

URDHËR
Nr.85, datë 9.9.2011

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “PËR PËRGJEGJËSINË E TRANSPORTUESIT AJROR
NË LIDHJE ME TRANSPORTIN AJROR TË PASAGJERËVE DHE BAGAZHEVE TË TYRE”**

Në zbatim të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, të kreut XI të ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” dhe në përputhje me ligjin nr.9255, datë 15.7.2004 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në konventën “Për unifikimin e disa rregullave për transportin ajror ndërkombëtar” (Konventa e Montrealit)” dhe ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe midis Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Islandës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Serbisë, Republikës së Malit të Zi, ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Republikës së Rumanisë dhe Misionit Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, mbi krijimin e një zone të përbashkët europiane të aviacionit””,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për përgjegjësinë e transportuesit ajror në lidhje me transportin ajror të pasagjerëve dhe bagazheve të tyre”, sipas tekstit dhe aneksit që i bashkëlidhet këtij vendimi dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil për zbatimin e këtij vendimi.
3. Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

RREGULLORE
**PËR PËRGJEGJËSINË E TRANSPORTUESIT AJROR NË LIDHJE ME TRANSPORTIN AJROR TË
PASAGJERËVE DHE BAGAZHEVE TË TYRE¹**

Neni 1

1. Qëllimi dhe objekti i kësaj rregulloreje është përcaktimi i kushteve dhe detyrimeve për transportuesit ajrorë, lidhur me përgjegjësinë ndaj pasagjerëve dhe bagazheve të tyre, për dëmtime të ndodhura gjatë qëndrimit ose hipje/zbritjes në avion si për fluturime ndërkombëtare ashtu dhe për fluturimet lokale sipas parashikimeve bazë të Konventës së Montrealit dhe, gjithashtu, vendos disa parashikime shtesë.

2. Me synim sigurimin e mbrojtjes së interesave të konsumatorëve në transportin ajror, nëpërmjet unifikimit dhe harmonizimit të rregullave dhe veprimeve për lëvizjen e lirë dhe të sigurt të pasagjerëve dhe bagazheve të tyre, kjo rregullore siguron zbatimin e ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, ligjit nr.9658 datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e Marrëveshjes Shumëpalëshe për Krijimin e një zone të përbashkët aviacioni europian, si dhe zbatimin e ligjit nr.9255, datë 15.7.2004 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në konventën “Për unifikimin e disa rregullave për transportin ajror ndërkombëtar”(Konventa e Montrealit)”.

Neni 2

Për qëllim të kësaj rregulloreje, përkufizimet dhe shkurtime të mëposhtme nënkuptojnë:

“Transportues ajror” nënkupton një sipërmarrje të transportit ajror që zotëron një licencë operimi të vlefshme.

“Transportues ajror shqiptar” nënkupton një transportues ajror me një licencë të vlefshme operimi të lëshuar nga AAC-ja në përputhje me aktet ligjore kombëtare për licencimin e transportuesit ajror.

“Person që gëzon të drejtën për kompensim” nënkupton një pasagjer ose çdo person që ka të drejtë të pretendojë në emër të pasagjerit në fjalë, sipas legjislacionit në fuqi.

“Bagazh”, përveç se kur specifikohet ndryshe, nënkupton bagazhin e kontrolluar dhe të

¹ Celex No. 31997R2027, Gazeta Zyrtare L 285, 17.10.1997, f.0001-0003, Rregullore e Këshillit nr. 2027/97 e 9 tetorit 1997, mbi përgjegjësinë e agjensisë së transportit ajror në rast aksidenti

pakontrolluar, siç përshkruhet në nenin 17 të Konventës së Montrealit.

“SDR” (Special Drawing Rights) nënkupton “E drejtë e posaçme e tërheqjes” sipas përcaktimit të Fondit Monetar Ndërkombëtar.

