

UDHËZIM
Nr.17, datë 2.9.2010

MBI RREGULLAT E ZBATUESHME TË OPERIMIT NË FUSHËN E SHËRBIMEVE AJRORE

Në zbatim të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës, në përputhje me ligjin nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, neni 11/5, neni 13/5 dhe neni 17/4,

UDHËZOJ:

KAPITULLI I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Objekti

Objekti i këtij udhëzimi është përcaktimi i procedurave dhe kriterëve për licencimin e transportuesve ajrorë civile të Republikës së Shqipërisë, për të kryer shërbime ajrore dhe përcakton rregullat e vendosjes së çmimeve të shërbimeve ajrore.

Neni 2
Përkufizime

Për qëllime të këtij udhëzimi:

1. “Licencë operimi” do të thotë një autorizim i dhënë nga autoriteti kompetent licencues, një sipërmarrjeje, për të kryer transport ajror të pasagjerëve, të postës dhe/ose të ngarkesave, duke e lejuar atë të ofrojë shërbime ajrore, siç është përcaktuar në Certifikatën e Operimit Ajror (AOC).

2. “Autoriteti kompetent licencues” do të thotë Autoriteti i Aviacionit Civil që ka të drejtë të japë, të refuzojë, të anulojë ose të pezullojë një licencë operimi, në përputhje me kapitullin II.

3. “Komision” do të thotë Komisioni i Dhënies së Licencave të Operimit, i cili është një strukturë e posaçme administrative që krijohet nga titullari i autoritetit licencues kompetent.

4. “Sipërmarrje” do të thotë çdo person fizik ose juridik, qoftë fitimprurës ose jo, ose çdo organ tjetër zyrtar, qoftë me personalitetin e vet juridik ose jo.

5. “Shërbim ajror” do të thotë një fluturim ose një seri fluturimesh me qëllim transportin e pasagjerëve, ngarkesës dhe/ose postës me pagesë dhe/ose me qira.

6. “Fluturim” do të thotë një nisje nga një aeroport i caktuar drejt një aeroporti të një destinacioni të caktuar.

7. “Fluturime lokale (të brendshme)” do të thotë një fluturim që nuk përfshin transportin e pasagjerëve, postës dhe/ose ngarkesës ndërmjet aeroporteve të ndryshme ose pika të tjera të autorizuar uljeje.

8. “Aeroport” do të thotë çdo zonë e përshtatur veçanërisht për shërbime ajrore.

9. “Certifikata e Operimit Ajror (AOC)” do të thotë një certifikatë e dhënë një sipërmarrjeje që provon se operatori ka aftësinë dhe organizimin profesional për të garantuar sigurinë e operimeve të përcaktuara në certifikatë, siç parashikohet në dispozitat përkatëse ligjore e nënligjore.

10. “Kontroll efektiv” do të thotë një marrëdhënie e përbërë nga të drejta, kontrata ose çdo mjet tjetër, i cili qoftë individualisht, ose bashkërisht dhe duke marrë parasysh konsideratat e faktit ose ligjit të përfshirë, jep mundësinë e ushtrimit direkt ose indirekt të një ndikimi vendimtar mbi një sipërmarrje, veçanërisht në:

a) të drejtën për të përdorur të gjitha ose pjesë të aseteve të një sipërmarrjeje;

b) të drejta ose kontrata që japin një ndikim vendimtar në përbërjen, votimin ose vendimet e organeve të një sipërmarrjeje ose ndryshe japin një ndikim vendimtar në funksionimin e biznesit të një sipërmarrjeje.

11. “Transportues ajror” do të thotë një sipërmarrje me një licencë të vlefshme operimi ose një licence operimi ekuivalente.

12. “Transportues ajror i huaj” do të thotë një transportues ajror me një licencë të vlefshme operimi të dhënë nga një autoritet licencues kompetent i huaj.

13. “Plan biznesi” do të thotë një përshkrim i hollësishëm i veprimtarive tregtare të synuara nga transportuesi ajror për periudhën në fjalë, veçanërisht në lidhje me zhvillimin e pritshëm të tregut dhe investimet që do të kryhen, duke përfshirë implikimet financiare dhe ekonomike të këtyre veprimtarive.

14. “E drejta e trafikut” do të thotë e drejta për të kryer një shërbim ajror ndërmjet dy aeroporteve me qëllim transportimin e pasagjerëve, mallrave dhe postës, për qëllime fitimi.

15. “Shitje vetëm e vendit” do të thotë shitje e vendeve pa ndonjë shërbim tjetër shtesë (si p.sh. akomodimi), direkt te publiku nga transportuesi ajror ose agjenti i tij i autorizuar ose një marrës me qira (charter).

16. “Shërbim ajror i programuar” do të thotë një seri fluturimesh që kanë të gjitha karakteristikat e mëposhtme:

a) në çdo fluturim vendet dhe/ose kapaciteti për të transportuar ngarkesë dhe/ose postë janë të disponueshme për blerje individuale nga publiku (ose direkt nga transportuesi ajror, ose nga agjentët e tij të autorizuar);

b) operohet në mënyrë që të kryhet lëvizja ndërmjet dy ose më shumë aeroporteve, ose:

- sipas orarit të publikuar, ose

- me fluturime aq të rregullta dhe të shpeshta sa të përbëjnë një seri sistematike që mund të njihet.

17. “Kapacitet” do të thotë numri i vendeve ose ngarkesa me fitim e ofruar publikut të gjerë në një shërbim ajror të programuar për një periudhë të caktuar.

18. “Çmime ajrore” do të thotë çmimet e shprehura në lekë ose në euro që u paguhen transportuesve ajrorë ose agjentëve të tyre, ose shitësve të tjerë të biletave për transportimin e pasagjerëve në shërbime ajrore dhe çdo kusht me të cilin aplikohen këto çmime, duke përfshirë pagesa dhe kushte të ofruara agjencisë dhe shërbime të tjera ndihmëse.

19. “Tarifat ajrore” do të thotë çmimet e shprehura në lekë ose në euro që paguhen për transportimin e ngarkesave dhe kushtet me të cilat aplikohen këto çmime, duke përfshirë pagesa dhe kushte të ofruara agjencisë dhe shërbime të tjera ndihmëse.

20. “Bashkim urban” do të thotë një zonë urbane që përfshin një numër qytetesh ose qytezash, të cilat me rritjen dhe zgjerimin e popullsisë, janë shkrirë në mënyrë të natyrshme për të formuar gradualisht një zonë të vazhdueshme.

