



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

Nr.85	2005	11 nëntor
--------------	-------------	------------------

P Ë R M B A J T J A

Faqe

Ligj nr.9428
datë 13.10.2005

Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën “Për krijimin e lehtësive për trafikun ndërkombëtar detar (Londër, më 9 prill 1965)”.....

2755

Ligj nr.9429
datë 13.10.2005

Për ratifikimin e “Marrëveshjes ndërmjet Qeverisë së Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë Maqedonase për shërbimet ajrore ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre respektive”.....

2771

L I G J
Nr.9428, datë 13.10.2005

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN
“PËR KRIJIMIN E LEHTËSIVE PËR TRAFIKUN NDËRKOMBËTAR DETAR (LONDËR, MË 9
PRILL 1965)”

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

K U V E N D I
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Konventën “Për krijimin e lehtësive për trafikun ndërkombëtar detar (Londër, më 9 prill 1965)”.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.4679, datë 1.11.2005 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë
Alfred Moisiu

KONVENTA
PËR KRIJIMIN E LEHTËSIRAVE PËR TRAFIKUN NDËRKOMBËTAR DETAR
(Londër, më 9 prill 1965)

Qeveritë kontraktuese:

Duke dëshiruar të lehtësojnë trafikun detar duke thjeshtuar e reduktuar në minimum formalitetet, kërkesat e dokumenteve dhe procedurat në mbërritje, qëndrim dhe nisje të anijeve të përfshira në udhëtime ndërkombëtare,

kanë rënë dakord si vijon:

Neni 1

Qeveritë kontraktuese zotohen të miratojnë, në përputhje me dispozitat e Konventës aktuale dhe anekseve të saj, të gjitha masat përkatëse për lehtësimin dhe shpejtimin e trafikut ndërkombëtar detar dhe të parandalojnë vonesat e panevojshme ndaj anijeve dhe udhëtarëve e mallrave në bordin e anijes.

Neni 2

1. Qeveritë kontraktuese zotohen të bashkëpunojnë, në përputhje me dispozitat e Konventës aktuale, në formulimin dhe zbatimin e masave për lehtësimin e mbërritjes, qëndrimit dhe nisjes së anijeve. Masa të tilla do të jenë, në hapësirën sa më të gjerë të praktikueshme, jo më pak të favorshme sesa masat e zbatuara në lidhje me mjetet e tjera të transportit ndërkombëtar, megjithatë, këto masa mundet të ndryshojnë sipas kërkesave të veçanta.

2. Masat për lehtësimin e trafikut ndërkombëtar detar, të parashikuara sipas Konventës aktuale dhe anekset e saj, zbatohen njëjloj ndaj anijeve të shteteve bregdetare dhe atyre jobregdetare, qeveritë e të cilave janë palë në Konventën aktuale.

3. Parashikimet e Konventës aktuale nuk zbatohen ndaj anijeve të luftës ose jahteve turistike.

Neni 3

Qeveritë kontraktuese zotohen të bashkëpunojnë në sigurimin e shkallës sa më të lartë të praktikueshme të uniformitetit në formalitete, kërkesat e dokumenteve dhe procedurat në të gjitha çështjet, në të cilat një uniformitet i tillë do të lehtësonte dhe përmirësonte trafikun ndërkombëtar detar dhe do të mbante në minimum çdo ndryshim në formalitete, kërkesa dokumentesh dhe procedurave të nevojshme për të plotësuar kërkesa të veçanta të natyrës kombëtare.

Neni 4

Me qëllimin e arritjes së përfundimeve të përcaktuara në nenet e mësipërme të Konventës aktuale, qeveritë kontraktuese zotohen të bashkëpunojnë me njëra-tjetrën nëpërmjet Organizatës Ndërkombëtare Detare (këtu më poshtë e quajtur “Organizata”) në çështjet që lidhen me formalitetet, kërkesat e dokumenteve dhe procedurave, si dhe zbatimin e tyre në trafikun ndërkombëtar detar.

