

LIGJ
Nr. 39/2019

PËR RATIFIKIMIN E MARRËVESHJES, NDËRMJET KËSHILLIT TË
MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË
MBRETËRISË SË ARABISË SAUDITE, 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 Mbretërisë së Arabisë Saudite për shërbimet ajrore, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 2

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

Miratuar në datën 20.6.2019

Shpallur me dekretin nr. 11220, datë 11.7.2019 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Ilir Meta.

MARRËVESHJE

NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE
QEVERISË SË MBRETËRISË SË ARABISË SAUDITE MBI SHËRBIMET AJRORE

PREAMBULË

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Mbretërisë së Arabisë Saudite (të referuara më poshtë si “Palët”);

Duke qenë Palë të Konventës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar, të hapur për nënshkrim më 7 dhjetor 1944 në Çikago;

Duke dëshiruar të promovojnë një sistem aviacioni ndërkombëtar bazuar në konkurrencën ndërmjet linjave ajrore në treg dhe rregullimin dhe ndërhyrjen minimale të qeverisë;

Duke dëshiruar të lehtësojnë zgjerimin e mundësive të shërbimeve ajrore ndërkombëtare;

Duke pranuar që shërbimet ajrore ndërkombëtare konkurruese dhe efikase rrisin tregtinë, mirëqenien e konsumatorëve dhe zhvillimin ekonomik;

Duke dëshiruar të mundësojnë që linjat ajrore t’i ofrojnë udhëtimit dhe transportit publik një sere mundësish të shërbimeve me çmimet më të ulëta që nuk janë diskriminuese dhe nuk përfaqësojnë abuzim me detyrën dominuese, dhe duke dëshiruar të inkurajojnë shoqëritë ajrore individuale të zhvillojnë dhe implementojnë çmimet konkurruese dhe novatore; dhe

Me dëshirën për të garantuar shkallën më të lartë të sigurisë dhe të mbrojtjes në shërbimet ajrore ndërkombëtare dhe duke rikonfirmuar shqetësimin e tyre të thellë për aktet ose kërcënimet

kundër sigurisë së avionit, të cilët rrezikojnë sigurinë e personave apo pronës, ndikon negativisht në funksionimin e shërbimeve ajrore dhe dëmtojnë besimin e publikut në sigurinë e aviacionit civil.

Kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1 Përkufizime

Për qëllimin e kësaj marrëveshje, përveç kur konteksti e kërkon ndryshe:

1. Termi “Konventë” nënkupton Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar, të hapur për nënshkrim në Çikago në datën 7 dhjetor 1944 dhe përfshin çdo shtojcë dhe amendament të miratuar sipas neneve 90 dhe 94 të Konventës, në masën që këto shtojca dhe amendamente kanë hyrë në fuqi ose janë ratifikuar nga të dyja palët.

2. Termi “Autoritetet Aeronautike” nënkupton, në rastin e Qeverisë së Mbretërisë së Arabisë Saudite, Autoritetin e Përgjithshëm të Aviacionit Civil dhe në rastin e Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë, Ministrin e Infrastrukturës dhe Energjisë, në personin e Autoritetit të Aviacionit Civil, dhe në të dyja rastet çdo person tjetër ose organ i autorizuar për të kryer funksione të cilat lidhen me këtë Marrëveshje.

3. Termi “linjë ajrore e përcaktuar” nënkupton një linjë ajrore, e cila është përcaktuar dhe autorizuar në përputhje me nenin 3 të kësaj Marrëveshjeje;

4. Termi “tarifë” nënkupton çdo çmim që duhet të paguhet për transportimin e pasagjerëve, ngarkesave dhe bagazheve dhe kushtet në të cilat aplikohen këto çmime, duke përfshirë çmimet dhe kushtet për agjencinë dhe shërbime të tjera ndihmëse por duke përjashtuar shpërbimin dhe kushtet për transportin e postës;

5. Termi “territor” në lidhje me një shtet ka kuptimin e përcaktuar në nenin 2 të Konventës.

6. Termat “shërbim ajror”, “shërbim ajror ndërkombëtar”, “linjë ajrore” dhe “të ndaluar për qëllime mos-trafiku” kanë kuptimin përkatësisht siç përshkruhet në nenin 96 të Konventës.

7. Termi “Marrëveshje” nënkupton këtë Marrëveshje, shtojcat e saj dhe secilin amendament në të.

8. Termi “Grafik” nënkupton Grafikon e linjave për të kryer shërbime të transportit ajror bashkëlidhur kësaj Marrëveshjeje dhe çdo amendamenti të saj, siç është rënë dakord në përputhje me dispozitat e nenit 170 të kësaj Marrëveshjeje.

9. Termi “kapacitet” në lidhje me “një avion” nënkupton pagesën për ngarkesën e atij avioni në dispozicion të një linje ose të një pjese të linjës.

10. Termi “pjesë këmbimi” nënkupton artikujt e një riparimi ose zëvendësimi për inkorporimin në një avion, duke përfshirë motorët.

11. Termi “pajisje e rregullt” nënkupton artikujt, përveç rezervave dhe pjesëve të këmbimit të një natyre të lëvizshme, për përdorim në bordin e një avioni gjatë fluturimit, duke përfshirë edhe ndihmën e parë dhe pajisjet e mbijetesës.

12. Termi “shërbime dhe pagesa aeroportuale” nënkupton pagesat e bëra në linjat ajrore për sigurimin e avionëve, ekuipazhit të tyre, pasagjerët e aeroportit dhe shërbimet e lundrimit ajror, duke përfshirë shërbime dhe pajisje të tilla.

13. Termi “transport ajror” nënkupton transportin publik nga avionët e pasagjerëve, bagazheve, ngarkesave dhe postës, veçmas apo në kombinim, për dëmshpërbim ose me qira;

14. Termi “transport ajror i brendshëm” është transporti ajror në të cilin pasagjerët, bagazhet, ngarkesat dhe posta të cilat janë marrë në bord në territorin e një Shteti, janë të destinuara për në një pikë tjetër në territorin e të njëjtit Shtet;

15. Termi “transport ajror ndërkombëtar” është transporti ajror në të cilin pasagjerët, bagazhet, ngarkesat dhe posta të cilat janë marrë në bord në territorin e një shteti, janë të destinuara për në një shtet tjetër;

16. Termi “transport intermodal ajror” nënkupton transportin publik me avion dhe me një

ose shumë mënyra sipërfaqësore të transportit të pasagjerëve, bagazheve, ngarkesave dhe postës, veçmas apo në kombinim, për dëmshpërblim ose me qira;

17. Termi “ONAC” është Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil;

18. Termi “kod-ndarje” nënkupton një marrëveshje bashkëpunuese marketingu ndërmjet dy apo më shumë linjave ajrore të përcaktuara për kryerjen e veprimeve.

Neni 2

Dhënia e të drejtave

1. Secila Palë i jep Palës tjetër të drejtat e specifikuar në këtë Marrëveshje, me qëllim krijimin dhe kryerjen e shërbimeve ajrore ndërkombëtare të programuara për linjat e specifikuar në Itinerarin e bashkëlidhur në këtë Marrëveshje. Shërbimet dhe linjat e tilla janë quajtur përkatësisht “shërbimet e pranuar” dhe “linjat e specifikuar”.