21. “Llogaria e menaxhimit” do të thotë një deklaratë e hollësishme e të ardhurave dhe shpenzimeve të transportuesit ajror për periudhën në fjalë, duke përfshirë një dobësim ndërmjet aktiviteteve të lidhura me transportin dhe aktiviteteve të tjera, si dhe ndërmjet elementeve në para dhe jo në para.

22. “Marrëveshje e qirasë së avionëve pa personelin dhe sigurimin (Dry Lease)” do të thotë një marrëveshje ndërmjet sipërmarrjeve, sipas së cilës avioni operohet nën AOC- në e qiramarrësit.

23. “Marrëveshje e qirasë së avionëve së bashku me personelin dhe sigurimin (Wet lease)” do të thotë një marrëveshje ndërmjet transportuesve ajrorë, sipas së cilës avioni operohet nën AOC- në e qiradhënësit.

24. “Vendi kryesor i biznesit” do të thotë zyra qendrore ose zyra e regjistruar e një transportuesi ajror në Republikën e Shqipërisë, brenda të cilit ushtrohen funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operues, duke përfshirë menaxhim të vazhdueshëm të gatishmërisë për punë të avionëve, të transportuesit ajror shqiptar.

KAPITULLI II LICENCA E OPERIMIT

Neni 3 Licenca e operimit

1. Çdo sipërmarrje që plotëson kërkesat e këtij kapitulli do të ketë të drejtë të marrë një licencë operimi.

2. Asnjë sipërmarrje e themeluar në Republikën e Shqipërisë nuk do të lejohet të transportojë në mënyrë ajrore pasagjerë, postë dhe/ose ngarkesë për pagesë dhe/ose qira, nëse nuk i është dhënë një licencë operimi e rregullt.

3. Autoriteti licencues kompetent nuk do të japë licenca operimi ose t'i ruajë ato në fuqi, nëse ka ndonjë mospërputhje me kërkesat e këtij kapitulli.

Neni 4

Dhënia e licencës së operimit

1. Me urdhër të titullarit të autoritetit licencues kompetent, krijohet struktura e posaçme e quajtur Komisioni i Dhënies së Licencave të Operimit.

2. Komisioni ka autoritetin për shqyrtimin, miratimin, refuzimin, anulimin ose pezullimin e një licence operimi.

3. Në urdhrin e krijimit të komisionit përcaktohet përbërja (kryetar, nënkryetar, sekretar dhe anëtarë), kohëzgjatja e ushtrimit të veprimtarisë sipas kësaj përbërje, dhe mënyra e informimit/raportimit të titullarit të autoritetit licencues kompetent. Detyrën e sekretarisë së komisionit e kryen sektori përgjegjës për licencimet në Autoritetin e Aviacionit Civil.

4. Komisioni kryen funksionet në përputhje me këtë udhëzim dhe aktet ligjore e nënligjore në fuqi.

Neni 5

Kushtet për dhënien e një licence operimi

Një sipërmarrjeje i jepet një licencë operimi nga autoriteti licencues kompetent nëse:

a) vendi kryesor i veprimtarisë është Republika e Shqipërisë ose, nëse vendi kryesor i veprimtarisë nuk është Republika e Shqipërisë, zyra ku është regjistruar biznesi të jetë në Republikën e Shqipërisë;

b) zotëron një certifikatë të vlefshme të operatorit ajror, të lëshuar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, i cili është përgjegjës për dhënien, refuzimin, anulimin ose pezullimin e licencës së operimit të transportuesit ajror;

c) ka një ose më shumë avionë në dispozicion përmes pronësisë ose marrëveshjes së qirasë së avionit pa personelin dhe sigurimin (qira e thatë-*dry lease*);

d) objekti kryesor i veprimtarisë është vetëm transporti ajror ose transporti ajror i kombinuar me çdo operim tjetër tregtar të avionëve apo transporti ajror i kombinuar me riparim dhe mirëmbajtje avionësh;

e) struktura e organizative e saj, mundëson autoritetin licencues kompetent të zbatojë dispozitat e këtij udhëzimi;

f) zotërohet dhe vazhdon të zotërohet drejtpërdrejt ose nëpërmjet shumicës së pronësisë nga Republika e Shqipërisë dhe/ose shtetas të saj, apo një ose a më shumë shtete të ZPEA-së dhe/ose shtetas të ZPEA-së, si dhe është gjatë të gjithë kohës e kontrolluar efektivisht nga Republika e Shqipërisë dhe/ose nga shtetas shqiptarë, ose një a më shumë shtete të ZPEA-së dhe/ose shtetas të tyre, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe;

g) plotëson kushtet financiare të specifikuar në nenin 6 të këtij udhëzimi;

h) përputhet me kërkesat për sigurimin, të përcaktuara në ligjin nr.10 076, datë 12.2.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”;

i) përputhet me dispozitat për reputacion të mirë siç specifikohet në nenin 8.

Neni 6

Kushtet financiare për dhënien e një licence operimi

1. Autoriteti i Aviacionit Civil do të vlerësojë nga afër nëse një sipërmarrje që aplikon për herë të parë për një licencë operimi mund të tregojë që:

a) ajo mund të përmbushë në çdo kohë detyrimet e saj aktuale dhe potenciale të ngritura sipas supozimeve reale, për një periudhë prej 24 muajsh nga fillimi i operimeve; dhe

b) ajo mund të ketë aftësi paguese për shpenzimet e saj fikse dhe operative që lindin nga operimet sipas planit të saj të biznesit dhe të ngritura sipas supozimeve reale, për një periudhë prej tre muajsh nga fillimi i operacioneve, pa marrë parasysh ndonjë të ardhur nga operimet.

2. Për qëllimin e vlerësimit të përmendur në paragrafin 1, çdo aplikant do të paraqesë një plan biznesi për të paktën tre vitet e operimit. Plani i biznesit gjithashtu do të përcaktojë hollësisht lidhjet financiare të aplikuesit me çdo veprimtari tjetër tregtare në të cilën aplikanti është i angazhuar ose direkt ose nëpërmjet sipërmarrjeve të lidhura me të. Aplikanti gjithashtu duhet të sigurojë të gjithë informacionin përkatës, veçanërisht të dhënat e përmendura në pikën 1 të aneksit I të këtij udhëzimi.

