

URDHËR
Nr. 77, datë 17.7.2012

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES MBI KRITERET E PËRBASHKËTA PËR PËRCAKTIMIN E NJË LISTE TË BE-SË PËR TRANSPORTUESIT AJRORË, TË CILËVE U NDALOHET OPERIMI BRENDA BE-SË DHE ZPAE-SË, SI DHE MBI INFORMIMIN E PASAGJERËVE PËR IDENTITETIN E KËTYRE TRANSPORTUESVE AJRORË

Në mbështetje të nenit 102 pika 4 të Kushtetutës, në zbatim të ligjit nr. 10 040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar dhe në përputhje me 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 “Mbi kriteret e përbashkëta në përcaktimin e një liste të BE-së për transportuesit ajrorë, të cilëve u ndalohet operimi brenda BE-së dhe ZPAE-së, si dhe mbi informimin e pasagjerëve ajrorë për identitetin e këtyre transportuesve ajrorë”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ngarkohet Autoriteti i Aviacionit Civil, për zbatimin e këtij urdhri.
3. Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTRI I PUNËVE PUBLIKE DHE TRANSPORTIT
Sokol Olldashi

RREGULLORE

MBI KRITERET E PËRBASHKËTA PËR PËRCAKTIMIN E NJË LISTE TË BE-SË NË LIDHJE ME TRANSPORTUESIT AJRORË, TË CILËVE U NDALOHET OPERIMI BRENDA BE-SË DHE ZPAE-SË, SI DHE MBI INFORMIMIN E PASAGJERËVE PËR IDENTITETIN E KËTYRE TRANSPORTUESVE AJRORË

KAPITULLI I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Qëllimi

Kjo rregullore përcakton rregullat për:

- a) Krijimin dhe publikimin në Republikën e Shqipërisë të listës së BE-së, në bazë të kriterëve të përbashkëta, të transportuesve ajrorë, të cilët, për arsye sigurie, janë subjekt i një ndalimoperimi në vendet e BE-së dhe vendet e ZPAE-së;
- b) Për detyrimin e informimit të pasagjerëve mbi identitetin e transportuesve ajrorë që operojnë fluturimet në të cilat ata udhëtojnë.

Neni 2

Përkufizime

Për qëllim të kësaj rregulloreje:

a) “Transportues ajror” do të thotë një sipërmarrje e transportit ajror me një licencë të vlefshme operimi ose një dokument të barasvlershëm;

b) “Kontratë transporti” nënkupton kontratën me qëllim, përfshirjen e shërbimeve të transportit ajror, ku transportimi është i përbërë nga dy ose më shumë fluturime, të operuara nga i njëjti transportues ajror ose një transportues ajror i ndryshëm;

c) “Kontraktues i transportit ajror” do të thotë një transportues, i cili përfundon një kontratë të transportit me një pasagjer ose, aty ku kontrata përmban një paketë, me operatorin turistik (Tour Operator).

Çdo shitës biletash do të vlerësohet si një kontraktues i transportit ajror;

d) “Shitës biletash” do të thotë një shitës i një bilete ajrore, i cili rregullon një kontratë transporti me një pasagjer ose për një fluturim për vete, pasagjerin ose si pjesë të një pakete, krahas një transportuesi ajror apo një operatori turistik;

e) “Transportues ajror operativ” do të thotë një transportues ajror i cili kryen ose ka për qëllim të kryejë një fluturim sipas një kontrate transporti me pasagjerët ose në emër të një personi tjetër, juridik ose fizik, duke pasur një kontratë transporti me atë pasagjer;

f) “Autorizim operimi ose leje teknike” do të thotë çdo akt ligjor ose administrativ i Republikës së Shqipërisë, apo një shteti anëtar i ZPEA-së, i cili jep të drejtën që një transportues ajror të mund të operojë shërbimet ajrore për dhe nga aeroportet e tij, apo që një transportues ajror të mund të operojë në hapësirën ajrore të tij ose që një transportues ajror mund të ushtrojë të drejtat e trafikut;

g) “Ndalim operimi” do të thotë refuzimi, pezullimi, revokimi ose kufizimi i autorizimit të operimit të një transportuesi ajror ose i lejes teknike për arsye të sigurisë, apo çdo masë e barasvlershme sigurie ajrore, në lidhje me një transportues ajror i cili nuk ka të drejta trafiku brenda BE-së e rrjedhimisht edhe në ZPEA, por që avioni i të cilit mund të operohet ndryshe brenda BE-së sipas një marrëveshjeje qiraje;

h) “Paketë” do të thotë kombinimi i parapërgatitur i jo më pak se dy elementeve të mëposhtme, e cila shitet ose ofrohet për t’u shitur me një çmim gjithëpërfshirës, me kusht që shërbimi të ofrohet për një periudhë më të gjatë se 24 orë ose të përfshijë një akomodim për një natë.