2. Një linjë ajrore e përcaktuar nga secila Palë, gjatë kryerjes së një shërbimi të miratuar në një linjë të caktuar, do të gëzojë ushtrimin e të drejtave të mëposhtme:

a) të fluturojë, pa ulje, në të gjithë territorin e Palës tjetër;

b) të bëjë ndalesa në territorin në fjalë për qëllime jo trafiku, dhe

c) të bëjë ndalesa në territorin në fjalë në pikat e caktuara për atë linjë në Itinerarin bashkëlidhur kësaj Marrëveshjeje, me qëllim që të ulin dhe marrin përsipër trafikun ndërkombëtar të pasagjerëve, ngarkesave, bagazheve dhe postës.

3. Ushtrimi i të drejtave të trafikut në pikat e ndërmjetme dhe më gjerë të specifikuar në itinerarin e linjave bashkëlidhur kësaj Marrëveshjeje, i nënshtrohet negocimit dhe marrëveshjes së linjave ajrore të përcaktuara të Palëve dhe miratimit të Autoriteteve të tyre Kompetente.

4. Nga paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni, asgjë nuk do të konsiderohet se i jep linjës/linjave ajrore të një Pale privilegjin për të marrë në bord në territorin e Palës tjetër, pasagjerët, ngarkesat, bagazhet ose postën e kryer për shpërblim ose me qira dhe të destinuara për një pikë tjetër në territorin e Palës tjetër.

Neni 3

Përcaktimi dhe autorizimi

1. Secila palë do të ketë të drejtë t'i përcaktojë me shkrim Palës tjetër një ose më shumë linja ajrore për të kryer shërbimet e miratuara dhe të tërheqë ose ndryshojë një përcaktim të tillë.

2. Me marrjen e një përcaktimi dhe aplikimi të tillë, nga linja ajrore të përcaktuara, në formën dhe mënyrën e përshkruar për autorizim operimi, çdo Palë do të sigurojë autorizimin e duhur operativ me vonesë minimale procedurale, me kusht që:

a) Linja ajrore në thelb është dhe mbetet në pronësi dhe kontrollohet në mënyrë efektive nga shtetasit e Palës caktuese të linjës ajrore;

b) Pala përcaktuese e linjës ajrore është në përputhje me dispozitat e përcaktuara në nenin 13 (Siguria) dhe nenin 14 (Sigurimi i aviacionit); dhe

c) linja ajrore e përcaktuar është e kualifikuar për të plotësuar kushtet e tjera të përcaktuara në bazë të ligjeve dhe rregullave të aplikuar normalisht për funksionimin e shërbimeve të transportit ajror ndërkombëtar nga ana e Palës që merr përcaktimin.

Neni 4

Ndërprerja, tërheqja dhe kufizimi i autorizimit

1. Autoritetet aeronautike të secilës Palë do të kenë të drejtë të mbajnë autorizimet e përmendura në nenin 3 (Përcaktimi dhe autorizimi) të kësaj Marrëveshjeje në lidhje me një linjë ajrore të përcaktuar nga Pala tjetër dhe të tërheqin, pezullojnë ose vendosin kushte të përkohshme ose të përhershme për autorizime të tilla në rast se:

a) ata nuk janë të kënaqur që linja ajrore në thelb është dhe mbetet në pronësi dhe kontrollohet në mënyrë efektive nga shtetasit e Palës përcaktuese të linjës ajrore;

b) pala që përcakton linjën ajrore nuk arrin të përmbushë dispozitat e përcaktuara në nenin 13 (Siguria) dhe nenin 14 (Sigurimi i aviacionit); dhe

c) linja ajrore e përcaktuar nuk është e kualifikuar për të plotësuar kushtet e tjera të përcaktuara në bazë të ligjeve dhe rregullave të zbatuara normalisht për funksionimin e shërbimeve të transportit ajror ndërkombëtar nga Pala e cila merr përcaktimin.

Neni 5

Facilitetet dhe tarifat aeroportuale

1. Çdo Palë do të caktojë një aeroport ose aeroportet në territorin e saj për përdorimin nga linja/t ajrore të përcaktuar/a të Palës tjetër për linjat e specifikuar dhe t'i sigurojë linjës ajrore të përcaktuar të Palës tjetër mjete transmetuese, të aviacionit dhe meteorologjike dhe shërbime të tjera të nevojshme për funksionimin të shërbimeve të miratuara.

2. Asnjëra palë nuk do të imponojë ose lejojë që linjave ajrore të përcaktuara të Palëve të tjera, t'u vendosen tarifa shfrytëzimi më të larta se ato të vendosura në linjat e tyre ajrore të caktuara që kryejnë shërbime ajrore ndërkombëtare të ngjashme duke përdorur avionë, objekte dhe shërbime të tilla të ngjashme.

3. Secila Palë mund të kërkojë konsultime për tarifën e shfrytëzimit dhe ndryshimet e vendosura për tarifën të tilla.

Neni 6

Përfshirja nga detyrimet doganore dhe detyrime të tjera

1. Çdo Palë në bazë të reciprocitetit do të përfshijë një linjë ajrore të përcaktuar të Palës tjetër, në masën më të plotë të mundur në bazë të ligjit të tij të brendshëm, nga detyrimet doganore, taksat, tarifën e inspektimit dhe detyrimeve të tjera kombëtare dhe pagesave të pagazuara në koston e shërbimeve të ofruara me mbërritjen e avionit, karburantit, vajrave lubrifikantë, pajisjeve teknike të konsumueshme, pjesëve të këmbimit, duke përfshirë motorët, pajisjet e rregullta të avionit, depozitat e avionit dhe dokumenteve zyrtare që mbajnë simbolin e kompanisë ajrore, të tilla si etiketat e valixheve, bileta e fluturimit, faturat e linjës ajrore, biletat e avionit, dhe oraret e importuara në territorin e destinuar për përdorim ose të përdorura vetëm në lidhje me funksionimin ose shërbimin e avionit të linjës ajrore të përcaktuar të Palës tjetër që kryen shërbimet e miratuara.

2. Përfshirjet e dhëna në paragrafin 1 do të aplikohen, gjithashtu, për:

a) depozitat e avionit të marrë në bord në territorin e një Pale brenda kufijve të aeroportit dhe brenda kufijve të përcaktuar nga autoritetet e Palës në fjalë, dhe për përdorim në bord nga avionët që dalin jashtë kufirit, të përfshirë në një shërbim ajror ndërkombëtar për llogari të Palës tjetër;

b) pjesët e këmbimit të hyra në territorin e secilës Palë, brenda kufijve të aeroportit dhe për mirëmbajtjen ose riparimin e avionëve, të përdorur në shërbimet ajrore ndërkombëtare nga linjat ajrore të përcaktuara të Palës tjetër;

c) karburanti dhe lubrifikantët për të furnizuar avionët që dalin jashtë kufirit që operojnë në shërbimet ndërkombëtare nga linjat ajrore të përcaktuara nga Pala tjetër, edhe kur këto furnizime janë për t'u përdorur në pjesën e udhëtimit të kryer mbi territorin e Palës në të cilën ata janë marrë në bord.

