve dhe pajisjeve të navigimit ajror, dhe çdo kërcënim tjetër për sigurinë e aviacionit civil.

4. Palët Kontraktuese, në marrëdhëniet e tyre reciproke, veprojnë në pajtim me dispozitat për sigurinë e aviacionit të vendosura nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil dhe të caktuara si anekse të Konventës, në masën që këto dispozita të sigurisë janë të zbatueshme për Palët Kontraktuese. Secila Palë Kontraktuese kërkon që operatorët e avionit të vendit të regjistrimit ose operatorët e avionit që kanë selinë e aktivitetit ose vendbanimin e përhershëm në territorin e saj dhe operatorët e aeroportit në territorin e saj, të veprojnë në pajtim me këto dispozita për sigurinë e aviacionit.

5. Secila Palë Kontraktuese bie dakord që këtyre operatorëve të avionit t'u kërkohet të respektojnë dispozitat e sigurisë së aviacionit të përmendura në paragrafin 4 të këtij neni dhe në pajtim me ligjet dhe rregulloret në fuqi në Palën tjetër Kontraktuese që kërkojnë për hyrjen, largimin ose gjatë qëndrimit në territorin e Palës tjetër Kontraktuese. Secila Palë Kontraktuese garanton që të zbatohen masa të përshtatshme me efektivitet brenda territorit të saj për të mbrojtur avionin dhe për të inspektuar pasagjerët, ekuipazhin, bagazhin e dorës, bagazhin, mallrat dhe rezervat e avionit para dhe gjatë embarkimit ose ngarkimit. Secila Palë Kontraktuese vepron gjithashtu e gatshme, me kërkesën e Palës tjetër Kontraktuese, për masat e arsyeshme dhe të veçanta të sigurisë për të përballuar një kërcënim të

veçantë.

6. Nëse ndodh një incident ose kërcënim i një incidenti për kapjen e paligjshme të avionit civil ose një veprimi tjetër të paligjshëm ndaj sigurisë së këtij avioni, pasagjerëve dhe ekuipazhit të tyre, aeroporteve ose pajisjeve të navigimit ajror, Palët Kontraktuese asistojnë njëra-tjetrën duke lehtësuar komunikimin dhe masat e tjera të përshtatshme që synojnë ndërprerjen e shpejtë dhe të sigurt të këtij incidenti ose kërcënimi të tillë, në masën që është praktike sipas rrethanave.

7. Nëse një Palë Kontraktuese ka shkaqe të arsyeshme për të besuar që Pala tjetër Kontraktuese u është shmangur dispozitave të këtij neni, autoritetet aeronautike të Palës së parë Kontraktuese mund të kërkojnë konsultime të menjëhershme me autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese. Mosarritja e një marrëveshjeje të pranueshme brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve nga data e kësaj kërkeje përbën shkak për zbatimin e nenit 4 (Refuzimi, revokimi, pezullimi dhe kufizimi i autorizimit operativ ose lejes teknike) të kësaj Marrëveshjeje. Nëse kërkohet nga një emergjencë, ose për të shmangur mospërputhjen e mëtejshme me dispozitat e këtij neni, një Palë Kontraktuese mund të marrë veprim të ndërmjetëm sipas nenit 4 (Refuzimi, revokimi, pezullimi dhe kufizimi i autorizimit operativ ose lejes teknike) të kësaj Marrëveshjeje para kalimit të 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve. Çdo veprim i ndërmarrë në pajtim me këtë paragraf ndërpritet, nëse Pala tjetër Kontraktuese respekton dispozitat e sigurisë të këtij neni.

Neni 10

Tarifat e përdoruesit

1. Asnjë Palë Kontraktuese nuk vendos ose lejon vendosjen e tarifave të përdoruesit për linjat ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese, më të larta se ato që u vendosen linjave ajrore të veta të cilat operojnë shërbime ndërkombëtare të ngjashme ajrore.