Elementet e nevojshme të “paketës” janë:

- transport;
- akomodim;
- shërbime të tjera turistike jondihmëse për transportin ose akomodimin dhe të rëndësishme për një pjesë të mirë të paketës;

i) “Rezervim” nënkupton faktin që pasagjeri ka një biletë ose një provë tjetër, e cila tregon se rezervimi është pranuar dhe regjistruar nga kontraktuesi i transportit ajror;

j) “Standarde thelbësore të sigurisë” do të thotë standardet ndërkombëtare të sigurisë të përfshira në Konventën e Çikagos dhe anekset e saj, dhe aty ku janë të zbatueshme dhe ato të përfshira në marrëveshjen shumëpalëshe për krijimin e ZPEA-së.

KAPITULLI II LISTA E BASHKIMIT EUROPIAN

Neni 3

Hartimi i listës së BE-së

1. Me synimin për të përforcuar sigurinë ajrore, BE-ja ka hartuar listën e transportuesve ajrorë që janë subjekt i një ndalimoperimi në territorin e BE-së, e rrjedhimisht edhe ZPEA-së sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe.

Autoriteti i Aviacionit Civil do të zbatojë, brenda territorit të RSH-së, ndalimet e operimit të përfshira në listën e BE-së, në lidhje për transportuesit ajrorë që janë subjekt i këtyre ndalimeve.

2. Kriteret e përbashkëta të cilat përcaktojnë një ndalimoperim mbi një transportues ajror, bazuar në standardet thelbësore të sigurisë, janë paraqitur në aneksin I të kësaj rregulloreje (dhe në vijim do t’u referohemi si “kriteret e përbashkëta”).

3. Me qëllim krijimin dhe përditësimin e listës së BE-së, RSH-ja, në zbatim të marrëveshjes shumëpalëshe, do t’u komunikojë strukturave të Komisionit European, identitetin e transportuesve ajrorë që

janë subjekt i ndalimit të operimit në territorin e saj, së bashku me arsyet e këtij ndalimi dhe çdo informacion tjetër.

4. Brenda një muaji nga marrja e informacionit të komunikuar nga RSH-ja, Komisioni European, në bazë të kriterëve të përbashkëta, do të vendosë për një ndalimoperim për transportuesit ajrorë në fjalë dhe do ta reflektojë në listën e BE-së, të transportuesve ajrorë për të cilët është vendosur një ndalimoperim, në përputhje me procedurat përkatëse.

Neni 4

Qëllimi i përditësimit të listës së BE-së

1. Lista e BE-së përditësohet me qëllim:

a) për të imponuar një ndalimoperim mbi një transportues ajror dhe përfshirjen e këtij transportuesi në listën e BE-së, në bazë të kriterëve të përbashkëta;

b) për të hequr një transportues ajror nga lista e BE-së, nëse mangësia ose mangësitë që çuan në përfshirjen e transportuesit ajror në listën e BE-së janë ndrequr dhe nuk ka arsye tjetër, në bazë të kriterëve të përcaktuara, për ta mbajtur këtë transportues ajror në listën e BE-së;

c) për të modifikuar kushtet e një ndalimoperimi të vendosura mbi një transportues ajror i cili është përfshirë në listën e BE-së.

2. Komisioni, me iniciativën e tij ose me kërkesë të çdo shteti anëtar të BE-së e rrjedhimisht edhe anëtar të ZPEA-së, vendos lidhur me përditësimin e listës së BE-së sa më shpejt që kjo është e kërkuar sipas paragrafit 1 dhe në bazë të kriterëve të përbashkëta.

Komisioni European verifikon të paktën çdo tre muaj, nëse është e përshtatshme të përditësojë listën.

3. RSH-ja, vendet e ZPEA-së dhe EASA duhet t'i komunikojnë Komisionit të gjithë informacionin që mund të jetë i rëndësishëm për sa i takon përditësimin të listës së BE-së. Komisioni e shpërndan këtë informacion tek të gjithë vendet e anëtare dhe ato të ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe.