Neni 5

1. Asgjë në Konventën aktuale ose anekset e saj nuk do të interpretohet sikur pengon zbatimin e lehtësirave më të gjera, të cilat i garantojnë qeveritë kontraktuese ose mundet t’i garantojnë në të ardhmen për trafikun ndërkombëtar detar sipas legjislacionit të tyre kombëtar ose parashikimeve të çdo marrëveshjeje ndërkombëtare.

2. Asgjë në Konventën aktuale ose anekset e saj nuk do të interpretohet sikur e ndalon një qeveri kontraktuese nga zbatimi i masave të përkohshme të konsideruara nga qeveria si të nevojshme për të ruajtur moralin publik, rendin dhe sigurinë ose të parandalimit të shfaqjes ose përhapjes së sëmundjeve ose insekteve që ndikojnë në shëndetin e publikut, kafshëve ose bimëve.

3. Të gjitha çështjet për të cilat nuk është shprehur kjo Konventë mbeten subjekt i legjislacionit të qeverisë kontraktuese.

Neni 6

Për qëllimet e Konventës aktuale dhe anekseve të saj:

a) “Standarde” janë ato masa, zbatimi uniform i të cilave nga qeveritë kontraktuese në përputhje me Konventën aktuale është i nevojshëm dhe i praktikueshëm me qëllim lehtësimin e trafikut ndërkombëtar detar;

b) “Praktika të rekomanduara” janë ato masa, zbatimi i të cilave në qeveritë kontraktuese është i dëshirueshëm me qëllim lehtësimin e trafikut ndërkombëtar.

Neni 7

1. Anekset e Konventës aktuale mundet të amendohen nga qeveritë kontraktuese ose me propozimin e njëres nga ato, ose me anën e një konference të mbledhur për këtë qëllim.

2. Secila qeveri kontraktuese mundet të propozojë një amendament si aneks duke dërguar draftin e amendamentit te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës (këtu më poshtë i quajtur “Sekretar i Përgjithshëm”):

a) Me shprehjen e kërkesës nga një qeveri kontraktuese, Sekretari i Përgjithshëm do t’u komunikojë çdo propozim të tillë direkt të gjitha qeverive kontraktuese për konsideratat e tyre dhe pranimin nga ana e tyre. Nëse ai nuk merr një kërkesë të tillë të shprehur, Sekretari i Përgjithshëm mundet të vazhdojë me konsultime të tilla që atij i duken të këshillueshme përpara komunikimit dhe propozimit të qeveritë kontraktuese;

b) Secila qeveri kontraktuese do të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm brenda një viti nga marrja e çdo komunikimi të tillë, pavarësisht nëse ai e pranon ose jo propozimin;

c) Çdo njoftim i tillë duhet të bëhet me shkrim te Sekretari i Përgjithshëm, i cili do t’i informojë të gjitha qeveritë kontraktuese mbi marrjen e tij;

d) Çdo amendament ndaj një aneksi sipas këtij paragrafi, do të hyjë në forcë gjashtë muaj pas datës në të cilën amendamenti është pranuar nga shumica e qeverive kontraktuese;

e) Sekretari i Përgjithshëm do t’i informojë të gjitha qeveritë kontraktuese për çdo amendament i cili hyn në fuqi sipas këtij paragrafi, së bashku me datën në të cilën një amendament i tillë do të hyjë në fuqi.

3. Për të marrë në konsideratë një amendament ndaj anekseve do të mbledhet një konferencë e

qeverive kontraktuese, nga Sekretari i Përgjithshëm, me kërkesën e minimumit një të tretës të këtyre qeverive. Çdo amendament, i miratuar nga një konferencë e tillë me dy të tretat e qeverive kontraktuese që janë të pranishme dhe votojnë, do të hyjë në fuqi gjashtë muaj pas datës në të cilën Sekretari i Përgjithshëm njofton Qeveritë Kontraktuese për amendamentin e miratuar

4. Sekretari i Përgjithshëm do të njoftojë me shpejtësi të gjitha qeveritë nënshkruese për miratimin dhe hyrjen në fuqi të çdo amendamenti sipas këtij neni.