2. Secila Palë Kontraktuese inkurajon konsultimet për tarifën e përdoruesit ndërmjet autoriteteve të veta kompetente për tarifën dhe linjave ajrore që përdorin shërbimet dhe pajisjet e dhëna nga këto autoritete që vendosin tarifën, dhe sipas rastit, nëpërmjet organizatave përfaqësuese të këtyre linjave ajrore. Këtyre përdoruesve u bëhet njoftim i arsyeshëm për çdo propozim në lidhje me ndryshimet në tarifën e përdoruesit për t'u dhënë mundësi të shprehin mendimet e tyre para se të bëhen ndryshimet. Çdo Palë Kontraktuese inkurajon më tej autoritetet e saj kompetente për tarifën dhe ata përdorues për të shkëmbyer informacionin përkatës në lidhje me tarifën e përdoruesit.

Neni 11

Detyrimet doganore

1. Mbi bazën e reciprocitetit dhe në masën më të gjerë të mundshme, secila Palë Kontraktuese e përjashton një linjë ajrore të caktuar të Palës tjetër Kontraktuese, sipas ligjeve, rregullave dhe rregulloreve të veta të brendshme, nga detyrimet doganore, akciza, tarifën e inspektimit dhe detyrime dhe pagesa të tjera të brendshme mbi avionët, karburantin, pajisjet tokësore, vajrat lubrifikantë, furnizimet teknike të konsumit, pjesët e këmbimit, duke përfshirë motorët, pajisjet e zakonshme të avionëve, rezervat e avionit, përfshirë ushqimin, pijet, likeret dhe duhanin për shitje ose përdorim nga pasagjerët në sasi të kufizuara gjatë fluturimit dhe artikuj të tjerë, si fletën shoqëruese të mallit të printuar, çdo material të printuar që ka logon e shoqërisë të printuar dhe materialet e zakonshme të publicitetit që shpërndahen falas nga ajo shoqëri ajrore e caktuar, që destinohet për përdorim ose përdoret vetëm në lidhje me operimin ose shërbimin e avionit të linjës ajrore të caktuar të Palës tjetër Kontraktuese që operon shërbimet e rena dakord.

2. Përjashtimet e dhëna nga ky nen zbatohen për artikujt e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni, të cilat:

a) prezantohen në territorin e një Pale Kontraktuese nga ose në emër të linjës ajrore të caktuar të Palës

tjetër Kontraktuese, me kusht që këto artikuj të mund të kërkohen të mbahen nën kontrollin ose mbikëqyrjen doganore; ose

b) mbahen në bordin e avionit për përdorim nga linja ajrore e caktuar e një prej Palëve Kontraktuese me mbërritjen ose largimin nga territori i Palës tjetër Kontraktuese; ose

c) merren në bordin e avionit nga linja ajrore e caktuar e një prej Palëve Kontraktuese në territorin e Palës tjetër Kontraktuese dhe që destinohet për përdorim në operimin e shërbimeve ajrore të rëna dakord,

pavarësisht nëse këto artikuj përdoren ose konsumohen plotësisht brenda territorit të Palës Kontraktuese që jep përjashtimin, me kusht që pronësia mbi këto artikuj të mos transferohet në territorin e kësaj Pale Kontraktuese.

3. Përjashtimet e parashikuara nga ky nen zbatohen, gjithashtu, për rastet kur një linjë ajrore e caktuar e një Pale Kontraktuese ka hyrë në marrëveshje me një linjë tjetër ajrore për huadhënien ose transferimin në territorin e Palës tjetër Kontraktuese të artikujve të specifikuar në paragrafin 1 të këtij neni, me kusht që kjo linjë ajrore tjetër të gëzojë të njëjtin përjashtim nga Pala tjetër Kontraktuese.