Neni 5

Masat e përkohshme për përditësimin e listës së prioritetit

1. Aty ku është e qartë se operimi i vazhdueshëm i një transportuesi ajror në Bashkimin European dhe ZPEA, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, ka të ngjarë të përbëjë një rrezik serioz për sigurinë dhe se ky rrezik nuk është zgjidhur në mënyrën e duhur sa u takon masave urgjente të ndërmarra nga shteti përkatës i ZPEA-së përgjegjës për regjistrimin ose për anën rregullore të sigurisë ajrore, ashtu siç sqarohet në nenin 6 (1) të kësaj rregulloreje, komisioni përkohësisht mund të miratojë masat e referuara në neni 4 (1) "a" ose "c" të kësaj rregulloreje.

2. Në kohën më të shpejtë, dhe më së shumti brenda 10 ditëve pune, Komisioni do të vendosë për të konfirmuar, ndryshuar, revokuar ose të japë masën të cilën e ka miratuar sipas paragrafit 1 të këtij neni.

Neni 6

Masa të jashtëzakonshme

1. Në rast emergjence, kjo rregullore nuk do të përjashtojë Autoritetin e Aviacionit Civil Shqiptar, nga reagimi ndaj një problemi të paparashikuar të sigurisë ajrore duke imponuar një ndalimoperim të menjëhershëm në territorin e vet, mbi bazë të kriterëve të përbashkëta dhe situatën konkrete të cenimit të sigurisë ajrore.

2. Vendimi i Komisionit European për të mos përfshirë një transportues ajror në listën e BE-së në përputhje me procedurën referuar nenit 3 (3) ose 4 (2) të kësaj rregulloreje, nuk ndalon Autoritetin e Aviacionit Civil nga imponimi ose mbajtja nën ndalimoperim të një transportuesi ajror, për çdo problem të evidentuar të sigurisë ajrore, që në mënyrë specifike ndikon në sigurinë e aviacionit në territorin e RSH-së.

3. Në rastet e parashikuara në paragrafët 1 dhe 2, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet menjëherë të informojë Komisionin, i cili do të njoftojë shtetet e tjera të BE-së dhe ZPEA-së, sipas përcaktimeve të

marrëveshjes shumëpalëshe. Në përputhje me kërkesat e paragrafit 1, Autoriteti i Aviacionit Civil duhet pa vonesë të njoftojë Komisionin European në funksion të përditësimit të listës së BE-së, siç parashikohet në nenin 4 (2) të kësaj rregulloreje.

Neni 7

Të drejtat e mbrojtjes

Kur Komisioni European merr vendime, si ato të referuara në nenet 3 (4), 4 (2) dhe 5, transportuesit ajrorë në fjalë i jepet mundësia për t'u dëgjuar, duke marrë parasysh nevojën, në raste të tilla, për një procedurë urgjente.

Neni 8

Publikimi

1. Lista e BE-së dhe çdo modifikim gjendet në Fletoren Zyrtare të Bashkimit European.
2. Autoriteti i Aviacionit Civil do të marrë masat e nevojshme për të lehtësuar aksesin e publikut në listën e BE-së, në përditësimin më të fundit, e rekomanduar në veçanti nëpërmjet përdorimit të internetit.
3. Kontraktuesit e transportit ajror, Autoriteti i Aviacionit Civil dhe operatorët aeroportualë në territorin e RSH-së, duhet të sjellin në vëmendje të udhëtarëve listën e BE-së, nëpërmjet faqes të tyre të internetit dhe përkatësisht edhe në zyrat e tyre.

KAPITULLI III

INFORMACIONI PËR UDHËTARËT

Neni 9

Qëllimi

1. Dispozitat e këtij kapitulli do të aplikohen në lidhje me transportin ajror të udhëtarëve, ku fluturimi është pjesë e një kontrate transporti mes palëve (udhëtari dhe transportuesi ajror) dhe ky transport ka filluar në territorin e RSH-së në rastet kur:

- a) Fluturimi nisët nga një aeroport në territorin e RSH-së në të cilin zbatohet kontrata;
- b) Fluturimi nisët nga një aeroport në një vend të huaj, joanëtar të ZPEA-së dhe arrin në një aeroport në territorin e RSH-së;
- c) Fluturimi nisët nga një aeroport në një vend të huaj, joanëtar të ZPEA-së dhe arrin në një aeroport të një vendi të huaj, joanëtar të ZPEA-së.

2. Dispozitat e këtij kapitulli do të zbatohen edhe nëse fluturimi është i planifikuar ose i paskeduluar (charter) dhe nëse fluturimi është pjesë e një pakete turistike ose jo.

3. Dispozitat e këtij kapitulli nuk do të ndikojnë në të drejtat e pasagjerëve, sipas parashikimeve të legjislacionit kombëtar.