3. Pajisjet e rregullta të fluturimit, si dhe materialet dhe furnizimet që mbahen normalisht në bordin e avionit të një linjë ajrore të përcaktuar të secilës Palë, mund të shkarkohen në territorin e Palës tjetër vetëm me aprovimin e autoriteteve doganore të atij territori. Në rast të tillë, ato mund të vendosen nën mbikëqyrjen e autoriteteve në fjalë deri në kohën kur ato rieksporthen

ose ndryshe kontrollohen në përputhje me rregullat doganore.

Neni 7

Parimet drejtuese të operimit të shërbimeve të miratuara

1. Linjës/linjave ajrore të përcaktuar/a të të dyja Palëve do t'u sigurohet në mënyrë të drejtë dhe të barabartë kryerja e shërbimeve të miratuara në linjat e specifikuara.

2. Në kryerjen e shërbimeve të miratuara, linja/linjat ajrore të përcaktuara të secilës Palë do të marrin në konsideratë interesat e linjave ajrore të Palës tjetër që të mos ndikojnë padrejtësisht në shërbimet, të cilat ky i fundit i ofron në të gjithë ose në një pjesë të së njëjtës linjë.

3. Shërbimet e miratuara, të ofruara nga linja/linjat ajrore të përcaktuara të Palëve do të kenë si objektiv të tyre parësor sigurimin, në një faktor të arsyeshëm të kapacitetit të ngarkesës, të përshtatshëm për të kryer kërkesat aktuale dhe të arsyeshme të parashikuara për transportin e pasagjerëve, ngarkesave, bagazheve dhe postës mes territorit të Palës që përcakton linjën ajrore dhe territorit të Palës tjetër. Masa për transportin e udhëtarëve dhe të mallrave, duke përfshirë postën, të dyja të ngarkuara në bord dhe të shkarkuara në pikat e linjave të specifikuara në territoret e shteteve të tjera nga ato që përcaktojnë linjat ajrore, do të miratohet ndërmjet dy palëve meqë kapaciteti është i lidhur me:

- a) kërkesat e trafikut për dhe nga territori i Palës, e cila ka përcaktuar linjën ajrore;
- b) kërkesat e trafikut të zonës nëpër të cilat kalon shërbimi i miratuar, pas llogaritjes së shërbimeve të tjera të transportit të vendosura nga linjat ajrore të vendeve që përcaktojnë zonën;
- c) kërkesat nëpërmjet operimeve të linjave ajrore.

4. Në mënyrë që linja/linjat ajrore të përcaktuara të sigurojnë trajtim të drejtë dhe të barabartë, vazhdimi i shërbimeve dhe kapacitetit të tyre, si dhe oraret e fluturimit do t'i nënshtrohen miratimit nga Autoritetet Aeronautike të të dyja Palëve. Kjo kërkesë duhet të plotësohet në rast të ndonjë ndryshimi, në lidhje me shërbimet e miratuara.

5. Autoritetet Aeronautike të të dyja palëve, nëse është e nevojshme, duhet të përpiqen për të arritur një marrëveshje të pranueshme në lidhje me itineraret e fluturimit, kapacitetet dhe frekuencat.

Neni 8

Miratimi i orareve

Linja ajrore e përcaktuar e secilës Palë duhet t'i paraqesë për miratim Autoriteteve Aeronautike të Palës tjetër oraret e propozuara, jo më vonë se 60 (gjashtëdhjetë) ditë nga data e operimit të çdo shërbimi të miratuar. Oraret e tilla do të përfshijnë llojin e shërbimit dhe avionët që do të përdoren, itinerarin e fluturimit dhe çdo informacion tjetër përkatës. Kjo gjithashtu, do të zbatohet për çdo ndryshim të mëvonshëm. Në raste të veçanta ky afat kohor mund të reduktohet me miratimin e autoriteteve në fjalë.

Neni 9

Sigurimi i statistikave

Autoritetet aeronautike të secilës Palë do t'i sigurojnë autoriteteve Aeronautike të Palës tjetër, me kërkesën e tyre, informacione dhe statistika të tilla që lidhen me trafikun e kryer në shërbimet e miratuara nga linjat e tyre ajrore të përcaktuara për tek dhe nga territori i Palës tjetër ashtu si normalisht mund të përgatitet dhe të dorëzohet nga linja ajrore e përcaktuar për Autoritetet e saj Aeronautike Kombëtare. Këto të dhëna duhet të përfshijnë detajet mbi vëllimin, shpërndarjen, origjinën dhe destinacionin e trafikut. Të dhëna statistikore shtesë të trafikut të cilat Autoritetet Aeronautike të Palës mund të dëshirojnë nga Autoritetet Aeronautike të Palës tjetër, sipas kërkesës, do t'i nënshtrohen diskutimit dhe marrëveshjes të ndërsjellë ndërmjet dy Palëve.

Neni 10

Zbatimi i ligjeve dhe rregulloreve

1. Ligjet dhe rregulloret e një Pale do të zbatohen për navigim dhe operim të avionit të linjës ajrore të përcaktuar nga Pala tjetër gjatë hyrjes, qëndrimit dhe nisjes nga territori i Palës së parë.

2. Ligjet dhe rregulloret e një Pale që rregullojnë hyrjen, qëndrimin dhe nisjen nga territori i saj të pasagjerëve, bagazheve, ekuipazhit, ngarkesës ose postës si formalitete të tilla në lidhje me hyrjen, daljen, emigrimin, imigrimin, doganat, monedhën, shëndetin dhe karantinën do të aplikohen për pasagjerët, ekuipazhin, ngarkesat dhe postën e mbajtur nga avionët e linjës ajrore të përcaktuar të Palës tjetër ndërkohë që ndodhen brenda territorit në fjalë.

3. Çdo Palë, sipas kërkesës, do të pajisë Palën tjetër me kopjet e ligjeve dhe rregulloreve përkatëse të përmendura në këtë nen.

4. Asnjëra Palë nuk duhet t'i japë prioritet linjës ajrore të saj kundrejt linjës ajrore të përcaktuar të Palës tjetër, në zbatimin e ligjeve dhe rregulloreve të parashikuara në këtë nen.

Neni 11

Transferimi i të ardhurave

1. Çdo Palë i jep linjës/linjave ajrore të përcaktuar/a të Palës tjetër të drejtën e transferimit fleksibël, në përputhje me rregullat e kursit të këmbimit të huaj valutor të Palës në territorin e së cilës llogariten të ardhurat, në lidhje me transportin e pasagjerëve, postës dhe ngarkesave. Për transferime të tilla nuk do të zbatohen tarifa të ndryshme nga tarifat bankare normale.

2. Nëse një Palë vendos kufizime në transferimin e të ardhurave të llogaritura nga linja ajrore e përcaktuar e Palës tjetër, ky i fundit ka të drejtë t'i vendosë kufizime reciproke linjës ajrore të përcaktuar të asaj Pale.