3. Paragrafët 1 dhe 2 nuk do të zbatohen në një sipërmarrje që aplikon për një licencë operimi, me qëllim mbulimin e operimeve me avion me më pak se 10 ton masë uljeje maksimumi (MTOM) dhe/ose më pak se 20 vende. Sipërmarrje të tilla do të tregojnë se kapitali i tyre neto është të paktën 100 000 euro ose të sigurojnë, kur kërkohet nga autoriteti licencues kompetent, të gjithë informacionin përkatës për qëllimin e vlerësimit të përmendur në paragrafin 1, veçanërisht të dhënat e përmendura në pikën 1 të aneksit I.

Megjithatë, autoriteti licencues kompetent mund të zbatojë paragrafët 1 dhe 2 në një sipërmarrje që aplikon për një licencë operimi nën dispozitat e nënparagrafit të mëparshëm, që ka si qëllim të kryejë shërbime ajrore të programuara ose xhiroja e së cilës i kalon 3 milionë euro në vit.

Neni 7

Certifikata e operatorit ajror

1. Dhënia dhe vlefshmëria e një licence operimi do të jetë në çdo kohë e varur nga zotërimi i një AOC-je, që specifikon aktivitetet e mbuluara nga licenca e operimit.

2. Çdo modifikim në AOC-në e një transportuesi ajror të Republikës së Shqipërisë, do të pasqyrohet, kur duhet, në licencën e tij të operimit.

Neni 8

Prova e reputacionit të mirë

1. Personat që do të menaxhojnë vazhdimisht dhe me efikasitet operacionet e sipërmarrjes duhet të provojnë para autoritetit licencues kompetent se kanë reputacion të mirë ose se ata nuk kanë deklaruar falimentim, në mënyrë që të pajisen me një licencë operimi.

2. Autoriteti licencues kompetent do të pranojë dokumentacionin që provon reputacionin e mirë ose mosshpalljen e falimentimit, nëse është lëshuar jo më shumë se tre muaj që nga data e paraqitjes.

Neni 9

Vlefshmëria e licencës së operimit

1. Një licencë operimi do të jetë e vlefshme për sa kohë që transportuesi ajror i Republikës së Shqipërisë përmbush kërkesat e këtij kapitulli.

Një transportues ajror i RSH-së duhet të jetë i aftë t'i demonstrojë në çdo kohë me kërkesë të autoritetit licencues kompetent se ai plotëson të gjitha kërkesat e këtij kapitulli.

2. Autoriteti licencues kompetent do të monitorojë nga afër përputhshmërinë me kërkesat e këtij kapitulli. Megjithatë, autoritetit licencues kompetent do të rishikojë përputhshmërinë me këto kërkesa në rastet e mëposhtme:

a) dy vjet pasi është dhënë një licencë e re operimi;

b) kur dyshohet një problem i mundshëm; ose

c) me kërkesë të çdo institucioni tjetër.

Në rast se autoriteti licencues kompetent dyshon se problemet financiare të një transportuesi ajror të huaj mund të cenojnë sigurinë e operimeve të tij, autoriteti do të informojë menjëherë autoritetin kompetent të huaj që ka lëshuar AOC.

3. Licenca e operimit do të paraqitet përsëri për miratim kur një transportues ajror i Republikës së Shqipërisë:

- a) nuk ka filluar operimet brenda gjashtë muajve nga dhënia e licencës së operimit;
- b) ka ndërprerë operimet e tij për më shumë se gjashtë muaj; ose
- c) kur është licencuar në bazë të nënparagrafit të parë të nenit 6(3) dhe synon të angazhohet në operime me avion mbi kufirin minimal të specifikuar në nenin 6(3), ose nuk plotëson më kushtet financiare të vendosura në të.

4. Një transportues ajror i RSH-së do t'i vërë në dispozicion autoritetit licencues kompetent, llogaritë e tij të audituara, jo më vonë se gjashtë muaj pas ditës së fundit të vitit financiar përkatës, përveç rasteve kur parashikohet ndryshe në një akt tjetër ligjor. Gjatë dy viteve të para të operimeve të një transportuesi ajror të RSH-së, të dhënat që përmenden në pikën 3 të aneksit I të këtij udhëzimi, do t'i vihen në dispozicion autoritetit licencues kompetent, me kërkesën e tij.

Autoriteti licencues kompetent mund të vlerësojë në çdo kohë performancën financiare të një transportuesi ajror të RSH-së, të cilit ai i ka dhënë një licencë operimi, duke kërkuar informacionin përkatës. Si pjesë e një vlerësimi të tillë, transportuesi ajror i RSH-së, në fjalë, do të përditësojë të dhënat e përmendura në pikën 3 të aneksit I dhe do t'ia vërë në dispozicion autoritetit licencues kompetent, sipas kërkesës së tij.

5. Një transportues ajror i RSH-së do të njoftojë autoritetin licencues kompetent:

- a) paraprakisht për çdo planifikim në lidhje me kryerjen e një shërbimi të ri ajror në një kontinent ose rajon të botës që nuk është paraqitur më parë, ose për çdo ndryshim tjetër thelbësor në gamën e aktiviteteve të tij, duke përfshirë, por jo kufizuar në, ndryshime në tipin ose numrin e avionëve të përdorur;
- b) paraprakisht për çdo shkrirje ose blerje të synuar; dhe
- c) brenda 14 ditëve për çdo ndryshim në pronësi të çdo aksioni që përfaqëson 10% ose më shumë të aksioneve të përgjithshme të transportuesit ajror.

6. Nëse autoriteti licencues kompetent çmon se ndryshimet e shpallura në pikën 5 kanë një lidhje të rëndësishme me financat e transportuesit ajror të RSH-së, ai do të kërkojë paraqitjen e një plani biznesi të rishikuar që përmban ndryshimet në fjalë dhe mbulon të paktën një periudhë prej 12 muajsh nga data e implementimit të tij, si dhe të dhënat e përmendura në pikën 2 të aneksit I, si dhe informacionin që duhet të sigurohet sipas paragrafit 4.

Autoriteti licencues kompetent do të marrë një vendim për planin e rishikuar të biznesit, nëse transportuesi ajror i RSH-së mund të plotësojë detyrimet potenciale dhe ekzistuese gjatë asaj periudhe prej 12 muajsh. Një vendim i tillë do të merret jo më vonë se tre muaj pasi t'i jetë paraqitur i gjithë informacioni i nevojshëm.

7. Autoriteti licencues kompetent, në lidhje me transportuesit ajrorë të RSH-së të licencuar nga vetë ai, do të vendosë nëse licenca e operimit duhet të paraqitet përsëri për miratim në rast ndryshimi në një ose më shumë elementeve që cenojnë statusin ligjor të tij dhe në veçanti në rastin e një shkrirjeje ose blerje të aksioneve.