Neni 10

Informacion mbi identitetin e transportuesit ajror në operim

1. Pas rezervimit, kontraktuesi i transportit ajror (transportuesi ajror), do të informojë pasagjerët mbi identitetin e transportuesit/transportuesve ajror/ë që operojnë, pavarësisht mjetit të përdorur për të bërë rezervimin.

2. Kur identiteti i transportuesit/transportuesve ajror/ë që operojnë nuk dihet akoma në kohën e rezervimit, kontraktuesi i transportit ajror duhet të sigurojë që pasagjerët janë informuar për emrin/emrat e transportuesit/transportuesve ajror/ë që është ose ka të ngjarë të operojë si transportues ajror në fluturimin/fluturimet në fjalë.

Në këtë rast, kontraktuesi i transportit ajror do të sigurojë që pasagjeri është informuar për identitetin e transportuesit/transportuesve ajror/ë operues sa më shpejt që identiteti i tij të jetë bërë i njohur.

3. Në rastin kur transportuesi/transportuesit ajror operues janë ndryshuar pas rezervimit, kontraktuesi i

transportit ajror duhet, pavarësisht arsyes së ndryshimit, të marrë menjëherë të gjithë hapat e përshtatshëm për të siguruar që pasagjeri të informohet mbi ndryshimin sa më shpejt të jetë e mundur. Në të gjitha rastet, pasagjerët do të informohen në *check-in* ose gjatë imbarkimit në rastin kur nuk është e nevojshme një *check-in* për një fluturim lidhës.

4. Transportuesi ajror ose operatori turistik, sipas rastit, do të sigurojë që kontraktuesi i transportit ajror përkatës është informuar mbi identitetin e transportuesit ajror operues në momentin që kjo është bërë e ditur, në veçanti në rast të ndryshimit të një identiteti të tillë.

5. Nëse një shitës i biletave nuk është informuar për identitetin e transportuesit ajror operues, ai nuk do të jetë përgjegjës për mospërbushjen e detyrimeve të parashikuara në këtë nen.

6. Detyrimi i kontraktuesit të transportit ajror për të informuar pasagjerët për identitetin e transportuesit ajror operues duhet të specifikohet në kushtet e përgjithshme të shitjes, të zbatueshme për kontratën e transportit.

Neni 11

E drejta për rimbursim ose për riudhëtim (ridërgim në destinacion)

1. Kjo rregullore nuk do të ndikojë të drejtën për rimbursim ose drejtim të ri për në destinacionin final (re-routing) siç parashikohet në udhëzimin e ministrit “Për kompensimin dhe asistencën e pasagjerëve në rastin e mospranimit në bord të avionit dhe anulimit ose vonësës së gjatë të fluturimeve” në fuqi.

2. Në rast kur udhëzimi i ministrit “Për kompensimin dhe asistencën e pasagjerëve në rastin e mospranimit në bord të avionit dhe anulimit ose vonësës së gjatë të fluturimeve” nuk zbatohet; dhe

a) transportuesi ajror operues, që i është njoftuar pasagjerëve është përfshirë në listën e BE-së dhe është subjekt i një ndalimoperimi, gjë e cila ka çuar në anulimin e fluturimit në fjalë, ose që do të kishte çuar në një anulim të tillë nëse fluturimi do të operohej në BE apo shtet të ZPEA-së; ose

b) transportuesi ajror operues që i është njoftuar pasagjerëve, zëvendësohet nga një tjetër transportues ajror operues që është pjesë e listës së BE-së dhe është subjekt i një ndalimoperimi dhe kjo arsye ka çuar në anulimin e fluturimit në fjalë ose që do të kishte çuar në një anulim të tillë në qoftë se fluturimi në fjalë do të ishte operuar në aeroportet e BE-së, apo shtetet e ZPEA-së,

atëherë kontraktuesi i transportit ajror, i cili është palë në kontratën e transportit, do t’u ofrojë pasagjerëve të drejtën për rimbursim ose ridrejtim (re-routing) të parashikuar në artikullin 8 të udhëzimit të ministrit “Për kompensimin dhe asistencën e pasagjerëve në rastin e mospranimit në bord të avionit dhe anulimit ose vonësës së gjatë të fluturimeve”, me kusht që, aty ku fluturimi nuk është anuluar, pasagjeri ka zgjedhur të mos e marrë atë fluturim.

3. Paragrafi 2 i këtij neni do të zbatohet pa paragjykuar nenin 13 të udhëzimit të ministrit “Për kompensimin dhe asistencën e pasagjerëve në rastin e mospranimit në bord të avionit dhe anulimit ose vonësës së gjatë të fluturimeve”.