Neni 12

Njohja e certifikatave dhe licencave

1. Certifikata mbi vlefshmërinë për fluturim, certifikatat e kompetencës dhe licencat e lëshuara ose të bëra të vlefshme nga njëra Palë dhe që janë ende në fuqi, do të njihen si të vlefshme nga Pala tjetër, me qëllim që të kryejnë shërbimet e miratuara, me kusht që kërkesat në të cilat janë lëshuar ose bërë të vlefshme këto certifikata dhe licenca të jenë të barabarta ose mbi standardet minimale të cilat mund të jenë të vendosura në bazë të Konventës. Megjithatë, çdo Palë rezervon të drejtën të refuzojë për të njohur, me qëllim fluturimin sipër apo uljen brenda territorit të saj, certifikatat e kompetencës dhe licencat e dhëna shtetasve të saj nga Pala tjetër.

2. Nëse privilegjet apo kushtet e licencave apo certifikatave të referuara në paragrafin 1 më sipër, të lëshuara nga Autoritetet Aeronautike të një Pale për ndonjë person ose linjë ajrore të përcaktuar, ose në lidhje me një avion që përdoret për operimin e shërbimeve të miratuara, lejojnë një ndryshim nga standardet minimale të përcaktuara në bazë të Konventës, ndryshim i cili është vendosur nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil, Pala tjetër mund të kërkojë konsultime ndërmjet autoriteteve aeronautike me qëllim shpjegimin e praktikës në fjalë.

Neni 13

Siguria ajrore

1. Secila palë mund të kërkojë konsultime në çdo kohë në lidhje me standardet e sigurisë të mbajtura nga Pala tjetër në fushat që lidhen me pajisjet aeronautike, ekuipazhin e fluturimit, avionin dhe operimin e avionit. Konsultime të tilla duhet të zhvillohen brenda tridhjetë ditëve nga paraqitja e kësaj kërke.

Nëse, pas konsultimeve të tilla, njëra Palë konstaton se Pala tjetër nuk mban dhe administron në mënyrë efektive standardet e sigurisë që përmbushin standardet e vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën, Pala tjetër duhet të informohet për konstatimet e tilla dhe për hapat që konsiderohen të nevojshme për të qene në përputhje me standardet e ONAC-it. Më pas pala tjetër do të marrë masat e duhura korrigjuese brenda 13 trembëdhjetë ditëve ose në një periudhë kohe të caktuar.

2. Në mbështetje të nenit 16 të Konventës, çdo avioni që operon ose çdo avion që pronësia e tij nuk i përket linjës ajrore të përcaktuar ose as Palës në përputhje me dispozitat e përcaktuara të kësaj marrëveshje dhe është përdorur për të drejtuar kryerjen e shërbimeve ajrore në përputhje me dispozitat e kësaj marrëveshjeje në dhe nga territori i Palës tjetër nëpërmjet kontratës së huadhënies nga një transportues ajror që i përket shtetit të secilës Palë ose shtetit të Palës së tretë, të jetë subjekt i një kërkimi nga ana e përfaqësuesve të autorizuar të palës tjetër. Pavarësisht detyrimeve të përmendura në nenin 33 të Konventës, qëllimi i këtij kërkimi është të verifikojë vlefshmërinë e dokumentacionit përkatës të avionëve, licencimin e ekuipazhit të saj, dhe nëse pajisjet dhe gjendja e avionit përputhen me standardet e vendosura në atë kohë në pajtim me Konventën, me kusht që të mos shkaktojë vonesa të paarsyeshme në operimin e avionit.

3. Kur një veprim urgjent është thelbësor për të garantuar sigurinë e operimit të një linje ajrore, secila Palë ka të drejtë të pezullojë menjëherë autorizimin operativ të një linje apo linjave ajrore të Palës tjetër.

4. Çdo veprim i një Palë në përputhje me paragrafin 3 më sipër do të ndërpritet në momentin që arsyeja e marrjes së atij veprimi pushon së ekzistuari.

Neni 14 **Sigurimi i aviacionit**

1. Palët pohojnë se detyrimi i tyre ndaj njëri-tjetrit për të mbrojtur sigurimin e aviacionit civil ndaj akteve të ndërhyrjeve të paligjshme përbën pjesë integrale të kësaj Marrëveshjeje. Pa kufizuar përgjithësimin e të drejtave dhe detyrimeve të tyre sipas të drejtës ndërkombëtare, Palët në veçanti do të veprojnë në përputhje me dispozitat e Konventës mbi Kundërvajtjet dhe Aktet e tjera të caktuara, të kryera në Bordin e Avionit të nënshkruar në Tokio më 14 shtator 1963, Konventës për Ndalimin e Sekuestrimit të Paligjshëm të Avionëve të nënshkruar në Hagë më 16 dhjetor 1970, Konventës për Ndalimin e Akteve të Paligjshme kundër Sigurisë së Aviacionit Civil të nënshkruar në Montreal më 23 shtator 1971 dhe Konventës për Shënjimin e Eksplozivëve Plastike me Qëllim Zbulimin, të nënshkruar në Montreal më 1 mars 1991, si dhe çdo konventë apo protokoll tjetër në lidhje me sigurimin e aviacionit civil në të cilin aderojnë të dyja Palët.

2. Palët do të sigurojnë sipas kërkesës, të gjithë ndihmën e nevojshme për njëri-tjetrin për të parandaluar aktet e sekuestrimit të paligjshëm të avionëve civil dhe akte të tjera të paligjshme ndaj sigurisë së këtyre avionëve, pasagjerëve dhe ekuipazhit të tyre, aeroporteve dhe pajisjeve të navigimit ajror, dhe çdo kërcënim tjetër ndaj sigurimit të aviacionit civil.

3. Në marrëdhëniet e tyre reciproke Palët do të veprojnë në përputhje me dispozitat e sigurimit të aviacionit të vendosura nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil dhe të përcaktuara si shtojcat e Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar në atë masë që dispozita të tilla të sigurimit të jenë të zbatueshme për Palët, ata do të kërkojnë që operatorët e avionëve të regjistrit të tyre ose operatorët e avionit të cilët kanë qendrën e biznesit ose banim të përhershëm në territorin e tyre dhe operatorët e aeroporteve në territorin e tyre, të veprojnë në përputhje me këto dispozita të sigurimit të aviacionit.

4. Secila palë bie dakord që operatorëve të tillë të avionëve mund t'u kërkohej që të respektojnë dispozitat e sigurimit të aviacionit të përmendura në paragrafin 3 të kërkuar nga Pala tjetër për hyrjen, nisjen ose ndërsa ndodhen brenda territorit të kësaj Pale. Çdo Palë duhet të sigurohet që masat e duhura zbatohen në mënyrë efektive brenda territorit të saj për të mbrojtur avionin dhe për të kontrolluar pasagjerët, ekuipazhin, artikujt që merren me vete në kabinë,

bagazhet, ngarkesat dhe depozitat e avionëve para dhe gjatë hipjes apo ngarkimit. Secila palë do të marrë në konsideratë me dashamirësi çdo kërkesë të Palës tjetër për masa të arsyeshme të sigurimit të veçantë për t'u përballur me një kërcënim të caktuar.