Neni 12

Konkurrenca e ndershme

Secila Palë Kontraktuese u jep linjave ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese, mundësi të drejtë dhe të barabartë, në pajtim me ligjet e saj të konkurrencës, për të operuar shërbimet e rëna dakord.

Neni 13

Kapaciteti

1. Secila Palë Kontraktuese i lejon çdo linjë ajrore të caktuar të përcaktojë shpeshhtësinë dhe kapacitetin e shërbimit ndërkombëtar ajror që ofron. Në pajtim me këtë të drejtë, asnjë Palë Kontraktuese nuk kufizon në mënyrë të njëanshme volumin e trafikut, shpeshhtësinë, ose rregullsinë e shërbimit ose tipin apo tipat e avionëve të operuar nga linjat ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese, përveç kur kërkohet për shkaqe doganore, teknike, operationale ose mjedisore, në kushte të barabarta në pajtim me nenin 15 të Konventës.

2. Asnjë Palë Kontraktuese nuk u vendos linjave ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese kërkesën e refuzimit të parë, raportin e ngritjes, tarifën e moskundërshtimit ose ndonjë kërkesë tjetër në lidhje me kapacitetin, shpeshhtësinë ose grafikun që nuk do të ishte në pajtim me qëllimet e Marrëveshjes.

3. Një Palë Kontraktuese mund të kërkojë depozitim të grafikëve, programeve për shërbimet ajrore të paprogramuara ose planet operationale nga linjat ajrore të Palës tjetër Kontraktuese për aprovim mbi bazë jodiskriminuese për të zbatuar kushte të barabarta. Nëse një Palë Kontraktuese kërkon depozitim për qëllime informacioni, ajo minimizon barrën administrative për kërkesat dhe procedurat e depozitimit për ndërmjetësit e transportit ajror dhe për linjat e caktuara të Palës tjetër Kontraktuese.

4. Një linjë ajrore e caktuar e një Pale Kontraktuese u paraqet për aprovim autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, jo më vonë se 45 (dyzet e pesë) ditë para datës së operimit të çdo shërbimi të rënë dakord, grafikun e shërbimeve të synuara, duke specifikuar shpeshhtësinë, tipin e avionit, konfigurimin dhe numrin e vendeve që i ofrohen publikut. E njëjta procedurë zbatohet për çdo ndryshim pasues të grafikëve të aprovuar të linjës ajrore të caktuar.

5. Autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese mund t'i japin njëra-tjetrës, me kërkesë, statistika periodike ose informacion tjetër të ngjashëm në lidhje me trafikun e kryer për shërbimet e rëna dakord.

Neni 14

Tarifat

1. Palët Kontraktuese bien dakord t'u kushtojnë vëmendje të veçantë tarifave që mund të jenë të

kundërshtueshme pasi ato duken diskriminuese në mënyrë të paarsyeshme, tepër të larta ose kufizuese për shkak të abuzimit me pozitën dominuese, ose artificialisht të ulëta për shkak të subvencionit ose mbështetjes së drejtpërdrejtë qeveritare.

2. Çdo Palë Kontraktuese mund të kërkojë njoftimin ose depozitimin e tarifave të propozuara nga linjat ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese për transportin për në ose nga territori i saj. Ky njoftim ose depozitim mund të kërkohet jo më shumë se 30 (tridhjetë) ditë para datës së propozuar për prezantim. Në raste të veçanta, kjo periudhë mund të shkurtohet.

Neni 15

Dërgimi i fitimeve

Çdo Palë Kontraktuese, në pajtim me ligjet e saj të brendshme, lejon linjat ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese, të konvertojnë dhe të dërgojnë jashtë shtetit në vendin e zgjedhur nga linja ajrore e caktuar, me kërkesë, të gjitha të ardhurat lokale nga shitja e shërbimeve ajrore dhe aktivitetet përkatëse të lidhura drejtpërdrejt me shërbimet ajrore më të larta se shumatat e disbursuar lokalisht, ku konvertimi dhe dërgimi lejohen pa kufizim ose diskriminim dhe tatimi në lidhje me to është në normën e këmbimit që zbatohet në datën e kërkesës për konvertimin dhe dërgimin.