8. Paragrafët 4, 5 dhe 6 nuk do të zbatohen për transportuesit ajrorë të RSH-së të angazhuar me avionë më pak se 10 ton MTOM dhe/ose më pak se 20 vende. Transportues të tillë ajrorë duhet të jenë të aftë të demonstrojnë në çdo kohë se kapitali i tyre neto është të paktën 100 000 euro ose të sigurojnë, kur kërkohet nga autoriteti licencues kompetent, informacionin përkatës për qëllimet e vlerësimit të përmendur në nenin 10(2).

Megjithatë, autoriteti licencues kompetent mund të zbatojë paragrafët 4, 5 dhe 6 për transportuesit ajrorë të RSH-së të licencuar nga ai, që kryejnë shërbime ajrore të programuara ose xhiroja financiare e të cilëve kalon 3 milionë euro në vit.

Pezullimi dhe anulimi i një licence operimi

1. Autoriteti licencues kompetent mund të vlerësojë në çdo kohë performancën financiare të një transportuesi ajror të RSH-së që ai ka licencuar. Në bazë të këtij vlerësimi, autoriteti merr vendim për pezullimin ose anulimin e licencës së operimit, nëse ai nuk është më i bindur që ky transportues ajror mund të përmbushë detyrimet e tij potenciale dhe aktuale për një periudhë prej 12 muajsh.

Megjithatë, autoriteti licencues kompetent mund të japë një licencë të përkohshme, që nuk i kalon 12 muaj, në pritje të riorganizimit financiar të një transportuesi ajror të RSH-së me kusht që siguria të mos jetë në rrezik dhe të ekzistojë një perspektivë reale për një përmirësim të kënaqshëm financiar brenda kësaj periudhe kohore. Kjo licencë e përkohshme pasqyron, kur duhet, çdo ndryshim në AOC.

2. Kur ka tregues të qartë se ekzistojnë probleme financiare ose janë hapur procese procedurale të lidhura me paaftësinë paguese ose procese të ngjashme kundrejt një transportuesi ajror të RSH-së të licencuar, autoriteti licencues kompetent do të kryejë pa vonesë një vlerësim të hollësishëm të situatës financiare dhe në bazë të rezultateve të tij, do të rishikojë statusin e licencës së operimit në përputhje me këtë nen brenda një periudhe kohe prej tre muajsh.

3. Kur llogaritë e audituara, të përmendura në nenin 9(4), nuk janë paraqitur brenda afatit të parashikuar, autoriteti licencues kompetent ka të drejtë t'i kërkojë transportuesit ajror të RSH-së, paraqitjen e llogarive të audituara pa vonesa të tepruara.

Nëse llogaritë e audituara, nuk paraqiten brenda një muaji, licenca e operimit mund të anulohet ose pezullohet.

4. Autoriteti licencues kompetent do të pezullojë ose anulojë licencën e operimit, nëse transportuesi ajror i RSH-së, me dashje ose nga pakujdesia, i jep autoritetit informacion të rremë për një çështje të rëndësishme.

5. Në rast se AOC-ja e një transportuesi ajror të RSH-së pezullohet ose anulohet, autoriteti do të pezullojë ose anulojë menjëherë licencën e operimit të transportuesit ajror.

6. Autoriteti mund të pezullojë ose anulojë licencën e operimit të një transportuesi ajror të RSH-së, nëse transportuesi ajror nuk plotëson më kërkesat në lidhje me reputacionin e mirë të përcaktuar në nenin 8.

Neni 11

Vendime për licencën e operimit

1. Autoriteti licencues kompetent do të marrë një vendim për një aplikim sa më shpejt të jetë e mundur dhe jo më vonë se tre muaj pasi të jetë paraqitur i gjithë informacioni i nevojshëm, duke marrë parasysh të gjitha provat e disponueshme. Vendimi do t'i njoftohet aplikantit. Në rastin e refuzimit, paraqiten arsyet përkatëse në lidhje me të.

2. Procedura të detajuara për dhënien, pezullimin dhe anulimin e licencave të operimit do të publikohen nga autoriteti licencues kompetent dhe njëkohësisht do të informojë Ministrin, sipas përcaktimeve të Kodit Ajror të Republikës së Shqipërisë.

3. Vendimet lidhur me dhënien, pezullimin apo anulimin e licencave të operimit do të publikohen në faqen zyrtare të Autoritetit të Aviacionit Civil.

Neni 12

Kërkesat e sigurimit

Pavarësisht nga parashikimet e ligjit nr.10 076, datë 12.2.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, një transportues ajror i RSH-së do të sigurohet për të mbuluar detyrimin në raste aksidentesh në lidhje me postën.

Neni 13

Regjistrimi

1. Pa cenuar nenin 14(3) të këtij udhëzimi, për regjistrimin e avionit do të zbatohen parashikimet e nenit 21 të Kodit Ajror.

2. Në përputhje me paragrafin 1, Autoriteti i Aviacionit Civil do të regjistrojë avionët në regjistrin e tij kombëtar pas pagesës së tarifës normale të regjistrimit të caktuar për këtë qëllim.

Neni 14

Qiraja

1. Pa cenuar nenin 5(c), një transportues ajror i RSH-së, mund të ketë një ose më shumë avionë në dispozicion të tij nga marrëveshja e qirasë së avionit me ose pa personelin dhe sigurimin (*dry* ose *wet lease*). Transportuesit ajrorë të RSH-së mund të aplikojnë për marrjen dhe përdorin lirisht avionë me qira së bashku me personelin ose pa të; sigurimin dhe përgjegjësinë e plotë ndaj pasagjerëve (në rastin *wet lease*) të regjistruar brenda BE-së ose jashtë saj, përveçse kur kjo do të vinte në rrezik sigurinë ose do të bënte pjesë në sistemin “*black list*” të BE-së. Autoriteti i Aviacionit Civil do të garantojë se implementimi i një dispozite të tillë është i arsyeshëm dhe proporcional dhe i bazuar në faktorët e sigurisë.

2. Marrëveshja e qirasë së avionit pa personelin dhe sigurimin (*dry lease*) në të cilën një transportues ajror i RSH-së është palë ose një marrëveshje e qirasë së avionit së bashku me personelin dhe sigurimin, në të cilën transportuesi ajror i RSH-së është qiramarrësi i avionit i marrë me qira së bashku me personelin dhe sigurimin, do t’i nënshtrohet një miratimi të mëparshëm nga ana e sigurisë ajrore (autoriteti certifikues) në përputhje me ligjin kombëtar ose të akteve nënligjore të zbatueshme për sigurinë e avionëve.