Neni 8

1. Çdo qeveri kontraktuese që e gjen të papraktikueshme të zbatojë çdo standard duke i sjellë formalitete, kërkesat dokumentare dhe procedurat në përputhje të plotë me atë ose që duket se ajo është e nevojshme për arsye speciale të adoptojë formalitete, kërkesa dokumentare ose procedura të ndryshme nga standardi, do të informojnë kështu Sekretarin e Përgjithshëm dhe njoftojnë atë për ndryshimet ndërmjet praktikave të tij dhe standarteve të tilla. Njoftime të tilla do të bëhen sa më shpejt të jetë e mundur pas hyrjes në fuqi të Konventës aktuale për qeverinë e interesuar, ose pas miratimit të diferencave të tilla të formaliteteve, kërkesave dokumentare ose procedurave.

2. Njoftimi nga një qeveri kontraktuese i çdo difference të tillë në rastin e një amendamenti për një standard ose të një standardi të ri të miratuar do të bëhet te Sekretari i Përgjithshëm sa më shpejt të jetë e mundur pas hyrjes në fuqi të një amendamenti të tillë ose një standardi të ri të miratuar, ose pas miratimit të ndryshimeve të tilla të formaliteteve, kërkesave dokumentare ose procedurave dhe mund të përfshijë një tregim të veprimeve të propozuara për të sjellë formalitetet, kërkesat dokumentare ose procedurat në përputhje të plotë me standardin e amenduar ose miratuar si ri.

3. Qeveritë kontraktuese rekomandohen të sjellin formalitetet e tyre, kërkesat e dokumenteve dhe procedurat në përputhje me praktikën e rekomanduar sa më shumë të jetë praktike. Menjëherë kur një qeveri kontraktuese sjell formalitetet e saj, kërkesat e dokumenteve dhe procedurat në përputhje me çdo praktikë të rekomanduar, ajo do të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm.

4. Sekretari i Përgjithshëm do t'i informojë qeveritë kontraktuese për çdo njoftim që i bëhet atij në përputhje me paragrafët e mësipërm të këtij neni.

Neni 9

Sekretari i Përgjithshëm do të thërrasë një konferencë të qeverive kontraktuese për rishikimin ose amendimin e Konventës aktuale me kërkesën e jo më pak se një të tretës së Qeverive Kontraktuese. Çdo rishikim ose amendament do të miratohet nga dy të tretat e votimit maxhoritar të konferencës dhe pastaj vërtetuar e komunikuar nga Sekretari i Përgjithshëm të gjitha Qeverive Kontraktuese për pranimin e tyre. Një vit pas pranimit të rishikimit ose amendamentit nga dy të tretat e Qeverive Kontraktuese, çdo rishikim ose amendament do të hyjë në fuqi për të gjitha Qeveritë Kontraktuese me përjashtim të atyre të cilat, përpara hyrjes së tyre në fuqi, kanë bërë një deklaratë që ato nuk e pranojnë rishikimin ose amendamentin. Konferenca mundet me dy të tretat e votës maxhoritare të përcaktojë në kohën e miratimit të tij që një rishikim ose amendament është i një natyre të tillë që çdo Qeveri Kontraktuese, e cila ka bërë një deklaratë të tillë dhe e cila nuk pranon rishikimin ose amendamentin brenda një periudhe prej një viti pas hyrjes në fuqi të rishikimit ose amendamentit, do të pushojë të jetë palë në këtë Konventë, pas skadimit të kësaj periudhe.

Neni 10

1. Konventa aktuale do të mbetet e hapur për nënshkrim për gjashtë muaj nga kjo datë dhe më vonë do të jetë e hapur për aderim.

