

LIGJ
Nr. 23/2023

**PËR RATIFIKIMIN E MARRËVESHJES NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË
REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS SË MAQEDONISË
SË VERIUT PËR DELEGIMIN E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR NË NJË PJESË
TË HAPËSIRËS AJRORE MBI LIQENIN E OHRIT**

Në mbështetje të neneve 78, 83, pika 1, dhe 121, pika 1, shkronja “a”, 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 Maqedonisë së Veriut për delegimin e shërbimeve të trafikut ajror në një pjesë të hapësirës ajrore mbi liqenin e Ohrit sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji dhe është pjesë përbërëse e tij.

Neni 2

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

Miratuar më datë 16.3.2023.

**Shpallur me dekretin nr. 48, datë 31.3.2023 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Bajram Begaj.**

MARRËVESHJE
PËR DELEGIMIN E SHËRBIMEVE TË TRAFIKUT AJROR

Preambulë

**Marrëveshje ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së
Republikës së Maqedonisë së Veriut për delegimin e shërbimeve të trafikut ajror në një pjesë
të hapësirës ajrore mbi liqenin e Ohrit**

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë si Shtet Delegates dhe Qeveria e Republikës së Maqedonisë së Veriut si Shteti Ofrues i Shërbimit (në vijim: “Palët Kontraktore”);

Me vullnetin e mirë të realizimit të sigurt të operacioneve të fluturimeve ndërkombëtare përtej kufijve të përbashkët shtetërorë, në Ohër, aeroporti “St.Paul’s Apostle”, në interes të përdoruesve të hapësirës ajrore dhe pasagjerëve të tyre;

Me qëllim promovimin e marrëdhënieve të shërbimeve të trafikut ajror ndërmjet Shteteve Kontraktore që të përfitojnë në mënyrë reciproke;

Duke qenë Palë në Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, e hapur për nënshkrim në Çikago, më datë 7 dhjetor 1944 (në vijim: “Konventa e Çikagos”) dhe duke dashur të lidhin një marrëveshje me qëllim ofrimin e Shërbimeve të Trafikut Ajror sipas standardeve ndërkombëtare dhe

praktikave të rekomanduara të parashikuara në shtojcën 11 të Konventës së Çikagos, përtej dhe matanë territoreve të tyre përkatëse;

Duke iu referuar Strategjisë Institucionale ECAC për ATM-në në Evropë dhe Protokollit që konsolidon Konventën Ndërkombëtare të EUROCONTROL-it në lidhje me bashkëpunimin për Sigurinë e Lundrimit Ajror, e cila u hap për nënshkrim më datë 27 qershor 1997 (Konventa e rishikuar);

Duke pranuar se përfundimi i një marrëveshjeje ndërmjet shteteve në lidhje me delegimin e ATS-së nuk cenon parimin që çdo shtet zotëron sovranitet të plotë dhe ekskluziv për hapësirën ajrore mbi territorin e tij ose kapacitetin e çdo shteti për të ushtruar të drejtat e tij për sa i takon sigurisë dhe mbrojtjes së hapësirës përkatëse ajrore kombëtare;

Duke pranuar se qëllimi i kësaj marrëveshjeje është të adresojë aspektet ligjore dhe institucionale të delegimit të ATS-së dhe të lejojë autoritetet e përfshira të nivelit më të ulët që të negociojnë dhe të miratojnë me nënshkrim Dokumentin e Marrëveshjes që përmban aspekte specifike operationale dhe teknike lidhur me këto çështje.

Palët bien dakord sa më poshtë vijon:

Neni 1 Përkufizime

Për qëllime të kësaj Marrëveshjeje, përveç rasteve kur përcaktohet ndryshe, termi:

1. "*Marrëveshje*" nënkupton këtë Marrëveshje, Shtojcat e saj dhe çdo ndryshim të saj.
2. "*Shërbim i trafikut ajror*" si term i përgjithshëm përfshin shërbimin e informacionit të fluturimit, shërbimin e alarmit, shërbimin këshillues për trafikun ajror, shërbimin e kontrollit të trafikut ajror të ofruar nga Shtetet Kontraktore.
3. "*Autoriteti përkatës i ATS-së*" nënkupton autoritetin përkatës të caktuar nga shteti kontraktor përgjegjës për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në hapësirën ajrore në fjalë.
4. "*Konventa e Çikagos*" nënkupton Konventën për Aviacionin Civil Ndërkombëtar, të hapur për nënshkrim në Çikago më datë 7 dhjetor 1944 dhe përfshin:
 - a) çdo amendament të saj që është ratifikuar nga të dyja Shtetet Kontraktore dhe ka hyrë në fuqi sipas nenit 94a të Konventës; dhe
 - b) çdo shtojcë ose çdo amendament të tij të miratuar sipas nenit 90 të Konventës, për aq sa standardet ndërkombëtare të përmendura në nenin 37 të Konventës në këtë shtojcë ose amendament janë në çdo kohë efektive për të dyja Shtetet Kontraktore.
5. "*Autoritetet Kompetente*" (AK) nënkuptojnë një ose më shumë subjekte të përcaktuara nga një Shtet Kontraktues dhe që kanë kompetencat e nevojshme dhe përgjegjësitë e caktuara për kryerjen e detyrave që lidhen me certifikimin, mbikëqyrjen dhe zbatimin.
6. "*Delegimi i ATS-së*" nënkupton delegimin e përgjegjësisë për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror nga një Shtet (Shteti Delegates) në një Shtet tjetër (Shteti Ofrues i Shërbimit) në një pjesë të hapësirës ajrore që shtrihet mbi territoret e të parit.
7. "*TPA*" ose *Trafiku i Përgjithshëm Ajror* nënkupton fluturimet e kryera në përputhje me rregullat dhe dispozitat e ICAO-s.
8. "*TAO*" ose *Trafiku Ajror Operacional* nënkupton fluturimet që nuk realizohen në përputhje me dispozitat e parashikuara për TPA-në dhe për të cilat rregullat dhe procedurat janë specifikuar nga autoritetet përkatëse.
9. "*Territor*" në lidhje me një shtet, ka kuptimin e specifikuar në nenin 2 të Konventës së Çikagos.

Neni 2 Autorizimi për një nivel më të ulët Autoritetet (AK/Njësia e ATS-s/Autoritetet e ATS-së)

1. Shtetet Kontraktore bien dakord që përgjegjësia për kontrollin e trafikut ajror do të transferohet nga një njësi e ATS-së së Shtetit Delegates në një njësi tjetër të ATS-së në një Shtet Ofrues të shërbimit fqinj, sipas dispozitave të përcaktuara në shtojcën 11 dhe sipas kushteve të kësaj Marrëveshjeje.

2. Informacioni i kontrollit në lidhje me transferimin do të shkëmbehet ndërmjet njësive të ATS-së në fjalë duke pasur parasysh rregulloret kombëtare në fuqi dhe rrethanat lokale.

3. Shteti delegues bie dakord që njësia përkatëse e ATS-së së Shtetit Ofrues të shërbimit të ofrojë shërbime të trafikut ajror në një pjesë të hapësirës ajrore të Shtetit Delegues, në përputhje me kushtet e kësaj Marrëveshjeje.

4. Për këtë qëllim, Shtetet Kontraktore autorizojnë njësitë e tyre përkatëse të ATS-së për të nënshkruar Dokumentin e Marrëveshjes (DM).

5. Ky Dokument Marrëveshjeje (DM) përcakton pjesën e hapësirës ajrore në fjalë dhe specifikon rregullat dhe procedurat që do të zbatohen në përputhje me dispozitat e kësaj Marrëveshjeje dhe ndjek strukturën e Dokumentit të Marrëveshjes me Format të Përbashkët EUROCONTROL (në vijim referuar si: Dokumenti i Marrëveshjes me Format të Përbashkët).

6. Shtetet Kontraktore autorizojnë autoritetet e tyre kompetente për të nënshkruar Dokumentin e Marrëveshjes (DM) mbi mbikëqyrjen për shërbimet e ofruara në një pjesë të hapësirës ajrore të Shtetit Delegues.

Neni 3

Zbatimi i rregullave dhe procedurave

1. Rregullat dhe procedurat që kanë të bëjnë me ofrimin e ATS-së në Shtetin Ofruesi të Shërbimit do të zbatohen kur ATS-ja ofrohet në një pjesë të hapësirës ajrore të Shtetit Delegues.

2. Shteti Delegues dhe Shteti Ofrues i Shërbimit informojnë njëri-tjetrin për çdo ndryshim të statusit operacional të objekteve të tyre të komunikimit dhe/ose të navigimit që mund të ndikojnë në ofrimin e ATS-së në pjesën e hapësirës ajrore ku është deleguar përgjegjësia për ofrimin e ATS-së.

Neni 4

Marrëveshjet financiare

1. Çdo Shtet Kontraktor mbart kostot e çdo aktiviteti të kryer prej tij sipas kësaj Marrëveshjeje, përveç rasteve kur është rënë dakord ndryshe nga Shtetet Kontraktore.

2. Paraqitja e marrëveshjeve financiare kërkon marrëveshje paraprake me shkrim ndërmjet përfaqësuesve përkatës të Shteteve Kontraktuese.

Neni 5

Përgjegjësia civile

1. Shteti Ofrues i Shërbimit është përgjegjës për dëmin e shkaktuar si pasojë e pakujdesisë së tij, e agentëve të tij ose e çdo personi tjetër që vepron në emër të tij, sipas dispozitave të kësaj Marrëveshjeje.