3. Një avion me qira, së bashku me personelin, sigurimin dhe përgjegjësinë e plotë ndaj pasagjerëve e mallrave i një transportuesi ajror të BE-së, i regjistruar në një vend të tretë nga një sipërmarrje tjetër, do të marrë miratim të mëparshëm për operimin nga autoriteti certifikues kompetent ose autoriteti që ka lëshuar AOC. Autoriteti certifikues kompetent mund të japë një miratim nëse:

a) transportuesi ajror i demonstroi autoritetit kompetent se të gjitha standardet e sigurisë të barasvlefshme me ato të vendosura nga ligji kombëtar përmbushen dhe

b) plotësohet një nga kushtet e mëposhtme:

i) transportuesi ajror justifikon një dhënie me qira të tillë në bazë të nevojave të jashtëzakonshme, që në këtë rast mund të jepet miratim për një periudhë deri në shtatë muaj që mund të rinovohet njëherë për një periudhë të mëtejshme deri në shtatë muaj;

ii) transportuesi ajror demonstroi se dhënia me qira është e nevojshme për të plotësuar nevojat e kapacitetit sezonal, që nuk mund të plotësohet në mënyrë të arsyeshme nga avionë të dhënë me qira të regjistruar brenda RSH-së, rast në të cilin miratimi mund të rinovohet; ose

iii) transportuesi ajror demonstroi se dhënia me qira është e nevojshme për të kapërcyer vështirësitë e operimit dhe nuk është e mundur ose e arsyeshme të jepet me qira ndonjë avion i regjistruar brenda RSH-së, rast në të cilin miratimi do të jetë me një kohëzgjatje të kufizuar pikërisht sa është e nevojshme për kapërcimin e vështirësive.

4. Autoriteti kompetent mund t’i bashkëngjisë kushte miratimit. Këto kushte do të përbëjnë pjesë të marrëveshjes së qirasë së avionit, së bashku me personelin dhe sigurimin për avionin, pasagjerët e mallrat.

Autoriteti kompetent mund të refuzojë të japë një miratim, nëse nuk ka reciprocitet për sa i përket marrëveshjes së qirasë së avionit së bashku me personelin dhe sigurimin ndërmjet RSH-së dhe vendit të tretë ku është regjistruar avioni i dhënë me qira, së bashku me personelin dhe sigurimin për avionin, pasagjerët e mallrat.

Autoriteti kompetent mund të informojë shtetet e interesuara për një miratim që ai ka dhënë për avion të dhënë me qira, së bashku me personelin dhe sigurimin për avionin, pasagjerët dhe mallrat, të regjistruar në një vend të tretë.

Neni 15

E drejta për t’u dëgjuar

Autoriteti licencues kompetent, përpara se të vendosë pezullimin apo anulimin e licencës së operimit të transportuesit ajror të RSH-së, duhet të garantojë të drejtën e transportuesit për t'u dëgjuar e për të dhënë shpjegime relevante mbi çështjen objekt shqyrtimi.

Ky rregull vlen edhe në rastet e ndjekjes së një procedure urgjente.

KAPITULLI III AKSESI NË ITINERARE

Neni 16

Ofrimi i shërbimeve ajrore

1. Transportuesit ajrorë të Republikës së Shqipërisë dhe transportuesit ajrorë të huaj kanë të drejtë të kryejë shërbime ajrore në përputhje me nenin 17 të Kodit Ajror.

2. Gjatë operimit të shërbimeve ajrore, si transportuesit ajrorë të RSH-së, ashtu edhe transportuesit ajrorë të huaj, do të lejohen të kombinojnë shërbime ajrore dhe të lidhin marrëveshje për ndarjen e Kodit, pa cenuar rregullat e konkurrencës të aplikueshme për sipërmarrjet në Republikën e Shqipërisë.

Çdo kufizim i lirisë së transportuesve ajrorë shqiptarë dhe të huaj për të kryer shërbime ajrore do të bëhet nga Autoriteti i Aviacionit Civil, në përputhje me rregulloren e miratuar nga Ministri në zbatim të nenit 17/4 të Kodit Ajror.

3. Pavarësisht nga dispozitat e marrëveshjeve dypalëshe ku shteti shqiptar është palë dhe duke iu nënshtruar rregullave të konkurrencës të zbatueshme për sipërmarrjet, transportuesit ajrorë do të lejohen të kombinojnë shërbime ajrore dhe të lidhin marrëveshje për ndarjen e kodit me çdo transportues ajror për shërbime ajrore për, nga ose nëpërmjet çdo aeroporti shqiptar ose në çdo pikë(a) në vende të treta.

Në kuadrin e marrëveshjes dypalëshe të shërbimit ajror me vendin e tretë në fjalë, një shtet anëtar mund të vendosë kufizime në marrëveshjet e ndarjes së kodit ndërmjet transportuesve ajrorë të Komunitetit dhe transportuesve ajrorë të një vendi të tretë, veçanërisht nëse vendi i tretë në fjalë nuk i lejon mundësi të ngjashme tregtare transportuesve ajrorë të Komunitetit që operojnë nga shteti anëtar në fjalë. Duke bërë kështu, shtetet anëtare do të garantojnë se kufizimet e vendosura sipas këtyre marrëveshjeve, nuk kufizojnë konkurrencën dhe janë jodiskriminuese ndërmjet transportuesve ajrorë të Komunitetit dhe se ato nuk janë më kufizuese sesa është e nevojshme.

Neni 17

Parime të përgjithshme për detyrimet e shërbimit publik

1. Ministri mund të vendosë një detyrim shërbimi publik në lidhje me shërbimet ajrore të programuara ndërmjet një aeroporti të huaj dhe një aeroporti që operon në një rajon periferik ose në zhvillim në territorin shqiptar ose në një itinerar të caktuar për në çdo aeroport shqiptar, duke u konsideruar çdo itinerar i tillë me rëndësi të veçantë për zhvillimin ekonomik dhe social të rajonit në të cilin operon aeroporti. Ky detyrim do të vendoset vetëm për shtrirjen e nevojshme për të garantuar në atë itinerar sigurimin minimal të shërbimeve ajrore të programuara, që plotësojnë standardet fikse të vazhdimësisë, rregullsisë, çmimit ose kapacitetit minimal, të cilat transportuesit ajrorë nuk do t'i praninin nëse do të merrnin në konsideratë vetëm interesat e tyre tregtare.

Standardet fikse të vendosura në itinerarin që i nënshtrohet atij detyrimi të shërbimit publik, do të vendosen në mënyrë transparente dhe jodiskriminuese.