2. Qeveritë e shteteve anëtare të Kombeve të Bashkuara ose çdo agjencie të specializuar, ose Agjencisë Ndërkombëtare të Energjisë Atomike, ose Palët e Statutit të Gjykatës Ndërkombëtare të Drejtësisë mundet të bëhen palë në Konventën aktuale me:

- a) nënshkrimin pa asnjë rezervë për pranim;
- b) nënshkrimin me rezerva për pranim të ndjekur nga pranimi; ose
- c) aderim.

Pranimi ose aderimi do të kryhet me anën e depozitimit të një instrumenti te Sekretari i Përgjithshëm.

3. Qeveria e çdo shteti, që nuk është bërë palë sipas paragrafit 2 të këtij neni, mundet të kërkojë

nëpërmjet Sekretarit të Përgjithshëm të bëhet palë dhe do të pranohet si palë në përputhje me paragrafin 2, me kusht që kërkesa e saj të miratohet nga dy të tretat e anëtarve të Organizatës përveç anëtarëve të bashkëngjitur.

Neni 11

Konventa aktuale do të hyjë në fuqi ditën e gjashtëdhjetë pas datës kur qeveritë e së paku dhjetë shteteve, kanë nënshkruar atë pa rezerva për pranim ose kanë depozituar instrumentet e pranimi ose aderimit. Ajo do të hyjë në fuqi për një qeveri e cila e pranon ose i bashkohet asaj më vonë në ditën e gjashtëdhjetë pas depozitimit të instrumentit të pranimi ose aderimit.

Neni 12

Tre vjet pas hyrjes në fuqi të Konventës aktuale në lidhje me një Qeveri Kontraktuese, kjo Qeveri mundet ta denoncojë atë me anën e njoftimit me shkrim adresuar te Sekretari i Përgjithshëm, i cili do të njoftojë të gjitha Qeveritë Kontraktuese për përmbajtjen dhe datën e marrjes së një njoftimi të tillë. Një denoncim i tillë do të hyjë në fuqi pas një viti ose një periudhe aq të gjatë si mund të specifikohet në njoftim, pas marrjes së tij nga Sekretari i Përgjithshëm.

Neni 13

1. a) Kombet e Bashkuara, në rastet kur ato janë autoriteti administrues për një territor, ose çdo Qeveri Kontraktuese përgjegjëse për lidhjet ndërkombëtare të një territori, duhet, sa më shpejt të jetë e mundur, të konsultohen me territore të tilla në një përpjekje për të zgjeruar Konventën aktuale në këtë territor, dhe mundet në çdo kohë me njoftim me shkrim dhënë te Sekretari i Përgjithshëm të deklarojë që Konventa do të shtrihet edhe mbi këtë territor.

b) Konventa aktuale do të shtrihet në territoret e përmendura nga data e marrjes së njoftimit ose në ditë të tjera të tilla si mund të specifikohet në njoftim.

c) Parashikimet e nenit 8 të Konventës aktuale do të zbatohen në çdo territor në të cilën Konventa është shtrirë në përputhje me nenin aktual; për këtë qëllim, shprehja “formalitetet e tij, kërkesat e dokumenteve dhe procedurat” do të përfshijnë ato në fuqi në këtë territor.

d) Konventa aktuale do të pushojë së shtrirë në një territor një vit pas marrjes nga Sekretari i Përgjithshëm i një njoftimi lidhur me këtë, ose në një datë të mëvonshme siç mund të specifikohet.

2. Sekretari i Përgjithshëm do t'i njoftojë të gjitha Qeveritë Kontraktuese për shtrirjen e Konventës aktuale në çdo territor sipas paragrafit 1 të këtij neni, duke deklaruar në secilin rast datën nga e cila kjo Konventë ka filluar të shtrihet.