Neni 16

Aktivitetet tregtare

1. Çdo Palë Kontraktuese u jep linjave ajrore të caktuara të Palës tjetër Kontraktuese, të drejtën për të shitur dhe tregtuar shërbimet ajrore ndërkombëtare dhe produktet përkatëse në territorin e saj, drejtpërdrejt ose nëpërmjet agentëve apo ndërmjetësve të tjerë sipas zgjedhjes së linjave ajrore të caktuara, duke përfshirë të drejtën për të ngritur zyra, të lidhura në rrjet ose jo.

2. Çdo linjë ajrore e caktuar ka të drejtën të shesë shërbime ajrore në monedhën e Palës tjetër Kontraktuese ose, në diskrecionin e saj, në monedha lirisht të këmbyeshme të vendeve të tjera, dhe çdo person është i lirë të blejë këto shërbime ajrore në monedhat e pranuar nga kjo linjë ajrore e caktuar.

3. Linjat ajrore të caktuara të çdo Pale Kontraktuese kanë të drejtën, në pajtim me ligjet dhe rregulloret e Palës tjetër Kontraktuese në lidhje me hyrjen, qëndrimin dhe punësimin, të sjellin dhe të mbajnë në territorin e Palës tjetër Kontraktuese personelin e tyre menaxherial, teknik, operacional ose specialistë të tjerë të cilët kërkojnë për operimin e shërbimeve ajrore ndërkombëtare.

4. Linjat ajrore të caktuara të çdo Pale Kontraktuese kanë të drejtën të paguajnë për shpenzimet lokale, duke përfshirë blerjen e karburantit, në territorin e Palës tjetër Kontraktuese në monedhën lokale. Në diskrecionin e tyre, linjat ajrore të caktuara të çdo Pale Kontraktuese mund të paguajnë për këto shpenzime në territorin e Palës tjetër Kontraktuese në monedha lirisht të konvertueshme sipas rregulloreve lokale për parane.

Neni 17

Masat bashkëpunuese

1. Në operimin ose ofrimin e shërbimeve të rëna dakord në itineraret e specifikuara në aneksin e kësaj Marrëveshjeje, linjat ajrore të caktuara të secilës Palë Kontraktuese lejohen të angazhohen në masa bashkëpunuese marketingu si hapësirë e bllokuar ose masat e kodeve të përbashkëta, me:

a) një ose disa linja ajrore të të njëjtës Palë Kontraktuese;

b) një ose disa linja ajrore të Palës tjetër Kontraktuese;

c) një ose disa linja ajrore të një vendi të tretë; dhe

d) një ofrues të transportit tokësor të çdo vendi,

me kusht që,

i) të gjitha linjat ajrore në këto masa të kenë autoritetin përkatës për të operuar në itineraret dhe segmentet përkatëse; dhe

ii) në lidhje me çdo biletë të shitur, linja ajrore i bën të qartë blerësit në pikën e shitjes cila linjë ajrore do të operojë faktikisht në çdo sektor të shërbimit dhe me cilën ose cilat linja ajrore hyn në marrëdhënie kontraktuale blerësi.

2. Nëse një linjë ajrore e caktuar i operon shërbimet e rëna dakord sipas një mase me kod të njëjtë, si dhe linja ajrore operuese, kapaciteti i operuar llogaritet kundrejt të drejtave për kapacitet të Palës Kontraktuese që ka caktuar këtë linjë ajrore. Kapaciteti i mbuluar nga një linjë ajrore që vepron si linja ajrore marketuese për shërbimet e kodeve të njëjta të operuara nga linja ajrore të tjera, nuk llogaritet kundrejt të drejtave për kapacitet të Palës Kontraktuese që ka caktuar këtë linjë ajrore marketuese.