2. Në rastet kur mjete të tjera transporti nuk mund të sigurojnë një shërbim të pandërprerë me të

paktën një shpeshësi dyditore, Ministri mund të përfshijë në detyrimin e shërbimit publik kërkesën që çdo transportues ajror që synon të operojë itinerarin, të japë një garanci që ai do të operojë itinerarin për një periudhë të caktuar, që do të përcaktohet në përputhje me kushtet e tjera të detyrimit të shërbimit publik.

3. Nevoja dhe përshtatshmëria e një detyrimi të shërbimit publik të parashikuar do të vlerësohet në lidhje me:

a) proporcionalitetin ndërmjet detyrimit të parashikuar dhe nevojave për zhvillim ekonomik të rajonit në fjalë;

b) mundësinë për të pasur mbështetje në mjetet e tjera të transportit dhe aftësinë e këtyre mjeteve për të plotësuar nevojat e transportit nën shqyrtim, veçanërisht kur shërbimet ekzistuese hekurudhore kryen në itinerarin e parashikuar me një kohë udhëtimi prej më pak se tri orësh dhe me shpeshësi, lidhje të mjaftueshme dhe koordinime të përshtatshme;

c) çmimet ajrore dhe kushtet që mund t'u caktohen përdoruesve;

d) efektin e kombinuar të të gjithë transportuesve ajrorë që operojnë ose synojnë të operojnë në itinerar.

4. Në rast të vendosjes së detyrimit të shërbimit publik, Autoriteti i Aviacionit Civil do t'u komunikojë tekstin e vendosjes së parashikuar të detyrimit të shërbimit publik autoriteteve kompetente të huaja të përfshira, aeroportëve në fjalë dhe transportuesve ajrorë që operojnë itinerarin në fjalë.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të publikojë një njoftim informacioni në faqen zyrtare të tij:

a) duke identifikuar dy aeroportet e lidhura nga itinerari në fjalë dhe pikën(at) e mundshme të ndërmjetme të ndalimit;

b) duke përmendur datën e hyrjes në fuqi të detyrimit të shërbimit publik; dhe

c) duke ofruar çdo informacion përkatës dhe/ose dokumentacion në lidhje me detyrimin e shërbimit publik, i cili do të bëhet i disponueshëm pa vonesë dhe falas nga autoriteti.

5. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 4 në lidhje me itineraret, kur numri i pasagjerëve që pritet të përdorë shërbimin ajror është më pak se 10 000 në vit, njoftimi i informacionit për një detyrim të shërbimit publik do të publikohet në Fletoren Zyrtare.

6. Data e hyrjes në fuqi e një detyrimi të shërbimit publik nuk do të jetë më e hershme sesa data e publikimit të njoftimit të informacionit të përmendur në nënparagrafin e dytë të paragrafit 4.

7. Kur një detyrim i shërbimit publik është vendosur në përputhje me paragrafët 1 dhe 2, transportuesit ajrorë do të jenë të aftë të ofrojnë shitje vetëm të vendeve, me kusht që shërbimi ajror në fjalë të plotësojë të gjitha kërkesat e detyrimit të shërbimit publik. Rrjedhimisht, ai shërbim ajror do të konsiderohet si shërbim ajror i programuar.

8. Kur një detyrim i shërbimit publik është vendosur në përputhje me paragrafët 1 dhe 2, çdo transportues tjetër ajror do të lejohet në çdo kohë të fillojë shërbime ajrore të programuara që plotësojnë të gjitha kërkesat e detyrimit të shërbimit publik, duke përfshirë periudhën e operimit që mund të kërkohet në përputhje me paragrafin 2.

9. Pavarësisht nga paragrafi 8, nëse asnjë transportues ajror nuk ka filluar ose nuk mund të demonstrojë se është gati për të filluar shërbime ajrore të programuara të vërtetueshme në një itinerar në përputhje me detyrimin e shërbimit publik, i cili është vendosur në atë itinerar, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të kufizojë aksesin në shërbimet ajrore të programuara në atë itinerar vetëm në një transportues ajror për një periudhë deri në katër vjet, pas së cilës situata do të rishikohet.

10. E drejta për të kryer shërbimet e përmendura në paragrafin 9 do të ofrohet me tender publik në përputhje me nenin 18, ose veçmas ose, në rastet kur justifikohet për arsyet e efikasitetit operativ, për një grup itinerarësh të tillë për çdo transportues ajror që ka të drejtë të kryejë shërbime të tilla publike. Për arsye të efikasitetit administrativ mund të ofrohet një ftesë e vetme për tender, e cila mund të mbulojë itinerare të ndryshme.

11. Një detyrim i shërbimit publik do të çmohet se ka skaduar, nëse asnjë shërbim ajror i programuar nuk është kryer gjatë një periudhe prej 12 muajsh në itinerarin që i nënshtrohet një detyrimi të tillë.

12. Në rast të një ndërprerjeje të papritur të shërbimit nga transportuesi ajror i zgjedhur në përputhje me nenin 17, në rast emergjence, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të zgjedhë një tjetër transportues ajror për të kryer detyrimin e shërbimit publik për një periudhë deri në shtatë muaj, të parinovueshme, me kushtet e mëposhtme:

- a) çdo kompensim i paguar duhet të bëhet në përputhje me nenin 18 (8);
- b) zgjedhja do të bëhet ndërmjet transportuesve ajrorë shqiptarë e të huaj, në përputhje me parimet e transparencës dhe mosdiskriminimit;
- c) do të paraqesë një kërkesë të re për tender.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të publikojë pa vonesë në faqen zyrtare të tij një informacion për procedurën e emergjencës dhe për arsyet e saj.

Neni 18

Procedura e tenderit publik për detyrimin e shërbimit publik

1. Tenderi publik i kërkuar në nenin 17(10) do të kryhet sipas procedurës së vendosur në paragrafët 2 deri 10 të këtij neni.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil respekton legjislacionin e prokurimeve publike në fuqi në rastin e ftesës për tender lidhur me detyrimin e shërbimit publik.

3. Ftesa për tender dhe kontrata pasuese do të mbulojnë ndër të tjera pikat e mëposhtme:

- a) standardet e kërkuara nga detyrimi i shërbimit publik;
- b) rregullat në lidhje me amendimin dhe përfundimin e kontratës; veçanërisht për të marrë parasysh ndryshimet e paparashikueshme;
- c) periudhën e vlefshmërisë së kontratës;
- d) sanksionet në rastin e dështimit për të përmbushur kontratën;
- e) parametrat objektivë dhe transparentë në bazë të të cilave do të llogaritet kompensimi, nëse ka, për shlyerjen e detyrimit të shërbimit publik.