5. Kur një incident apo kërcënim për një incident të konfiskimit të paligjshëm të avionit civil apo akteve të tjera të paligjshme kundër sigurisë së avionëve të tillë, ndodh me pasagjerët dhe ekuipazhin e tyre, aeroportet apo objekteve ajrore të navigacionit, Palët duhet të ndihmojnë njëra-tjetrën duke lehtësuar komunikimin dhe masa të tjera të përshtatshme që synojnë të përfundojë shpejt dhe i sigurt një incident ose kërcënim i tillë.

Neni 15

Përfaqësimi i linjave ajrore tregtare

1. Linja/linjat ajrore të përcaktuara të njëres Palë kanë të drejtë, në përputhje me ligjet dhe rregullat që lidhen me hyrjen, qëndrimin dhe punësimin e Palës tjetër, për të sjellë dhe për të mbajtur në territorin e Palës tjetër personelin e vet menaxherial, teknik, operacional dhe specialistë të tjerë që janë të nevojshëm për masat e shërbimeve ajrore aktuale.

2. Këto kërkesa të personelit, në variantin e linjës apo linjave ajrore të përcaktuara të një Pale, mund të plotësohen nga personeli i vet ose duke përdorur shërbimet e ndonjë organizate, shoqërie apo linje ajrore që operon në territorin e Palës tjetër dhe të autorizuar për të kryer këto shërbime për linjat e tjera ajrore.

3. Përfaqësuesit dhe personeli do t'i nënshtrohen ligjeve dhe rregullave në fuqi të Palës tjetër, dhe në përputhje me ligjet dhe rregullat e tilla:

a) secila Palë në bazë të reciprocitetit dhe me vonesë minimale, do t'u japë përfaqësuesve dhe personelit, autorizimet e nevojshme të punësimit, vizave për vizitorë ose dokumente të tjera të ngjashme të referuara në paragrafin 1 të këtij neni, dhe

b) të dyja Palët do të lehtësojnë dhe përshpejtojnë kërkesat e autorizimeve të punësimit për personelin që kryejnë detyra të caktuara të përkohshme.

Neni 16

Tarifat

1. Tarifat që duhet të vendosen nga linja/linjat ajrore të përcaktuara të Palëve për shërbimet e miratuara, do të vendosen në nivele të arsyeshme, për shkak të kujdesit që u është kushtuar të gjithë faktorëve përkatës, duke përfshirë koston e operimit, fitimin e arsyeshëm, karakteristikat e shërbimit dhe tarifat e linjave të tjera ajrore që kryejnë shërbime të planifikuara mbi të gjithë apo një pjesë të së njëjtës linjë.

2. Tarifat e referuara në paragrafin 1 të këtij neni, nëse është e mundur, do të përcaktohen mbi bazën e vlefshmërisë së kërkesës dhe ofertës në treg.

3. Tarifat e implementimit duhet të depozitohen tek Autoritetet Aeronautike të të dyja Palëve me qëllim mbajtjen e të dhënave dhe reagimin e duhur ndaj çdo sjellje të padrejtë konkurruese në treg.

4. Nëse lind ndonjë mosmarrëveshje midis linjës/linjave ajrore të përcaktuara të të dyja Palëve për shkak të praktikave konkurruese të padrejta në treg në lidhje me implikimet e tarifave, ajo duhet të zgjidhet në përputhje me depozitat e nenit 33 (Zgjidhja e mosmarrëveshjeve) të kësaj Marrëveshje.

5. Palët do të përpiqen për të siguruar që ekzistojnë mekanizma aktive dhe efektive brenda juridiksioneve të tyre për të hetuar shkeljet nga çdo linjë ajrore, pasagjer ose agjent malli, organizator udhëtimi, ose dërgues malli, të tarifave të përcaktuara në përputhje me këtë nen. Për më tepër ata do të sigurojnë që shkelja e tarifave të tilla të dënohet nga masat parandaluese mbi baza të qëndrueshme dhe jo diskriminuese.

Neni 17

Konsulenca dhe ndryshimi

1. Në frymën e bashkëpunimit të ngushtë, të dyja Palët ose Autoritetet e tyre Aeronautike do të konsultohen me njëra-tjetrën herë pas here, me qëllim që të sigurohet zbatimi dhe pajtueshmëria e pranueshme me dispozitat e kësaj Marrëveshjeje dhe shtojcave të saj.

2. Nëse ndonjëra palë konsideron të përshtatshme të ndryshojë ndonjë prej dispozitave të kësaj Marrëveshjeje, ajo mund të kërkojë konsultime me Palën tjetër. Një konsultim i tillë do të fillojë brenda një periudhe prej 60 (gjashtëdhjetë) ditësh nga data e kërkesës. Çdo amendament i miratuar do të hyjë në fuqi kur ato të jenë konfirmuar nga një shkëmbim i të dhënave diplomatike sipas procedurave të brendshme ligjore.

3. Amendamentet që lidhen vetëm me dispozitat e kësaj Marrëveshjeje, përveç atyre të shtojcave të itinerareve dhe memorandumit të mirëkuptimit, do të miratohen nga çdo Palë në përputhje me procedurat e saj të brendshme ligjore.

4. Amendamentet që lidhen vetëm me dispozitat e shtojcave të itinerareve dhe memorandumit të mirëkuptimit mund të miratohen ndërmjet Autoriteteve Aeronautike të të dyja Palëve. Amendamente të tilla do të hyjnë në fuqi sapo të miratohen nga të dyja Autoritetet Aeronautike.

Neni 18

Sigurimi i dokumenteve të udhëtimit

1. Secila Palë bie dakord për të miratuar masat për sigurimin e pasaportave të tyre dhe dokumenteve të tjera të udhëtimit.

2. Në këtë kuadër, secila Palë bie dakord për të vendosur kontrolle mbi krijimin e ligjshëm, lëshimin, verifikimin dhe përdorimin e pasaportave dhe dokumenteve të tjera të udhëtimit dhe dokumenteve të identitetit të lëshuara nga ose në emër të asaj Pale.

3. Secila Palë bie dakord gjithashtu për të krijuar ose përmirësuar procedurat, për të siguruar që dokumentet e udhëtimit dhe të identifikimit të lëshuara nga ajo, të jenë të një cilësie të tillë që ato nuk mund të keqpërdoren lehtësisht dhe nuk mund të ndryshohen, kopjohen apo lëshohen lehtësisht në mënyrë të paligjshme.

4. Në bazë të objektivave të mësipërme, çdo Palë do të lëshojë pasaportat e tyre dhe dokumentet e tjera të udhëtimit në përputhje me Dokumentet dhe Rregulloret sipas ONAC-it.

5. Secila palë bie dakord më tej për të shkëmbyer informacion operativ në lidhje me dokumentet e udhëtimit të manipuluar ose të falsifikuara dhe të bashkëpunojnë me Palën tjetër për të forcuar masat e kontrollit për të parandaluar udhëtimin me dokumente të falsifikuara, duke përfshirë falsifikimin ose manipulimin e dokumenteve të udhëtimit, përdorimin e tyre, përdorimin e dokumenteve origjinale të udhëtimit nga mashtruesit, keqpërdorimin e dokumenteve autentike të udhëtimit nga zotëruesit e ligjshëm në mbështetje të kryerjes së një vepre penale, përdorimin e dokumenteve të udhëtimit të skaduara apo të anuluar, dhe përdorimin e dokumenteve të udhëtimit të marra me anë të mashtrimit.