Neni 14

Sekretari i Përgjithshëm do të njoftojë të gjitha qeveritë nënshkruese, të gjitha Qeveritë Kontraktuese dhe të gjithë anëtarët e Organizatës për:

- a) firmat e fiksuara në konventën aktuale dhe datat;
- b) depozitimin e instrumenteve të pranimi dhe aderimit së bashku me datat e depozitimit të tyre;
- c) datën në të cilën Konventa hyn në fuqi në përputhje me nenin 11;
- d) çdo njoftim të marrë në përputhje me nenin 12 dhe nenin 13 dhe datën;
- e) mbledhjen e çdo konference sipas neneve 7 dhe 9.

Neni 15

Konventa aktuale dhe anekset e saj do të depozitohen te Sekretari i Përgjithshëm, i cili do t'i dërgojë kopje të vërtetuara qeverive nënshkruese dhe qeverive që bashkohen. Menjëherë pas hyrjes në fuqi të Konventës aktuale, ajo do të regjistrohet nga Sekretari i Përgjithshëm në përputhje me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 16

Konventa aktuale dhe anekset e saj do të bëhen në gjuhët anglisht dhe frëngjisht, të dy tekstet autentikisht të njëjta. Përkthimet zyrtare do të përgatiten në gjuhët ruse dhe spanjolle dhe do të depozitohen me origjinalet e nënshkruara.

Në dëshmi të sa më sipër, nënshkruesit të autorizuar posaçërisht nga qeveritë e tyre repektive kanë nënshkruar këtë Konventë.

Bërë në Londër, më 9 prill 1965.

ANEKS SEKSIONI I TERMA DHE PARASHIKIME TË PËRGJITHSHME

A. TERMAT

Për qëllimet e parashikimeve të këtij aneksi, kuptimet që vijnë do t'i atribuohen termave të listës:

Ngarkesa. Çdo mall, prodhim, stok dhe artikuj të çdo lloji të transportuar me anije, përveç postës, magazinave të anijes, pjesëve të këmbimit të anijes, pajisjeve të anijes, plaçkave të ekuipazhit dhe udhëtarëve shoqëruar me bagazhet.

Plaçkat e ekuipazhit. Veshjet, gjera të përdorimit të përditshëm dhe çdo artikull tjetër, të cilat mund të përfshijnë pare, që i përkasin ekuipazhit dhe që transportohen në anije.

Anëtarë të ekuipazhit. Çdo person aktualisht i punësuar për detyra në bordin e anijes gjatë udhëtimit në punë ose shërbim në anije dhe i përfshirë në listën e ekuipazhit.

Anije turizmi. Një anije në një transport ndërkombëtar që transporton udhëtarë që marrin pjesë në një grup të programuar dhe i vendosur në bord, për qëllimet e bërjes së një vizite turistike të përkohshme të programuar në një ose disa porte të ndryshme, dhe që normalisht gjatë udhëtimit nuk:

a) imbarkojnë ose disimbarkojnë ndonjë udhëtar tjetër;

b) ngarkojnë ose shkarkojnë çdo ngarkesë.

Postë. Dërgesa ose korrespondencë dhe objekte të tjera të urdhëruara dhe me qëllimin për t'u shpërndarë nga administrata postare.

Udhëtarë në transit. Një udhëtar i cili arrin me anije nga vend një huaj për qëllimet e vazhdimet, të udhëtimit të tij me anije ose me mjete të tjera transporti në një vend të huaj.

Bagazhet shoqëruese të udhëtarëve. Pronat, e cila mund të përfshijë dhe para, e transportuar për një udhëtar në të njëjtën anije si udhëtar, pavarësisht se janë në pronësi të tij ose jo, deri sa kjo nuk transportohet mbi bazën e një kontrate transporti ose marrëveshje të tjera të ngjashme.

Autoritetet publike. Agjenci ose zyrtarë në një Shtet përgjegjës për zbatimin e ligjeve dhe rregullave të këtij shteti, të cilat i përkasin në çdo aspekt praktikave të rekomanduara standarde të përmbajtura në këtë aneks.