4. Në rast se tenderat i përkasin një itinerari për të cilin aksesit është kufizuar tashmë në një transportues në përputhje me nenin 17(9), ftesa për tender do të publikohet të paktën gjashtë muaj para fillimit të koncesionit të ri për të vlerësuar nevojën e vazhdueshme të aksesit të kufizuar.

5. Autoriteti i Aviacionit Civil do të sigurojë pa vonesë dhe falas çdo informacion përkatës dhe dokumente të kërkuara nga një palë e interesuar për tenderin publik.

6. Përzgjedhja do të bëhet sa më shpejt të jetë e mundur duke marrë në konsideratë përshtatshmërinë e shërbimit, duke përfshirë çmimet dhe kushtet që mund t'u caktohen përdoruesve dhe koston e kompensimit të kërkuar nga shteti(et) anëtar(e) në fjalë, nëse ka.

7. Transportuesi ajror i përzgjedhur, sipas paragrafit 6 mund të kompensohet për t'iu përmbajtur standardeve të kërkuara nga një detyrim i shërbimit publik i vendosur sipas nenit 17. Një kompensim i tillë nuk mund të kalojë shumën e kërkuar për të mbuluar shpenzimet neto që lindin për shlyerjen e çdo detyrimi të shërbimit publik, duke marrë parasysh të ardhurat në lidhje me to të mbajtura nga transportuesi ajror dhe një përfitim të arsyeshëm.

8. Autoriteti i Aviacionit Civil do të publikojë në faqen zyrtare pa vonesë rezultatet e tenderit publik, duke përfshirë informacionin e mëposhtëm:

- a) elementet operative në përmbajtje të ofertave;
- b) kompensimi i kërkuar në oferta;
- c) emri i tenderuesit të zgjedhur.

Neni 19

Shqyrtimi i detyrimeve të shërbimit publik

1. Çdo vendim i marrë sipas neneve 17 dhe 18 mund të rishikohet efektivisht dhe, në veçanti, sa më shpejt të jetë e mundur në zbatim të legjislacion mbi prokurimet publike.

Transportuesit ajrorë kanë të drejtë t'i kërkojnë Autoritetit të Aviacionit Civil informacion mbi:

a) një dokument që justifikon nevojën për detyrim të shërbimit publik dhe në përputhje me kriteret e përmendura në nenin 17;

b) një analizë të ekonomisë në rajon;

c) një analizë të proporcionalitetit ndërmjet detyrimeve të parashikuara dhe objektivave të zhvillimit ekonomik;

d) një analizë të shërbimeve ajrore ekzistuese, nëse ka, dhe mjeteve të tjera të transportit të disponueshme që mund të konsiderohen si zëvendësues për taksat e parashikuara.

Neni 20

Shpërndarja e lëvizjes ndërmjet aeroporteve dhe ushtrimi i të drejtave të lëvizjes

1. Ushtrimi i të drejtave të lëvizjes do t'u nënshtrohet rregullave të parashikuara në Kodin Ajror dhe në aktet nënligjore të dala në bazë e për zbatim të tij e që lidhen me sigurinë, ruajtjen, mbrojtjen e mjedisit dhe caktimin e intervaleve kohore.

2. Në zbatim të rregullave transparente, asnjënjë dhe jodiskriminuese, pas konsultimit me palët e interesuara, si dhe në zbatim të parashikimeve të Kodit Ajror dhe akteve nënligjore të dala në bazë e për zbatim të tij, koordinatori i aeroportit ose rregulluesi i orareve do të vendosë shpërndarjen e lëvizjes ajrore ndërmjet aeroporteve duke plotësuar kushtet e mëposhtme:

a) aeroportet që operojnë në të njëjtin qytet ose bashkimi urban;

b) aeroportet operohen nga një infrastrukturë e mjaftueshme transporti, duke siguruar sa më shumë të jetë e mundur, një lidhje direkte duke bërë të mundur të arrihet në aeroport brenda 90 minutave duke përfshirë, ku është e nevojshme, mbi baza ndërkufitare;

c) aeroportet janë të lidhura me njëra-tjetrën dhe me qytetin ose bashkimin urban që ato operojnë me shërbime transporti publik të shpeshtë, të besueshëm dhe efikas; dhe

d) aeroportet i ofrojnë shërbime të nevojshme transportuesve ajrorë dhe nuk i cenojnë padrejtësisht mundësitë e tyre tregtare.

Çdo vendim për të rregulluar shpërndarjen e trafikut ajror ndërmjet aeroporteve do të respektojë parimet e proporcionalitetit dhe transparencës dhe do të bazohet në kritere objektive.

Neni 21

Masa mjedisore

1. Kur ekzistojnë probleme serioze mjedisore, Autoriteti i Aviacionit Civil mund të kufizojë ose refuzojë ushtrimin e të drejtave të trafikut, veçanërisht kur mjete të tjera transporti sigurojnë nivele të përshtatshme shërbimi. Masa do të jetë jodiskriminuese, nuk do të shtrembërojë konkurrencën ndërmjet transportuesve ajrorë, nuk do të jetë më shumë kufizuese sesa është e nevojshme për të lehtësuar problemet dhe do të ketë një periudhë të caktuar vlefshmërie, që nuk i kalon tre vjetët, pas së cilës do të rishikohet.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të publikojë në faqen zyrtare vendimin për kufizimin apo refuzimin e ushtrimit të të drejtave të trafikut, të marrë sipas paragrafit 1.

Neni 22

Masa emergjence

1. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të refuzojë, kufizojë ose vendosë kushte për ushtrimin e të drejtave të trafikut që trajtojnë probleme të papritura me kohëzgjatje të shkurtër që rrjedhin nga rrethana të paparashikueshme dhe të pashmangshme. Akte të tilla do të respektojnë parimet e proporcionalitetit dhe transparencës dhe do të bazohen në kritere objektive dhe jodiskriminuese.

KAPITULLI IV

DISPOZITA PËR VENDOSJEN E ÇMIMEVE

Neni 23

Liria e vendosjes së çmimeve

1. Pa cenuar nenin 17(1) të këtij udhëzimi, si dhe në zbatim të parashikimeve të Kodit Ajror dhe akteve nënligjore për këtë qëllim, çmimet e transportit ajror vendosen lirisht nga tregu.