Neni 18

Qiramarrja e avionëve

1. Çdo Palë Kontraktuese mund të parandalojë përdorimin e avionit të marrë me qira për shërbimet ajrore sipas kësaj Marrëveshjeje, të cilët nuk përputhen me nenin 8 (Siguria Teknike e Aviacionit) dhe nenin 9 (Siguria Fizike e Aviacionit) të kësaj Marrëveshjeje.

2. Në pajtim me paragrafin 1 të këtij neni, linjat ajrore të caktuara të secilës Palë Kontraktuese mund të përdorin avionin (ose avionin dhe ekuipazhin) të marrë me qira nga çdo shoqëri, duke përfshirë linja ajrore të tjera, me kusht që kjo të mos rezultojë në faktin që linja ajrore qiradhënëse të ushtrojë të drejta trafiku të cilat nuk i ka.

3. Masat e propozuara për qiradhënien i nënshtrohen aprovimit të autoriteteve aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese. Linja ajrore e caktuar që propozon përdorimin e avionit të marrë me qira u jep autoriteteve aeronautike të secilës Palë Kontraktuese, sa më parë të jetë e mundur, një njoftim për kushtet e propozuara për një masë të tillë.

4. Megjithatë, autoritetet aeronautike nuk e refuzojnë aprovimin e masave sipas të cilave linja ose linjat ajrore të caktuara të një Palë Kontraktuese marrin me qira avionë për arsye emergjence, me kusht që periudha e këtyre masave të mos kalojë 90 ditë dhe autoritetet aeronautike të njoftohen për kushtet e këtyre masave, duke përfshirë natyrën e emergjencës.

Neni 19

Shërbimet me transport të kombinuar

Çdo linjë ajrore e caktuar, në pajtim me ligjet e brendshme të Palëve Kontraktuese, lejohet të përdorë transportin e kombinuar, pa kufizim, në lidhje me shërbimet e saj ajrore ndërkombëtare për pasagjerë dhe/ose mallra.

Neni 20

Konsultimet

Përveç kur është parashikuar në nenin 8 (Siguria Teknike e Aviacionit) dhe nenin 9 (Siguria Fizike e Aviacionit) të kësaj Marrëveshjeje, secila Palë Kontraktuese, në çdo kohë, mund të kërkojë konsultime për interpretimin, zbatimin, ose ndryshimin apo përmbushjen e kësaj Marrëveshjeje. Këto konsultime, të cilat mund të jenë nëpërmjet diskutimeve ose me shkrim ndërmjet autoriteteve aeronautike, fillojnë brenda një periudhe prej 60 (gjashtëdhjetë) ditëve nga data kur Pala tjetër Kontraktuese merr një kërkesë me shkrim, përveç kur bihet dakord ndryshe nga Palët Kontraktuese.

Neni 21

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Nëse ndërmjet Palëve Kontraktuese lind një mosmarrëveshje në lidhje me interpretimin ose

zbatimin e kësaj Marrëveshjeje, Palët Kontraktuese fillimisht përpiqen ta zgjidhin me konsultime ose nëpërmjet kanaleve diplomatike.

2. Nëse Palët Kontraktuese nuk arrijnë një zgjidhje të mosmarrëveshjeje me konsultime ose rrugë diplomatike, ajo mund t'i referohet prej tyre atij personi ose organi për të cilin bien dakord ose, me kërkesë me shkrim të një Pale Kontraktuese, i paraqitet për vendim një gjykatë prej tre arbitrash, e cila krijohet në mënyrën e mëposhtme:

a) brenda 60 (gjashtëdhjetë) ditëve pas marrjes së një kërkesë me shkrim për arbitrazh, çdo Palë Kontraktuese cakton një arbitër. Një shtetas i një vendi të tretë, i cili vepron si Kryetar i gjykatës, caktohet si arbitër i tretë me marrëveshje ndërmjet dy arbitrave, brenda 30 (tridhjetë) ditëve nga emërimi i arbitrit të dytë;