2. Paditë kundër Shtetit Ofrues i Shërbimit, agentëve të tij ose çdo personi tjetër që vepron në emër të tij dërgohen në gjykatë dhe janë subjekti i legjislacionit të Shtetit Ofrues i Shërbimit.

3. Shteti Delegues mund të ngrejë një padi kundër Shtetit Ofrues të shërbimit për të marrë mbrapsht çdo kompensim ose kosto të paguar ose të shkaktuar si rezultat i humbjes ose dëmit të shkaktuar nga pakujdesia e Shtetit Ofrues të shërbimit, agentëve të tij ose çdo personi tjetër që vepron në emër të tij, gjatë zbatimit të dispozitave të kësaj Marrëveshjeje.

4. Shteti Ofrues i Shërbimit mban përgjegjësi për dëmet që mund të shkaktohen nga Ofrues i Shërbimit lidhur me këtë Marrëveshje.

Neni 6

Certifikimi, licencimi, trajnimi dhe mbikëqyrja e vazhdueshme

1. Shtetet Kontraktore bien dakord që certifikata për Ofrues i Shërbimeve të Navigimit Ajror (OSHNA) e cila përfaqëson një licence për kontrollimin e trafikut ajror që lëshohet nga Shteti Ofrues i

Shërbimit, është e vlefshme për ofrimin e shërbimeve të trafikut ajror në pjesën e hapësirës ajrore të Shtetit Delegates në të cilën delegohet përgjegjësia për ofrimin e ATS-së.

2. Trajnimi i personelit të ATS-së së Shtetit Ofrues të shërbimit që ofron ATS-në në pjesën e hapësirës ajrore të Shtetit Delegates përfshin kërkesat që i përkasin hapësirës ajrore në fjalë.

3. Mbikëqyrja e vazhdueshme do të kryhet sipas marrëveshjes së autoriteteve kompetente bazuar në nenin 2, paragrafi 6.

Neni 7

Avionët shtetërorë

1. Avionët shtetërorë përveç atyre të Shtetit Delegates nuk do të hyjnë në atë pjesë të hapësirës ajrore ku përgjegjësia për sigurimin e ATS-së është deleguar pa leje diplomatike paraprake ose leje të posaçme nga Shteti Delegates.

2. Për avionët shtetërorë që operojnë në TPA do të zbatohen të njëjtat rregulla dhe procedura si për trafikun ajror civil, por kur është e nevojshme, duhet të krijohen procedura të veçanta për të lejuar aksesin e tyre në hapësirën ajrore. TAO do të jetë subjekt i koordinimit paraprak ndërmjet njësive ushtarake dhe njësive të ATS-së në fjalë.

Neni 8

Procedurat e koordinimit dhe ngjarjeve të paparashikuara për arsye ushtarake dhe të tjera

1. Dokumenti i Marrëveshjes (DM) plotësohet nga procedurat e koordinimit dhe ngjarjet e paparashikuara të përcaktuara nga njësiti përkatës.

2. Njësia e ATS-së së Shtetit Ofrues të shërbimit siguron për autoritetet/njësiti ushtarake përkatës të Shtetit Delegates planet përkatës të fluturimit dhe të dhëna të tjera lidhur me fluturimet në hapësirën ajrore në të cilën është deleguar përgjegjësia për ofrimin e ATS-së.

Neni 9

Kërkim shpëtimi

1. Palët kontraktuese autorizojnë qendrat e tyre nacionale të koordinimit të shpëtimit për të vendosur një marrëveshje koordinimi për të lehtësuar kërkim shpëtimin (SAR) në zonën në fjalë siç përshkruhet në aneksin 12, kapitulli 3, të ICAO-s.

2. Mbulimi me shërbimin e kërkim shpëtimit (SAR) do të harmonizohet në fillim të vitit nëpërmjet letër marrëveshjes dypalëshe (leje vjetore (*clearance*)), për mbështetje në rast të një aksidenti ajror.

Neni 10

Publikimi

Shtetet Kontraktore bien dakord për përmbajtjen dhe publikojnë të gjithë informacionin përkatës në lidhje me pjesën e hapësirës ajrore, ku është deleguar përgjegjësia për ofrimin e ATS-së, në Paketën e tyre të informacionit aeronautik siç përcaktohet në shtojcën 15, të Konventës së Çikagos.

Neni 11

Hetimi i aksidenteve ose incidenteve të rënda

1. Një Shtet Delegates do të nisë një hetim për rrethanat e aksidenteve ose incidenteve të rënda që ndodhin në territorin e tij.