Neni 19

Pasagjerë të papranueshëm dhe pa dokumente dhe të deportuar

1. Secila Palë bie dakord për të vendosur kontrolle efektive të kufirit.

2. Në këtë kuadër, secila Palë bie dakord për të zbatuar Praktikat e Rekomanduara dhe Standarde të shtojcës 9 (Lehtësimi) të Konventës në lidhje me pasagjerët e papranueshëm dhe pa dokumente dhe të deportuarit, me qëllim përmirësimin e bashkëpunimit për të luftuar migracionin e paligjshëm.

3. Në bazë të objektivave të mësipërme, çdo Palë bie dakord për të nxjerrë ose pranuar, sipas

rastit, dokumentin në lidhje me “kopjimin, falsifikimin apo mashtrimin e dokumenteve të udhëtimit apo dokumentet origjinale të paraqitura nga mashtruesit” të përcaktuara në shtojcën 9 (Lehtësimi) kur marrin masa sipas paragrafëve përkatës të shtojcës në lidhje me konfiskimin e dokumenteve të udhëtimit të falsifikuara, manipuluar apo kopjuara.

Neni 20

Transiti i drejtpërdrejtë

Pasagjerët, bagazhet dhe ngarkesat në transitin e drejtpërdrejtë nëpër territorin e çdo Pale, dhe jo duke e lënë zonën e aeroportit të rezervuar për këtë qëllim, nuk do t’i nënshtrohen ndonjë kontrolli përveç për arsye të sigurisë së aviacionit, kontrollit të lëndëve narkotike, parandalimit të hyrjes së paligjshme ose në rrethana të veçanta. Si rrjedhojë, bagazhet dhe ngarkesat në transit të drejtpërdrejtë do të përjashtohen nga çdo detyrim doganor.

Neni 21

Konkurrenca e ndershme

Secila palë bie dakord:

- a) se çdo linjë ajrore e përcaktuar do të ketë një mundësi të drejtë dhe të barabartë për të konkurruar në sigurimin e transportit ajror ndërkombëtar të rregulluar nga marrëveshja; dhe
- b) të marrë masa për të eliminuar të gjitha format e diskriminimit ose praktikave të padrejta konkurruese që ndikojnë negativisht në pozitën konkurruese të një linje ajrore të përcaktuar të Palës tjetër.

Neni 22

Masat mbrojtëse

1. Palët bien dakord që praktikave të mëposhtme ajrore mund të konsiderohen si praktika të pandershme konkurruese të mundshme që mund të kërkojnë shqyrtim më të hollësishëm:

- a) kostot e faturave dhe çmimet e linjave në nivele, të cilat në total janë të pamjaftueshme për të mbuluar shpenzimet e krijimit të shërbimeve që u referohen;
- b) shtimi i mundësive apo shpeshtësisë së shërbimit;
- c) praktikave në fjalë janë të qëndrueshme dhe jo të përkohshme;
- d) praktikave në fjalë kanë ndikim negativ ekonomik ose shkaktojnë dëme të mëdha në një linjë tjetër ajrore;
- e) praktikave në fjalë reflektojnë një qëllim të dukshëm ose kanë efektin e mundshëm të dëmtimit, duke përjashtuar ose drejtuar një tjetër linjë ajrore nga tregu.

2. Nëse Autoritetet Aeronautike të një Pale konsiderojnë se një operacion ose operacione të qëllimshme ose të kryera nga linja ajrore e përcaktuar e Palës tjetër mund të përbëjnë sjellje të padrejtë konkurruese në përputhje me treguesit e renditur në paragrafin 1, ata mund të kërkojnë konsultime në pajtim me nenin 17 (Konsultime dhe ndryshime), me qëllim zgjidhjen e problemit. Çdo kërkesë e tillë duhet të shoqërohet me njoftimin e arsyeve për kërkesën dhe konsultimi do të fillojë brenda 15 (pesëmbëdhjetë) ditësh pas kërkesës.

3. Nëse Palët nuk arrijnë një zgjidhje për problemin nëpërmjet konsultimeve, çdo Palë mund të kërkojë mekanizmin e zgjidhjes së mosmarrëveshjes sipas nenit 33 (Zgjidhja e mosmarrëveshjeve).

Neni 23

Ligjet e konkurrencës

- 1. Palët do të informojnë njëra-tjetrën rreth ligjeve, politikave dhe praktikave të tyre të

konkurrencës apo për ndryshime në to dhe çdo objektiv të veçantë të tyre, i cili mund të ndikojë në operimin e shërbimeve të transportit ajror sipas kësaj Marrëveshjeje dhe do të identifikojë autoritetet përgjegjëse për zbatimin e tyre.

2. Palët, në masën e lejuar sipas ligjeve dhe rregullave të tyre, do të ndihmojnë linjat ajrore të njëra-tjetrës, duke u siguruar udhëzime për përputhshmërinë e çdo Praktike të propozuar të linjave ajrore me ligjet, politikat dhe praktikat e tyre të konkurrencës.

3. Palët do të njoftojnë njëra-tjetrën kurdo që do të gjykojnë që mund të ketë mospërputhje mes zbatimit të ligjeve, politikave dhe praktikave të tyre të konkurrencës dhe çështjeve që lidhen me funksionimin e kësaj Marrëveshjeje; procesi i konsultimit i përfshirë në nenin 17 (Konsultime dhe ndryshime) të kësaj Marrëveshjeje, nëse kërkohet nga secila prej Palëve, do të përdoret për të përcaktuar nëse ekziston një konflikt dhe të kërkojë mënyra për zgjidhjen ose minimizimin e tij.

4. Në rast se marrëveshja nuk arrihet, në zbatimin e ligjeve, politikave dhe praktikave të tij të konkurrencës, çdo Palë do të japë konsideratën e plotë dhe dashamirëse për pikëpamjet e shprehura nga Pala tjetër dhe duhet të ketë parasysh mirësjelljen, moderimin dhe maturinë ndërkombëtare.

Neni 24

Shitja dhe tregtimi i produkteve të shërbimit ajror

1. Çdo Palë do t'u akordojë linjave ajrore të Palës tjetër të drejtën për të shitur dhe tregtuar shërbimet ajrore ndërkombëtare dhe produkte të përafërta në territorin e tij (drejtpërdrejt ose nëpërmjet agjentëve ose ndërmjetësve të tjerë të zgjedhur të linjës ajrore), duke përfshirë të drejtën për të hapur zyrat në linjë dhe jashtë linje.

2. Çdo linjë ajrore do të ketë të drejtën për të shitur mjetet e transportit në monedhën e atij territori ose, sipas zgjedhjes së saj, në monedhën e konvertueshme të shteteve të tjera, dhe çdo person do të jetë i lirë të blejë mjete të tilla transporti në monedhën e pranuar nga linja ajrore.