Pronar anije. Një njeri që operon ose ka pronë një anije, pavarësisht se është një person, një korporatë ose ndonjë ent tjetër ligjor, dhe çdo person tjetër që vepron në emër të pronarit ose operatorit.

Pajisjet e anijes. Artikuj, përveç se pjesëve të këmbimit të anijes, në bordin e një anijeje për përdorim, të cilat janë të heqshme, por jo të natyrës së konsumueshme, duke përfshirë të tilla si sanallet, pajisjet e shpëtimit, furnizimet, veshjet e anijes dhe pika të ngjashme.

Pjesët e këmbimit të anijes. Artikujt e natyrës së riparimit ose zëvendësimit për inkuorporim në anije në të cilën ato transportohen.

Furnizimet e anijes. Mallrat për përdorim në anije, duke përfshirë mallrat e konsumueshme, mallrat e transportuara për shitje ndaj udhëtarëve dhe anëtarëve të ekuipazhit, karburantin dhe vajrat, por duke përjashtuar pajisjet e anijes dhe pjesët e këmbimit të anijes.

Dalja në breg. Lejimi i anëtarëve të ekuipazhit që të dalin në breg gjatë qëndrimit të anijes në port brenda kufijve gjeografikë dhe kohorë, nëse ka, si mund të vendoset nga autoritetet publike.

Koha e mbërritjes. Koha në të cilën një anije vjen në port të qëndrojnë, pavarësisht se qëndron në spirancë ose në kalatë në një port.

B. PARASHIKIME TË PËRGJITHSHME

Bashkëlidhur me paragrafin 2 të nenit 5 të Konventës, parashikimet e këtij aneksi nuk do t'i pengojë autoritetet publike nga marrja e masave të tilla të duhura, duke përfshirë kërkesën për informacion të mëtejshëm, si mund të jetë e nevojshme në rastet e thyerjeve të dyshimta ose kur kemi të bëjmë me probleme specifike që përbëjnë një rrezik ndaj rendit publik (rend publik), sigurinë publike ose shëndetin publik, ose të parandalimit ose përhapjes së sëmundjeve ose insekteve që ndikojnë në bimët ose kafshët.

1.1 Standarde. Autoritetet publike në të gjitha rastet do të kërkojnë vetëm informacione thelbësore dhe do të mbajnë numrin e pikëve në një minimum.

Kur një listë specifike e veçantë është vendosur në aneks, autoritetet publike nuk do të kërkojnë të lajmërohen me të dhëna të tilla të veçanta kur ato e konsiderojnë jo esenciale.

1.2 Praktika të rekomanduara. Pa përmendur faktin që dokumentet për disa qëllime mundet të ndara të përshkruhen dhe të kërkuara në këtë aneks, autoritetet publike, duke mbajtur parasysh interesat e atyre të cilëve ju kërkohet të plotësojnë dokumentet, si dhe gjithashtu qëllimet për të cilat ato duhet të përdoren, duhet të parashikojnë për dy ose më shumë dokumente të tilla të kombinojnë në një për çdo rast në të cilin kjo është e praktikueshme dhe në të cilën një shkallë e vlerësueshme e lehtësirave do të rezultojnë.

SEKSIONI 2 MBËRRITJA, QËNDRIMI DHE NISJA E ANIJEVE

Ky seksion përmban parashikimet lidhur me formalitetet e kërkuara të pronarëve të anijeve nga autoritetet publike në mbërritje, qëndrim dhe nisje të anijes dhe nuk do të lexohen sikur të përfshinin një kërkesë për prezantimin për inspektim nga autoritetet përkatëse të certifikatës dhe letrave të tjera të mbajtura në anije që i përkasin regjistrin të saj, dimensioneve, sigurisë, ekuipazhit dhe çështjeve të tjera përkatëse.

A. TË PËRGJITHSHME

2.1 Standardi. Autoritetet publike nuk do të kërkojnë për mbajtjen e tyre, në mbërritje ose në nisje të anijeve për të cilat zbatohet Konventa, çdo dokument, përveç atyre të mbuluara nga seksioni aktual.