b) nëse brenda afateve kohore të përcaktuara në paragrafin 2, nënparagrafin "a", të këtij neni, nuk është bërë një emërim, çdo Palë Kontraktuese mund t'i kërkojë me shkrim Kryetarit të Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, të bëjë emërimin e nevojshëm brenda 30 (tridhjetë) ditëve. Nëse Kryetari është me të njëjtën shtetësi si ajo e një prej Palëve Kontraktuese, Zëvendëskryetari më të vjetër i kërkohet të bëjë emërimin. Nëse Zëvendëskryetari është me të njëjtën shtetësi si ajo e një prej Palëve Kontraktuese, Anëtarit të Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil me vjetërsinë më të gjatë, i cili nuk është me të njëjtën shtetësi si ajo e një Pale Kontraktuese, i kërkohet të bëjë emërimin. Në këtë rast, arbitri i tretë i caktuar nga Kryetari ose Zëvendëskryetari ose Anëtari i Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, sipas rastit, nuk është shtetas ose rezident i përhershëm i Shteteve përkatëse të Palëve Kontraktuese.

3. Përveç kur më poshtë është e parashikuar në këtë nen ose bihet dakord ndryshe nga Palët Kontraktuese, gjykata vendos kufijtë e juridiksionit të saj në pajtim me këtë Marrëveshje dhe vendos procedurën e saj. Me udhëzim të gjykatës ose me kërkesën me shkrim të një prej Palëve Kontraktuese, mbahet një seancë për të përcaktuar saktësisht çështjet që duhet të gjykohen në arbitrazh dhe procedurat specifike që duhet të ndiqen jo më vonë se 15 (pesëmbëdhjetë) ditë pasi gjykata të jetë plotësuar.

4. Përveç kur bihet dakord ndryshe nga Palët Kontraktuese ose caktohet nga gjykata, çdo Palë Kontraktuese paraqet një memorandum brenda 45 (dyzet e pesë) ditëve nga koha kur gjykata është plotësuar. Çdo Palë Kontraktuese mund të dorëzojë një përgjigje brenda 60 (gjashtëdhjetë) ditëve pas paraqitjes së memorandumit të Palës tjetër Kontraktuese. Gjkata zhvillon një seancë me kërkesë me shkrim të një Pale Kontraktuese, ose në diskrecionin e saj, brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve pas plotësimit të afatit të përgjigjeve.

5. Gjkata përpiket të japë një vendim me shkrim brenda 30 (tridhjetë) ditëve pas përfundimit të seancës ose, nëse nuk zhvillohet seancë, brenda 30 (tridhjetë) ditëve pas datës së paraqitjes së dy përgjigjeve. Vendimi merret me shumicë votash.

6. Palët Kontraktuese mund të paraqesin kërkesa me shkrim për sqarime mbi vendimin brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve pas marrjes së tij dhe këto sqarime jepen brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditëve nga një kërkesë e tillë.

7. Vendimi i gjykatës është detyrues për Palët Kontraktuese.

8. Çdo Palë Kontraktuese përballon shpenzimet e arbitrit të caktuar prej saj. Shpenzimet e tjera të gjykatës mbulohen në pjesë të barabarta nga Palët Kontraktuese, duke përfshirë shpenzimet e bëra nga Kryetari, zëvendëskryetari ose anëtari i Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, në zbatim të procedurave të paragrafit 2 të këtij neni.

9. Nëse dhe për sa kohë një Palë Kontraktuese nuk respekton vendimin e dhënë sipas paragrafit 7 të këtij neni, Pala tjetër Kontraktuese mund të kufizojë, refuzojë ose revokojë çdo të drejtë ose privilegj që ajo ka dhënë në bazë të kësaj Marrëveshjeje Palës Kontraktuese, në vonesë ose linjë apo linjave ajrore të caktuara në vonesë.