Neni 12

Sanksionet

Autoriteti i Aviacionit Civil duhet të sigurojë pajtueshmërinë me rregullat e parashtruara në këtë kapitull dhe do të marrë masa ndëshkuese për shkeljen e këtyre rregullave. Dënimet duhet të jenë efektive, proporcionale dhe bindëse.

ANEKSI I

Kriteret e përbashkëta për vendosjen e një ndalimoperimi për arsye sigurie në nivelin evropian, rrjedhimisht duke përfshirë edhe vendet e ZPAE-së

Vendimi për veprim në nivelin evropian rrjedhimisht duke përfshirë edhe vendet e ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, ndërmerret në përputhje me çdo rast konkret.

Në varësi të kushteve specifike të çdo rasti, një transportues ose të gjithë transportuesit e certifikuar në të njëjtën gjendje mund të jenë subjekt për veprim në nivel evropian.

Gjatë shqyrtimit nëse një transportues ajror duhet të ndalohet pjesërisht ose plotësisht, do të vlerësohet nëse transportuesi ajror i përmbush standardet thelbësore të sigurisë ajrore duke marrë parasysh sa më poshtë:

1. Evidencë të verifikuar të mangësive serioze të sigurisë nga ana e një transportuesi ajror:

- Raportet që tregojnë mangësi serioze të sigurisë ose paaftësi të vazhdueshme nga transportuesit ajrorë për të adresuar mangësitë e identifikuara nga inspektimet e kryera nën programin SAFA të komunikuar më parë transportuesit.

- Mangësi serioze të sigurisë ajrore të identifikuara në kuadrin e dispozitave ligjore për mbledhjen e informacionit, të përcaktuara në urdhrin e ministrit nr. 56, datë 2.5.2011.

- Ndalesa operative e vendosur mbi një transportues nga një vend i huaj, joanëtar i ZPEA-së, për shkak të mangësive të provuara në lidhje me mosrespektimin e standardeve ndërkombëtare të sigurisë.

- Informacionet lidhur me aksidentet e ndodhura ose informacionet e ndryshme lidhur me incidentet serioze që tregojnë mangësi sistematike të sigurisë ajrore të transportuesit.

2. Mungesa e aftësisë dhe/ose gatishmërisë së një transportuesi ajror për të adresuar mangësitë e sigurisë siç tregohet më poshtë:

- Mungesa e transparencës apo e komunikimit të duhur e të domosdoshëm dhe në kohë nga ana e një transportuesi në përgjigje të një hetimi nga ana e autoritetit të aviacionit civil të RSH-së në lidhje me aspekte të sigurisë ajrore e të funksionimit të saj;

- Plani i veprimeve korrigjuese jo i përshtatshëm ose jo i mjaftueshëm, i paraqitur në përgjigje të një ose më shumë mangësish serioze të identifikuara për sigurinë ajrore.

3. Mungesa e aftësisë dhe/ose gatishmërisë së autoriteteve përgjegjëse për mbikëqyrjen e një transportuesi ajror për të adresuar mangësitë e sigurisë siç tregohet edhe nga:

- Mungesa e bashkëpunimit nga autoritetet kompetente të një shteti të regjistrit të mjeteve ajrore të transportuesit ajror, me Autoritetin e Aviacionit Civil të RSH-së, kur ka shqetësime për sigurinë ajrore të operimit të një transportuesi të licencuar ose certifikuar në atë shtet, ku ka dalë problemi në fjalë.

- Aftësinë e pamjaftueshme të autoriteteve kompetente të shtetit të regjistrit për mbikëqyrjen rregullative të transportuesit për të implementuar dhe zbatuar standardet përkatëse të sigurisë ajrore. Vëmendja e veçantë duhet përqendruar në:

- a) auditimet dhe planet vepruese korrigjuese të hartuara sipas programit të inspektimeve dhe mbikëqyrjes së sigurisë ajrore;

- b) nëse autorizimi i operimit ose leja teknike e çdo transportuesi i cili është nën mbikëqyrjen e një shteti dhe më parë ka qenë refuzuar ose revokuar nga një shtet tjetër;

- c) certifikata e operatorit ajror nuk është lëshuar nga autoritetet kompetente të shtetit ku transportuesi ka vendin e vet të regjistrimit të biznesit;

- d) aftësia e pamjaftueshme për mbikëqyrjen, në përputhje me detyrimet e Konventës së Çikagos, nga ana e autoriteteve kompetente të një shteti në të cilin avioni i përdorur nga transportuesi ajror është i regjistruar (shteti i regjistrit).