Neni 25

Ndryshimi i matësit

1. Çdo linjë ajrore e përcaktuar, në ndonjë ose të gjitha fluturimet në shërbimet e miratuara dhe me zgjedhje të saj, mund të ndryshojë avionin në territorin e Palës tjetër ose në çdo pikë përgjatë linjave të specifikuara.

2. Me qëllim ndryshimin e funksioneve të matësit, një linjë ajrore e përcaktuar mund të përdorë pajisjet e veta dhe, sipas rregullave kombëtare, pajisjet e dhëna me qira, dhe mund të veprojë në bazë të marrëveshjeve tregtare me një linjë ajrore tjetër.

3. Një linjë ajrore e përcaktuar mund të përdorë numra të ndryshëm apo të njëjtë të fluturimit për sektorët e ndryshimit të operimit të avionëve të saj

Neni 26

Administrimi i terrenit

Në bazë të dispozitave të sigurisë në fuqi, duke përfshirë Standardet dhe Praktikrat Rekomanduara të ONAC-it, të përfshirë në shtojcën 6 (Operimi i Avionëve) të Konventës, linja ajrore të përcaktuara, mund të zgjedhë midis ofruesve konkurrues të shërbimeve të administrimit të terrenit.

Neni 27

Marrëveshjet bashkëpunuese/kodndarëse

1. Kur kryen ose ofron shërbimet e miratuara në linjat e specifikuara, linja ajrore e përcaktuar

e një Pale, qoftë si linja ajrore vepruese apo tregtuese, sipas ligjeve ose rregullave të hartuara në bazë të këtyre ligjeve të Palës që i ka përcaktuar ato, mund të hyjë në fushën e marrëveshjes tregtare bashkëpunuese, duke përfshirë por jo kufizuar sipërmarrjen e përbashkët, hapësirën e bllokuar ose kod-ndarëse me:

a) një linjë ose linjat ajrore të së njëjtës Palë, dhe/ose

b) një linjë ose linjat ajrore të Palës tjetër, dhe/ose

c) një linjë ose linjat ajrore të një shteti të tretë.

2. Të drejtat e përcaktuara në paragrafin 1 të këtij neni mund të ushtrohen vetëm kur:

a) të gjitha linjat e tilla ajrore mbajnë të drejtat e duhura të trafikut dhe/ose autorizimet që të veprojnë në linjat dhe segmente në fjalë; dhe

b) në lidhje me biletat e shitura, linja ajrore ia bën të qartë blerësit në pikën e shitjes që ai është një shërbim kod-ndarës, linja ajrore e cila në fakt do të drejtojë çdo sektor të shërbimit dhe me linjën ajrore ose linjat ajrore me të cilat blerësi hyn në një marrëdhënie kontraktuale.

3. Kapaciteti i ofruar nga një linjë ajrore e përcaktuar si linja ajrore e tregtimit të shërbimeve që kryhen nga linja të tjera ajrore nuk do të llogaritet kundër të drejtave të kapacitetit të Palës që ka përcaktuar linjën ajrore të tregtimit.

Neni 28

Lëshimi me qira i avionit

1. Secila Palë mund të parandalojë përdorimin e avionëve të dhënë me qira për shërbimet sipas kësaj marrëveshjeje, e cila nuk është në përputhje me nenet 13 (Siguria) dhe 14 (Sigurimi i aviacionit).

2. Në bazë të paragrafit 1 më sipër, linjat ajrore të paracaktuara të secilës Palë mund të ofrojnë shërbime në bazë të kësaj marrëveshjeje:

a) duke përdorur avion me qira vetëm si mjet nga ndonjë shoqëri, përfshirë linjat ajrore;

b) duke përdorur avion me qira me të gjitha shërbimet dhe pajisjet nga linjat të tjera ajrore të së njëjtës Palë;

c) duke përdorur avion me qira me të gjitha shërbimet dhe pajisjet nga linjat ajrore të Palës tjetër; dhe

d) duke përdorur avion me qira me të gjitha shërbimet dhe pajisjet nga linjat ajrore të shteteve të treta, me kusht që të gjitha linjat ajrore që marrin pjesë në marrëveshjet e renditura më lart në pikat b), c) dhe d), të mbajnë autorizimin e duhur dhe të përmbushin kërkesat e zbatuara zakonisht për ato marrëveshje.

3. Pavarësisht nga paragrafi 2/d më lart, linjat ajrore të përcaktuara të secilës Palë mund të ofrojnë shërbime në bazë të kësaj marrëveshjeje, duke përdorur avion me qira me të gjitha shërbimet dhe pajisjet për një afat të shkurtër, sipas rastit, nga linjat ajrore të shteteve të treta.

Neni 29

Shërbimet intermodale

Çdo linjë ajrore e përcaktuar mund të përdorë shërbimet e saj ose të tjerëve për transportin sipërfaqësor të pasagjerëve dhe/ose të ngarkesave ajrore.

Neni 30

Sistemet Kompjuterike të Rezervimit (SKR)

Çdo Palë do të zbatojë Kodin e Drejtimit të ONAC-it për Rregullimin dhe Funksionimin e Sistemit Kompjuterik të Rezervimit brenda territorit të saj.

Neni 31
Mbrojtja e mjedisit

Palët mbështesin nevojën për të mbrojtur mjedisin duke nxitur zhvillimin e qëndrueshëm të aviacionit. Palët bien dakord në lidhje me operacionet midis territoreve të tyre përkatëse në përputhje Praktikave dhe Standardet e Rekomanduara të ONAC-it të shtojcës 16 (Mbrojtja e Mjedisit) të Konventës dhe politikave dhe udhëzimeve ekzistuese të ONAC-it për mbrojtjen e mjedisit.

Neni 32
Ndalimi i pirjes së duhanit

1. Secila palë do të ndalojë pirjen e duhanit në të gjitha fluturimet që mbajnë pasagjerë ndërmjet territoreve të Palëve. Ky ndalim do të zbatohet për të gjitha vendet brenda avionit dhe do të jetë në fuqi që nga momenti kur avioni fillon hyrjen e pasagjerëve deri në momentin kur dalja e pasagjerëve ka përfunduar.

2. Çdo Palë do të marrë të gjitha masat që i çmon të arsyeshme për të siguruar pajtueshmërinë, nga linjat ajrore, pasagjerët e tyre dhe anëtarët e ekuipazhit, me dispozitat e këtij Neni, duke përfshirë edhe vendosjen e sanksioneve të duhura për mospërpushmëri.

Neni 33
Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Nëse ndërmjet Palëve lind ndonjë mosmarrëveshje në lidhje me interpretimin ose zbatimin e kësaj marrëveshjeje dhe të shtojcave të saj, Palët fillimisht do të përpiqen për ta zgjidhur atë me bisedime.

2. Nëse palët nuk arrijnë një zgjidhje me anë të bisedimeve, ata mund të bien dakord për t'ia referuar mosmarrëveshjen ndonjë personi ose organi për një mendim këshillues.