Ndryshimet

1. Secila Palë Kontraktuese mund të kërkojë në çdo kohë konsultime me Palën tjetër Kontraktuese për qëllimin e ndryshimit të kësaj Marrëveshjeje ose anekseve të saj. Këto konsultime fillojnë brenda një periudhe prej 60 (gjashtëdhjetë) ditësh nga data e marrjes së një kërkesë të tillë. Këto konsultime mund të zhvillohen me diskutime ose korrespondencë.

2. Çdo ndryshim hyn në fuqi nëse konfirmohet nga një shkëmbim i notave diplomatike.

3. Çdo ndryshim i anekseve mund të bëhet me marrëveshje me shkrim ndërmjet autoriteteve aeronautike të Palëve Kontraktuese dhe hyn në fuqi nëse konfirmohet nga një shkëmbim i notave diplomatike.

Neni 23

Marrëveshjet shumëpalëshe

Nëse një marrëveshje shumëpalëshe mbi shërbimet ajrore hyn në fuqi në lidhje me të dyja Palët Kontraktuese, çdo mospërputhje e detyrimeve të Palëve Kontraktuese sipas kësaj Marrëveshjeje dhe marrëveshjes tjetër ndërmjet të dyja Palëve Kontraktuese, zgjidhet në favor të dispozitës/ave që parashikon për linjat ajrore të caktuara në masë më të madhe:

- a) ushtrimin e të drejtave;
- b) sigurinë e aviacionit; ose
- c) sigurinë e aviacionit,

përveç kur bihet dakord ndryshe nga Palët Kontraktuese ose nëse konteksti e kërkon ndryshe.

Neni 24

Zgjidhja

Çdo Palë Kontraktuese, në çdo kohë, mund t'i japë njoftim me shkrim nëpërmjet kanaleve diplomatike, Palës tjetër Kontraktuese për vendimin e saj për të zgjidhur këtë Marrëveshje. Një njoftim i tillë i komunikohet njëkohësisht Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil. Kjo Marrëveshje zgjidhet 12 (dymbëdhjetë) muaj pas datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër Kontraktuese, përveç kur njoftimi tërhiqet me marrëveshje para përfundimit të kësaj periudhe. Në mungesë të njohjes së marrjes nga Pala tjetër Kontraktuese, njoftimi konsiderohet të jetë marrë 14 (katërmëdhjetë) ditë pas marrjes së njoftimit nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

Neni 25

Regjistrimi i Marrëveshjes

Kjo Marrëveshje dhe çdo ndryshim i saj regjistrohen me hyrjen e saj në fuqi tek Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil nga Pala Kontraktuese në territorin e së cilës është nënshkruar kjo Marrëveshje.

Neni 26

Hyrja në fuqi

Marrëveshja hyn në fuqi ditën kur merret njoftimi i fundit me shkrim me notë diplomatike që konfirmon se Palët Kontraktuese kanë përmbushur të gjitha procedurat përkatëse të brendshme që kërkojnë për hyrjen në fuqi të kësaj Marrëveshjeje.

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

Bërë në Singapor, më _____, në dy kopje në gjuhën angleze dhe shqipe, ku të gjithë tekstet janë njëloj autentikë. Në rastin e një mospërputhjeje në interpretim ose mos-marrëveshje, teksti në gjuhën angleze do të ketë përparësi.

Për Këshillin e Ministrave
të Republikës së Shqipërisë
19.1.2015

Ditmir Bushati
Ministër i Punëve të Jashtme

Për Qeverinë e Republikës së Singaporit

9.3.2015

K. Shanmugam
Ministër i Punëve të Jashtme dhe Ministër i Drejtësisë

ANEKSI I
GRAFIKU I ITINERARIT

Grafiku I

Itineraret që do të operohen nga linjat ajrore të caktuara të Shqipërisë:

Pikat e origjinës	Pikat e ndërmjetme	Pikat e destinacionit	Pika të mëtejshme
Çdo pikë në Shqipëri	Çdo pikë	Çdo pikë në Singapor	Çdo pikë

Grafiku II

Itineraret që do të operohen nga linjat ajrore të caktuara të Singaporit:

Pikat e origjinës	Pikat e ndërmjetme	Pikat e destinacionit	Pika të mëtejshme
Çdo pikë në Singapor	Çdo pikë	Çdo pikë në Shqipëri	Çdo pikë

dhe anasjellas.