“Konventa e Varshavës” nënkupton konventën për unifikimin e rregullave të caktuara lidhur me transportin ndërkombëtar ajror, nënshkruar në Varshavë, më 12 tetor 1929 ose Konventa e Varshavës e ndryshuar në Hagë, më 28 shtator 1955 dhe shtesa e Konventës së Varshavës hartuar në Guadalahara më 18 shtator 1961- cilado konventë qoftë e aplikueshme në kontratën për transport të pasagjerit, së bashku me të gjitha instrumentet ndërkombëtare, të cilat plotësojnë dhe i atashohen asaj dhe janë në fuqi.

“Konventa e Montrealit” nënkupton “Konventën për unifikimin e disa rregullave lidhur me transportin ajror ndërkombëtar, nënshkruar në Montreal më 28 maj 1999, e ratifikuar me ligjin nr.9255, datë 15.7.2004 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në konventën “Për unifikimin e disa rregullave për transportin ajror ndërkombëtar” (Konventa e Montrealit)”.

“Marrëveshja shumëpalëshe” nënkupton marrëveshjen shumëpalëshe, shtojcat dhe protokolli I i saj, për krijimin e zonës së përbashkët europiane të aviacionit (ZPEA), e ratifikuar me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare të tij, të Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe misionit administrativ të përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, “Për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit europian””, në vijim referuar si marrëveshja shumëpalëshe.

“ZPEA” është zona e përbashkët europiane e aviacionit, siç është përcaktuar në marrëveshjen shumëpalëshe.

“Transportuesi ajror i ZPEA-së” është transportuesi ajror, i licencuar sipas parashikimeve të marrëveshjes shumëpalëshe.

Përkufizimet dhe shkurtimet e tjera janë sipas përcaktimeve të nenit 5 të ligjit nr.10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë” dhe ligjit nr.9255, datë 15.7.2004 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në konventën “Për unifikimin e disa rregullave për transportin ajror ndërkombëtar” (Konventa e Montrealit)”.

Neni 3

1. Përgjegjësia e transportuesit ajror në lidhje me pasagjerët dhe bagazhet e tyre do t'i nënshtrohet të gjitha parashikimeve të bëra në Konventën e Montrealit, që lidhen me këtë përgjegjësi.

2.a) Detyrimi i sigurimit i caktuar në rregullat kombëtare për licencimin e transportuesit ajror, për sa i takon përgjegjësisë për pasagjerët, do të kuptohet si kërkesë për transportuesin ajror shqiptar dhe ata të ZPEA-së, sipas parashikimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, për t'u siguruar deri në një nivel që është i përshtatshëm për të garantuar që të gjithë personat që kanë të drejtë për kompensim të marrin shumën e plotë, për të cilën kanë të drejtë, sipas kësaj rregulloreje.

b) Shuma shtesë, e cila, në përputhje me nenin 22 të Konventës së Montrealit, mund të kërkohej nga një transportues ajror shqiptar dhe të ZPEA-së, kur një pasagjer bën një deklaratë të veçantë interesi për dërgimin e bagazhit të tij në destinacion, do të bazohet në një tarifë, e cila lidhet me kostot shtesë të përfshira në transportimin dhe sigurimin e bagazhit në fjalë, mbi dhe nën ato për bagazhin e vlerësuar, në ose nën limitin e përgjegjësisë. Tarifa do t'u vihet në dispozicion pasagjerëve me kërkesën e tyre.

Neni 4

1. Transportuesi ajror, pa asnjë vonesë dhe në çdo rast, jo më vonë se 15 ditë pasi të jetë identifikuar personi që gëzon të drejtën për t'u kompensuar, të kryejë pagesën paraprake në atë mënyrë që të përmbushë nevojat ekonomike të menjëhershme në përpjesëtim me dëmin e shkaktuar.

2. Pa cenuar paragrafin 1, në rast vdekjeje, vlera e paradhënies nuk duhet të jetë më pak se vlera ekuivalente në euro i 16 000 SDR për pasagjer.