Dokumentet në fjalë janë:

- Deklaratë e Përgjithshme
- Deklaratë për ngarkesën
- Deklarata e magazinave të anijes
- Deklarata e sendeve të ekuipazhit
- Lista e ekuipazhit
- Lista e pasagjerëve
- Dokumenti i kërkuar sipas Konventës Universale Postare për postën
- Deklarata detare për shëndetin.

B. PËRMBAJTJA DHE QËLLIMI I DOKUMENTEVE

2.2 Standardi. Deklarata e Përgjithshme do të jetë dokumenti bazë në mbërritje dhe nisje që jep informacionin e kërkuar nga autoritetet publike lidhur me anijen.

2.2.1 Praktika e rekomanduar. E njëjta formë e deklaratës së përgjithshme duhet pranuar si për mbërritjen ashtu dhe për nisjen e anijes.

2.2.2 Praktika e rekomanduar. Në deklaratën e përgjithshme autoritetet publike nuk duhet të kërkojnë në shumë se informacionin e mëposhtëm:

- Emrin dhe përshkrimin e anijes
- Kombësinë e anijes
- Detaje lidhur me regjistrin
- Detaje lidhur me tonazhin
- Emrin e kapitenit
- Emrin dhe adresën e agjentit të anijes
- Përshkrim të shkurtër të ngarkesës
- Numrin e ekuipazhit
- Numrin e pasagjerëve
- Të dhëna të shkurtra për udhëtimin
- Datën dhe kohën e mbërritjes ose datën e nisjes
- Portin e nisjes ose mbërritjes
- Pozicionin e anijes në port

2.2.3 Standardi. Autoritetet publike do të pranojnë një deklaratë të përgjithshme me datë dhe e nënshkruar nga kapiteni, agjenti i anijes ose persona të tjerë të autorizuar nga kapiteni.

2.3 Standardi. Deklarata e ngarkesës do të jetë dokumenti bazë në mbërritje dhe nisje e cila jep informacionin bazë në mbërritje dhe nisje duke dhënë informacionin e kërkuar nga autoritetet publike lidhur me ngarkesën. Megjithatë, mund të kërkojnë gjithashtu detaje për ngarkesat e rrezikshme të veçanta.

2.3.1 Praktika e rekomanduar. Në deklaratën e ngarkesës autoritetet publike nuk duhet të kërkojnë më shumë se informacioni i mëposhtëm:

a) në mbërritje:

- Emri dhe kombësia e anijes;
- Emri i kapitenit;
- Porti nga mbërrin;
- Porti ku është bërë raporti;
- Shenjat dhe numrat; numuri dhe lloji i pakove; sasia dhe përshkrimi i mallrave;
- Numrat e policë- ngarkesave që do të shkarkohen në portin në fjalë;
- Portet për ngarkesat që mbeten në bord për t'u shkarkuar;
- Portet e origjinës së transportit lidhur me ngarkesat e transportuara me policë-ngarkesa.

b) në nisje:

- Emri dhe kombësia e anijes;
- Emri i kapitenit;
- Porti i destinimit.
- Lidhur me mallrat e ngarkuara në portin në fjalë: shenjat dhe numrat; numrin dhe llojin e paketimit; sasia dhe përshkrimi i mallrave;
- Numrat e policë-ngarkesave të ngarkuara në portin në fjalë.

2.3.2 Standarti. Lidhur me ngarkesat e mbetura në bord, autoritetet publike duhet të kërkojnë vetëm minimumin e detajeve të shkurtra të çështjeve për informacionet që duhet të dorëzohen.

2.3.3 Standardi. Autoritetet publike do të pranojnë një deklaratë ngarkese e nënshkruar dhe me datë nga kapiteni, agjenti i anijes ose persona të tjerë të autorizuar nga kapiteni.