2. Pavarësisht nga dispozitat e marrëveshjeve bilaterale ku shteti shqiptar është palë, asnjë transportues ajror nuk mund të diskriminohet për shkak të shtetësisë ose identitetit.

Neni 24

Informacioni dhe mosdiskriminimi

1. Çmimet dhe tarifat për shërbime ajrore të disponueshme për publikun e gjerë do të përfshijnë kushtet e zbatueshme kur ofrohen ose publikohen në çdo formë, duke përfshirë ato në internet. Çmimi përfundimtar që duhet të paguhet do të tregohet gjithmonë dhe do të përfshijë çmimin ajror ose tarifën ajrore të zbatueshme, si dhe të gjitha taksat dhe tatimet, shtesat e çmimit dhe tarifat e zbatueshme, të cilat janë të pashmangshme dhe të parashikueshme në momentin e publikimit. Përveç tregimit të çmimit përfundimtar, do të specifikohen të paktën sa më poshtë:

a) çmimi ajror ose tarifa ajrore;

b) taksat;

c) tatimet e aeroportit; dhe

d) tatime, shtesa çmimi ose tarifa, si ato të lidhura me sigurinë ose lëndën djegëse;

ku zërat e përmendur në pikat “b”, “c” dhe “d” i janë shtuar çmimeve ajrore dhe tarifave ajrore. Shtesa çmimi fakultative do të njoftohen në mënyrë të qartë dhe transparente në fillim të procesit të rezervimit dhe pranimi i tyre nga klienti do të jetë mbi një bazë shprehjeje miratimi “pro”.

2. Pa cenuar nenin 17(1), aksesin në çmime dhe tarifa ajrore për shërbimet ajrore, i disponueshëm për publikun e gjerë, do të jepet pa asnjë dallim në bazë të shtetësisë ose vendit të banimit të klientit ose të vendit të themelimit të agjentit të transportuesit ajror ose të shitësit tjetër të biletave brenda territorit të Republikës së Shqipërisë.

Neni 25

Sanksione

Sanksionet që do të aplikohen, në rast të shkeljes së rregullave të parashikuara në këtë udhëzim, kanë karakter efektiv, proporcional dhe rregullues. Ato bazohen në nenin 142 të Kodit Ajror.

KAPITULLI V

DISPOZITA PËRFUNDIMTARE

Neni 26

Shfuqizimi

Me hyrjen në fuqi të këtij udhëzimi shfuqizohet çdo akt nënligjor i mëparshëm që rregullon çështjet që përbëjnë objekt të këtij udhëzimi.

Neni 27

Hyrja në fuqi

Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldash

ANEKSI I
INFORMACIONI QË DUHET TË JEPET SIPAS NENEVE 6 DHE 9

1. Informacioni që duhet të jepet nga një aplikues për herë të parë nga pikëpamja e përshtatshmërisë financiare

1.1. Llogaritë e brendshme më të fundit të menaxhimit dhe, nëse disponohen, llogaritë e audituara për vitin e mëparshëm financiar.

1.2. Një bilanc të planifikuar, përfshirë llogaritë e fitimit dhe humbjes për tri vitet e mëpasshme.

1.3. Bazën për shpenzimet e planifikuara dhe shifrat e të ardhurave për zëra të tillë, si lënda djegëse, çmimet dhe tarifat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhatjet e kursit të këmbimit, tatimet e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

1.4. Detaje të shpenzimeve të ndezjes/nisjes që kanë ndodhur në periudhën nga paraqitja e një aplikimi për fillimin e operimeve dhe një shpjegim se si propozohet të financohen këto shpenzime.

1.5. Detaje të burimeve financiare ekzistuese dhe të planifikuara.

1.6. Detaje të aksionarëve, duke përfshirë shtetësinë dhe tipin e aksioneve që zotërohen dhe nenet e shoqërisë. Nëse është pjesë e një grupi sipërmarrjesh, informacion për marrëdhëniet ndërmjet tyre.

1.7. Deklarata të planifikuara të qarkullimit të parave dhe planet e likuiditetit për tri vitet e para të operimit.

1.8. Detaje të financimit të blerjes/qiramarrjes së avionëve, duke përfshirë në rastin e qiramarrjes, afatet dhe kushtet e kontratës.

2. Informacioni që duhet të jepet për vlerësimin e përshtatshmërisë financiare të vazhdueshme të mbajtësve të licencës ekzistuese që planifikojnë një ndryshim në strukturën ose aktivitetin e tyre me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre.

2.1. Nëse nevojitet, bilanci i brendshëm më i fundit i menaxhimit dhe llogaritë me audit për vitin e kaluar financiar.

2.2. Detaje të sakta të të gjitha ndryshimeve të propozuara p.sh. ndryshime të tipit të shërbimit, blerja e sipërmarrjes ose shkrirja e propozuar, modifikime në kapitalin aksionar, ndryshime në aksionarë etj.

2.3. Një bilanc i planifikuar, me një llogari fitimi dhe humbjeje për vitin aktual financiar, duke përfshirë të gjitha ndryshimet e propozuara në strukturë ose aktivitete me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre.

2.4. Shpenzime të kaluara dhe të planifikuara dhe shifra të ardhurash për zëra të tillë, si lënda djegëse, çmimet dhe tarifat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhatjet e kursit të këmbimit, tatimet e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

2.5. Deklarata të planifikuara të qarkullimit të parave dhe planet e likuiditetit për vitin e ardhshëm, duke përfshirë të gjitha ndryshimet e propozuara në strukturë ose aktivitete me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre.

2.6. Detaje të financimit të blerjes/qiramarrjes së avionëve, duke përfshirë në rastin e qiramarrjes, afatet dhe kushtet e kontratës.

3. Informacioni që duhet dhënë për vlerësimin e përshtatshmërisë financiare të vazhdueshme të mbajtësve ekzistues të licencës.

3.1. Llogaritë e audituara jo më vonë se gjashtë muaj nga dita e fundit e vitit financiar përkatës,

vetëm nëse parashikohet ndryshe në ligjin kombëtar, nëse është e nevojshme, bilanci i brendshëm më i fundit i menaxhimit.

3.2. Një bilanc i planifikuar, duke përfshirë llogaritë e fitimit dhe humbjes për vitin e ardhshëm.

3.3. Shpenzime të kaluara dhe të planifikuara dhe shifra të ardhurash për zëra të tillë, si lënda djegëse, çmimet dhe tarifat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhatjet e kursit të këmbimit, tatimet e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

3.4. Deklarata të qarkullimit të likuiditetit dhe planet e likuiditetit për vitin pasues.