1. Gjatë operimit të një shërbimi të rënë dakord në një itinerar të specifikuar, çdo linjë ajrore, përveç të drejtave të specifikuara në nenin 2 (Dhënia e të drejtave) të kësaj Marrëveshjeje, për të gjitha të drejtat dhe sipas zgjedhjes së saj:

- i operon fluturimet në një ose të dy drejtimet;
- i kombinon në numra të ndryshëm fluturimesh në operimin e të njëjtit avion;
- shërben pikat e ndërmjetme dhe të mëtejshme dhe pikat në territoret e Palëve Kontraktuese (duke përfshirë pikat bashkë-terminale) në itineraret në çdo kombinim dhe në çdo renditje;
- nuk bën ndalimet në një ose disa pika;
- transferon trafikun, duke përfshirë masat me kode të përbashkëta, nga një avion i caktuar në një avion tjetër të caktuar në çdo pikë të itinerarit;
- shërben pikat prapa çdo pike në territorin e vet me ose pa ndryshuar avionin ose numrin e fluturimit dhe mund t'u ofrojë dhe të reklamojë këto shërbime në publik gjatë dhënies së shërbimeve; dhe

g) bën ndalesa ndërmjet pikave të ndryshme brenda ose jashtë territorit të Palëve Kontraktuese; pa kufizim diskrecional ose gjeografik dhe pa humbjen e asnjë të drejte për të kryer transport i cili normalisht lejohet nga kjo Marrëveshje; me kusht që, me përjashtim të shërbimeve me mallra të ndryshëm, shërbimi t'i shërbejë një pike në territorin e Palës Kontraktuese që ka caktuar linjën ajrore.

2. Në çdo segment ose segmente të itinerareve të mësipërm, çdo linjë ajrore e caktuar mund të kryejë transport ajror ndërkombëtar pa kufizim në lidhje me ndryshimin, në çdo pikë të itinerarit, në tipin ose numrin e avionit të operuar, me kusht që, me përjashtim të shërbimeve me mallra të ndryshëm, në kahun e vajtjes, transporti te një pikë e tillë është vazhdim i transportit nga territori i Palës Kontraktuese që ka caktuar linjën ajrore dhe, në kahun e kthimit, transporti në territorin e Palës Kontraktuese që ka caktuar linjën ajrore është vazhdim i transportit nga tej kësaj pike.

3. Linjat ajrore të caktuara të çdo Pale Kontraktuese kanë të drejtën të ndërpresin shërbimet e tyre ajrore në territorin Palës tjetër Kontraktuese.

ANEKSI II
SHËRBIMET AJRORE TË PAPLANIFIKUARA/ÇARTER

1. Linjat ajrore të caktuara të çdo Pale Kontraktuese kanë të drejtën të operojnë shërbimet ajrore të paplanifikuara ndërmjet Palëve Kontraktuese. Linjat ajrore duhet të kërkojnë paraprakisht leje nga autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese. Këto kërkesa zakonisht paraqiten të paktën 15 (pesëmbëdhjetë) ditë pune përpara operimit të këtyre shërbimeve ajrore.

2. Në pajtim me ligjet dhe rregulloret e veta, shërbimet ajrore të paplanifikuara/çarter të linjave ajrore të caktuara të secilës Pale Kontraktuese nuk cenojnë në mënyrë të parregullt operimin e shërbimeve të itinerareve të rëna dakord.