3. Paradhënia nuk përbën njohje të përgjegjësisë dhe mund të vendoset ndaj çdo shumë pasardhëse, bazuar në përgjegjësinë që ka operatori ajror, por nuk është e kthyeshme, me përjashtim të rasteve të parashikuara në nenin 20 të Konventës së Montrealit, ku personi që përfitoi paradhënien nuk është personi me të drejtën për kompensim.

Neni 5

1. Të gjithë transportuesit ajrorë, kur shesin shërbimin e transportit ajror, garantojnë që një përmbledhje e neneve lidhur me përgjegjësinë ndaj pasagjerëve dhe bagazheve të tyre, përfshirë dhe kufijtë kohorë për të pretenduar për kompensim dhe mundësinë për të bërë një deklaratë të veçantë për bagazhin, do t'u vihet në dispozicion pasagjerëve në të gjitha pikat e shitjes, duke përfshirë dhe shitjet me telefon dhe internet.

Transportuesit ajrorë, në përputhje me informacionin e kërkuar, do të përdorin njoftimet që ndodhen në aneksin bashkëlidhur kësaj rregulloreje, si pjesë integrale e saj. Ky aneks nuk mund të përdoret për të kërkuar kompensim dhe as për të interpretuar nenet e kësaj rregulloreje apo Konventës së Montrealit.

2. Në vijim të kërkesave për informacion, të përcaktuara në paragrafin 1 të këtij neni, të gjithë transportuesit ajrorë do t'i sigurojnë çdo pasagjeri një dokument të shkruar për:

- Kufirin e aplikueshëm mbi përgjegjësinë e transportuesit ajror në rast vdekjeje ose plagosjeje, për atë fluturim, nëse këto limite ekzistojnë.

- Kufirin e aplikueshëm mbi përgjegjësinë e transportuesit ajror, në rast shkatërrimi, humbjeje ose dëmtimi të bagazhit, për atë fluturim dhe, në paralajmërim që një bagazh me vlerë më të madhe se sa një shumë e caktuar, duhet të evidentohet në vëmendjen e shoqërisë ajrore në *check-in* ose të sigurohet plotësisht nga pasagjeri përpara udhëtimit.

- Kufirin e aplikueshëm mbi përgjegjësinë e transportuesit ajror në rast dëmtimi të shkaktuar nga vonesa, për atë fluturim.

3. Në rastin e transportit ajror të ofruar nga transportues ajrorë shqiptarë dhe të ZPEA-së, limitet e përcaktuara në përputhje me kërkesat e informacionit të paragrafit 1 dhe 2 të këtij neni, do të jenë ato të përcaktuara në këtë rregullore, përveçse kur transportuesi ajror aplikon kufij më të lartë vullnetarisht. Në rastin e transportuesve ajrorë të huaj dhe jo të BE-së, paragrafët 1 dhe 2 do të aplikohen vetëm në lidhje me transportin ajror për/nga dhe brenda Shqipërisë.

4. Në rastin e transportit ajror të ofruar nga transportues ajrorë shqiptarë dhe të ZPEA-së, limitet e përcaktuara në përputhje me kërkesat e informacionit të paragrafit 1 dhe 2 të këtij neni, do të jenë ato të përcaktuara në këtë urdhër, përveçse kur transportuesi ajror aplikon kufij më të lartë vullnetarisht. Në rastin e transportuesve ajrorë të huaj dhe jo të BE-së, paragrafët 1 dhe 2 do të aplikohen vetëm në lidhje me transportin ajror për/nga dhe brenda Shqipërisë dhe/ose ZPEA-së sipas parashikimeve të marrëveshjes shumëpalëshe.

ANEKS

Përgjegjësia e transportuesit ajror për pasagjerët dhe bagazhet e tyre

Ky informacion përmbledh rregullat e përgjegjësisë të aplikuara nga transportuesit ajrorë shqiptarë dhe të ZPEA-së, siç kërkohet nga legjislacioni shqiptar, Konventa e Montrealit dhe parashikimet e marrëveshjes së ZPEA-së.