3. Nëse palët nuk arrijnë një marrëveshje në bazë të paragrafëve 1 dhe 2 më sipër, secila Palë mund t'ia referojë mosmarrëveshjen një gjykatë arbitrazhi prej tre arbitrash, dy nga të cilët të propozohen nga Palët dhe një arbitër kryesor. Në rast se mosmarrëveshja i drejtohet arbitrazhit, secila prej palëve do të propozojë një arbitër brenda një periudhe prej 60 (gjashtëdhjetë) ditëve nga data e marrjes së një njoftimi në lidhje me referimin e mosmarrëveshjes arbitrazhit dhe arbitri kryesor do të emërohet brenda një periudhe të mëvonshme prej 60 (gjashtëdhjetë) ditësh nga emërimi i fundit i dy të propozuarve. Nëse secila Palë nuk arrin të propozojë arbitrin e vet brenda afatit të caktuar ose arbitrat e propozuar nuk arrijnë të bien dakord për arbitrin kryesor brenda periudhës në fjalë, Kryetari të Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil mund t'i kërkohej nga secila Palë për të emëruar arbitrin e palës që nuk ka arritur marrëveshje ose arbitrin kryesor, sipas rastit. Megjithatë, arbitër kryesor do të jetë shtetas i një shteti që ka marrëdhënie diplomatike me të dy Palët në kohën e emërimit.

4. Në rastin e emërimit të arbitrit kryesor nga Presidenti i Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, nëse Kryetari i Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil është penguar në kryerjen e funksioneve të mësipërme, ose nëse ai është shtetas i njëjës prej Palëve, emërimi duhet të bëhet nga Nënkryetari dhe nëse Nënkryetari gjithashtu pengohet në kryerjen e funksioneve të mësipërme, ose nëse ai është shtetas i njëjës prej Palëve, emërimi duhet të bëhet nga anëtari i lartë i Këshillit i cili nuk është shtetas i asnjëjës prej Palëve.

5. Në bazë të dispozitave të tjera të miratuara nga palët, gjykata e arbitrazhit do të përcaktojë procedurën e saj dhe vendin e arbitrazhit.

6. Vendimet e gjykatës së arbitrazhit do të jenë detyruese për Palët.

7. Tarifatat dhe shpenzimet e arbitrit kryesor do të ndahen në mënyrë të barabartë nga Palët, duke përfshirë çdo shpenzim të kryer nga Këshilli (ONAC). Çdo Palë do të mbajë në mënyrë të

pavarur tarifat dhe shpenzimet e arbitrit që e përfaqëson atë.

Neni 34

Përputhshmëria e konventave dhe marrëveshjeve shumëpalëshe

Kjo Marrëveshje dhe shtojcat e saj do të ndryshohen në mënyrë që të jenë në përputhje me ndonjë nga Konventat ose Marrëveshjet shumëpalëshe, të cilat mund të bëhen të detyrueshme për Palët.

Neni 35

Përfundimi

1. Secila Palë, në çdo kohë, mund të njoftojë me shkrim Palën tjetër për vendimin e saj për të përfunduar këtë Marrëveshje. Një njoftim i tillë, në të njëjtën kohë duhet t'i komunikohet Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

2. Në këtë rast Marrëveshja do të përfundojë 12 (dymbëdhjetë) muaj pas datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër, përveç rastit kur njoftimi për përfundimin është tërhequr nga marrëveshje reciproke para mbarimit të afatit të kësaj periudhe. Në mungesë të marrjes së konfirmimit nga Pala tjetër, njoftimi do të konsiderohet se është marrë 14 (katërbëdhjetë) ditë pas marrjes së njoftimit nga ana e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

Neni 36

Regjistrimi në ONAC

Kjo Marrëveshje dhe çdo amendament i saj duhet të regjistrohen në Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

Neni 37

Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi në datën e njoftimit të fundit nëpërmjet shënimeve diplomatike nga cilado Palë ndaj Palës tjetër se ka përmbushur masat e nevojshme në përputhje me ligjet dhe rregullat e tij për hyrjen në fuqi të kësaj Marrëveshjeje.

Në dëshmi të kësaj, të plotfuqishmit e nënshkruar, të autorizuar posaçërisht nga qeveritë e tyre përkatëse, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje. Orari formon pjesë integrale të kësaj Marrëveshjeje.

Hartuar në Riad më 6.2.2019 (1.6.1440 H) në dy kopje origjinale, në gjuhët shqipe, arabe dhe angleze, ku të gjitha tekstet të jenë njëloj autentike dhe secila Palë të mbajë një kopje origjinale në çdo gjuhë për zbatim. Në rast të ndonjë mospërputhje në interpretim, teksti në gjuhën angleze do të ketë përparësi.

Për Këshillin e Ministrave të Republikës së Shqipërisë SH.T.Z Sami Shiba
Ambasador i Republikës së Shqipërisë në Mbretërinë e Arabisë Saudite

Për Qeverinë e Mbretërisë së Arabisë Saudite
SH.T. DR. NABEEL M AL-AMUDI
Ministër i Transportit i Mbretërisë së Arabisë Saudite
Kryetar i Bordit të Drejtorve
Autoriteti i Përgjithshëm i Aviacionit Civil

SHTOJCA-A
PROGRAMI I ITINERARIT

Seksioni 1

1. Linja ose linjat ajrore të përcaktuara të Republikës së Shqipërisë kanë të drejtë të kryejnë shërbime ajrore ndërkombëtare të planifikuara në të dyja drejtimet në linjat e specifikuara si më poshtë:

Pikat në Republikën e Shqipërisë	Pikat e Ndërmjetme	Pikat në Mbretërinë e Arabisë Saudite	Përtej Pikave
Çdo Pikë ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë	Çdo Pikë	Çdo Pikë ndërkombëtare në Mbretërinë e Arabisë Saudite	Çdo Pikë

Seksioni 2

Linja ose linjat ajrore të përcaktuara të Mbretërisë së Arabisë Saudite kanë të drejtë të kryejnë shërbime ajrore ndërkombëtare të planifikuara në të dyja drejtimet në linjat e specifikuara si më poshtë:

Pikat në Mbretërinë e Arabisë Saudite	Pikat e Ndërmjetme	Pikat në Republikën e Shqipërisë	Përtej Pikave
Çdo Pikë ndërkombëtare në Mbretërinë e Arabisë Saudite	Çdo Pikë	Çdo Pikë ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë	Çdo Pikë

Seksioni 3

Shënime mbi linjat që do të kryhen nga linja ajrore e përcaktuar e të dyja Palëve

1. Pikat e ndërmjetme dhe pikat e përtejme në ndonjë nga linjat e specifikuara të linjës/linjave ajrore të përcaktuara, mund të jenë harruar në ndonjë ose në të gjitha fluturimet, me kusht që çdo shërbim ose fillon ose përfundon në territorin e Palës që përcakton linjën/linjat ajrore.
2. Çdo linjë ajrore e përcaktuar mund të japë pika të ndërmjetme dhe pika të përtejme, të specifikuara në shtojcën e kësaj Marrëveshjeje, me kusht që pesë të drejtat e trafikut të lirë do të ushtrohen në mes të këtyre pikave dhe territorit të Palës tjetër, në qoftë se është bërë një marrëveshje ndërmjet të dy palëve për këtë qëllim.