2. Hetimi fillestar kryhet nga njësia e ATS-së së Shtetit Kontraktor ku është raportuar incidenti i trafikut ajror.

3. Njësia e ATS-së së Shtetit Delegates siguron materialet e nevojshme për Shtetin e Ofrimit të shërbimit, me kërkesën e këtij të fundit, nga (p.sh. regjistrimet e të dhënave të radarit, transkriptimet e

kasetave etj.), në mënyrë që ky i fundit të mund të kryejë një hetim për një aksident ose incident të rëndë që ka ndodhur në territorin e vet.

4. Shteti Ofrues i Shërbimit ka leje të caktojë vëzhgues që të jenë të pranishëm gjatë hetimit, ndërsa Shteti Delegates komunikon raportin dhe gjetjet e hetimit të Shteti Ofrues i Shërbimit.

Neni 12

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Nëse lind ndonjë mosmarrëveshje ndërmjet Shteteve Kontraktore në lidhje me interpretimin ose zbatimin e ndonjë dispozite të kësaj Marrëveshjeje, pala në fjalë përpiqet në radhë të parë ta zgjidhë atë me negociata.

2. Nëse Shtetet Kontraktore nuk arrijnë të zgjidhin ndonjë mosmarrëveshje me anë të negociatave, mosmarrëveshja paraqitet për vendim përfundimtar të një palë të tretë (arbitrazhit) që është caktuar nga të dy Shtetet Kontraktore, në përputhje me rregullat zbatueshme të Dhomës Ndërkombëtare të Tregtisë ICC në Paris dhe do të zbatohet ligji detyrues zviceran.

3. Shtetet Kontraktore ndajnë në mënyrë të barabartë kostot e arbitrazhit, duke përfshirë tarifat dhe shpenzimet e tij.

Neni 13

Zgjidhja/pezullimi i Marrëveshjes

1. Kjo Marrëveshje mund të zgjidhet nga secili Shtet Kontraktor në çdo kohë duke njoftuar me shkrim Shtetin tjetër Kontraktor. Zgjidhja e marrëveshjes hyn në fuqi gjashtë muaj pas datës së marrjes së një njoftimi të tillë nga Shteti tjetër Kontraktor.

2. Në rast lufte, gjatë një periudhe emergjence ose në interes të sigurisë publike, ose në rrethana të tjera të jashtëzakonshme, çdo Shtet Kontraktor gëzon të drejtën për të pezulluar ose të zgjidhur Marrëveshjen me efekt të menjëhershëm dhe njofton Shtetin tjetër Kontraktor në përputhje me rrethanat.

3. Dokumenti i Marrëveshjes që përmendet në nenin 2(5) përmban dispozita në lidhje me pezullimin dhe zgjidhjen e marrëveshjes.

Neni 14

Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje hyn në fuqi sapo Shtetet Kontraktore të njoftojnë njëri-tjetrin me shkrim mbi plotësimin e kërkesave të tyre ligjore përkatëse.

Neni 15

Ndryshimet

1. Nëse një Shtet Kontraktor dëshiron të ndryshojë ndonjë dispozite të kësaj Marrëveshjeje, ai mund të konsultohet me Shtetin tjetër Kontraktor. Çdo ndryshim i rënë dakord nga Shtetet Kontraktore hyn në fuqi pasi të konfirmohet nga shkëmbimi i komunikimeve në rrugë zyrtare.

2. Ndryshimet e DM-së siç përshkruhet në nenin 2, paragrafit 4 dhe 5, mund të përcaktohen së bashku nga Njësit/Autoritetet përkatëse të ATS-së së Shteteve Kontraktore, por nuk duhet të bien ndesh me dispozitat e kësaj marrëveshjeje.

Neni 16

Masat e përkohshme për marrëveshjet tashmë në zbatim

Marrëveshjet që janë në zbatim në datën e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje vlerësohen për rishikim të mundshëm në përputhje me dispozitat e përcaktuara në këtë Marrëveshje.

Neni 17
Regjistrimi në ICAO

Kjo Marrëveshje regjistrohet në Këshillin e ICAO-së (Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil), në përputhje me dispozitat e nenit 83 të Konventës së Çikagos.

Në dëshmi të sa më sipër, të nënshkruarit, të cilët janë të autorizuar sipas ligjit nga qeveritë e tyre përkatëse, nënshkruan këtë Marrëveshje.

Nënshkruar në dy kopje, më2022 në gjuhën shqipe, maqedonase dhe angleze. Teksti në gjuhën angleze mbizotëron në rast se ka ndonjë mospërputhje në interpretimin e tekstit.

PËR KËSHILLIN E MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Belinda Balluku

Zëvendëskryeministër, Ministër i Infrastrukturës dhe Ekonomisë

PËR QEVERINË E REPUBLIKËS SË MAQEDONISË SË VERIUT

Bllagoj Boçvarski

Ministër i Transportit dhe Lidhjeve