Kompensimi në rast të vdekjes ose plagosjes

Nuk ka kufij financiarë për përgjegjësinë ndaj pasagjerit në rast të plagosjes apo vdekjes. Për dëmtime deri në 100000 SDR (shuma e përafërt në monedhën vendase), transportuesi ajror nuk mund të kundërshtojë kërkesat për kompensim. Mbi këtë shumë, transportuesi ajror mund të mbrojë veten ndaj një kërkesë, duke provuar që nuk ishte neglizhent ose, në të kundërt, me faj.

Pagesat paraprake

Nëse një pasagjer është vrarë ose plagosur, transportuesi ajror do të kryejë një pagesë paraprake, për të mbuluar nevojat e menjëhershme ekonomike, brenda 15 ditëve nga identifikimi i personit që ka të drejtën për kompensim. Në rast të vdekjes, kjo pagesë paraprake nuk do të jetë më pak se 16000 SDR (shuma e përafërt në monedhën vendase).

Vonesat e pasagjerit

Në rast të vonesës së pasagjerëve, transportuesi ajror është përgjegjës për dëmin, përveçse kur ka ndërmarrë të gjitha masat e arsyeshme për të evituar dëmin ose nëse ishte e pamundur marrja e masave të tilla. Përgjegjësia në rast të vonesës së pasagjerit kufizohet në 4150 SDR (shuma e përafërt në monedhën vendase).

Vonesat e bagazheve

Në rast të vonesës së bagazhit, transportuesi ajror është përgjegjës për dëmet, përveçse kur ai ka ndërmarrë të gjitha masat e arsyeshme për të evituar dëmin ose nëse ishte e pamundur për të marrë të tilla masa. Përgjegjësia për vonesën e bagazhit kufizohet në 1000 SDR.

Shkatërrimi, humbja ose dëmtimi i bagazhit

Transportuesi ajror është përgjegjës për shkatërrimin, humbjen ose dëmtimin e bagazhit deri në 1000 SDR (shuma e përafërt në monedhën vendase). Në rastin e bagazhit të kontrolluar, ai është përgjegjës edhe kur nuk ka faj, përveçse kur bagazhi ishte ndërkohë i dëmtuar. Në rastin e bagazhit të pakontrolluar, transportuesi ajror është përgjegjës vetëm nëse është me faj.

Kufij më të lartë për bagazhet

Një pasagjer mund të përfitojë nga një kufi më i lartë përgjegjësie duke bërë një deklaratë menjëherë në *check-in* dhe duke paguar një tarifë shtesë.

Ankesat për bagazhet

Nëse bagazhi është dëmtuar, vonuar apo ka humbur, pasagjeri do t'i kërkojë me shkrim dhe do t'i ankojë transportuesit ajror sa më shpejt të jetë e mundur. Në rastin e dëmtimit të bagazhit të kontrolluar, pasagjeri do të kërkojë me shkrim dhe do të ankojë brenda 7 ditëve dhe, në rastin e vonesës, brenda 21 ditëve; në të dyja rastet duke filluar nga data në të cilën bagazhi duhej t'i dorëzohej pasagjerit.

Përgjegjësia e transportuesit ajror të kontraktuar ose aktual

Nëse transportuesi ajror që kryen aktualisht fluturimin nuk është i njëjti me transportuesin ajror të kontraktuar, pasagjeri ka të drejtën për të drejtuar një ankesë ose të bëjë kërkesë për dëmshpërblim kundër secilit. Nëse emri ose kodi i një transportuesi ajror është vendosur në biletë, ai transportues ajror është transportuesi ajror i kontraktuar.

Kufiri kohor për të ngritur padi

Çdo padi në gjykatë për të kërkuar dëmshpërblim duhet të ngrihet brenda dy viteve nga data e mbërritjes së avionit ose nga data në të cilën avioni duhet të kishte mbërritur.