2.3.4 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike duhet të pranojnë në vend të deklaratës së ngarkesës një kopje të manifestit të anijes should, i parashikuar që ai të përmbajë informacionin e kërkuar në përputhje me praktikat e rekomanduara në 2.3.1 dhe 2.3.2 dhe është datuar e nënshkruar në përputhje me standardet 2.3.3.

Si alternativë, autoritetet publike mund të pranojnë një kopje të policë-ngarkesës, të nënshkruar në përputhje me standardet 2.3.3 ose një kopje të notuar, nëse natyra dhe sasia e ngarkesës e bëjnë atë të praktikueshme dhe me kusht që çdo informacion në përputhje me praktikat e rekomanduara 2.3.1 dhe 2.3.2 të cilat nuk shfaqen në dokumente të tilla jepet gjithandej dhe është e verifikuar si duhet.

2.3.5 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike duhet të lejojnë pjesë jashtë manifestit në pronësi të kapitenit që të hiqen nga deklaratat e ngarkesës duke parashikuar që detaje të kësaj pjese janë dhënë veçan.

2.4 Standardi. Deklarata e magazinave të anijes do të jetë dokumenti bazë në mbërritje dhe nisje duke dhënë informacionin e kërkuar nga autoritetet publike lidhur me magazinat e anijes.

2.4.1 Standardi. Autoritetet publike do të pranojnë deklaratën e magazinave të anijes, të datuar dhe të nënshkruar nga kapiteni ose nga oficerë të tjerë të anijes të autorizuar nga kapiteni dhe që kanë dije personale të fakteve në lidhje me magazinat e anijes.

2.5 Standardi. Deklarata e sendeve të ekuipazhit do të jetë dokumenti bazë duke dhënë informacionin e kërkuar nga autoritetet publike lidhur me sendet e ekuipazhit. Kjo nuk do të kërkojë në nisje të anijes.

2.5.1 Standardi. Autoritetet publike do të pranojnë një deklaratë të sendeve të ekuipazhit, të datuar dhe të nënshkruar nga kapiteni dhe ose nga ndonjë oficer tjetër i anijes i autorizuar nga kapiteni. Autoritetet publike mundet gjithashtu t'i kërkojnë secilit anëtar të ekuipazhit të vendosë firmën e tij ose, nëse ai është i pamundur të veprojë në këtë mënyrë, shënimin e tij kundër deklaratës lidhur me sendet e tij.

2.5.2 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike duhet normalisht të kërkojnë detaje vetëm për ato sende të ekuipazhit të cilat janë të përditshme ose subjekt i ndalimeve ose kufizimeve.

2.6 Standardi. Lista e ekuipazhit do të jetë dokumenti bazë që furnizon autoritetet publike me informacionin lidhur me numrin dhe përbërjen e ekuipazhit në mbërritjen dhe nisjen e anijes.

2.6.1 Praktika e rekomanduar. Në listën e ekuipazhit, autoritetet publike nuk duhet të kërkojnë më shumë sesa informacioni që vijon:

- Emri dhe kombësia e anijes
- Mbiemrat
- Emrat
- Kombësinë
- Rangun ose klasën
- Datën dhe vendin e lindjes
- Natyrën dhe numrin e dokumentit të identitetit
- Portin dhe datën e mbërritjes
- Mbërritur nga.

2.6.2 Standardi. Autoritetet publike do të pranojnë një listë ekuipazhi me datë dhe të nënshkruar nga kapiteni ose nga një oficer tjetër i anijes përkatësisht i autorizuar nga kapiteni.

2.7 Standardi. Lista e udhëtarëve do të jetë dokumenti bazë që u jep autoriteteve publike informacion lidhur me udhëtarët në mbërritje dhe nisje të anijes.

2.7.1 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike nuk duhet të kërkojnë listë udhëtarësh në udhëtime të shkurtra detare ose shërbime të kombinuara anije/hekurudhë ndërmjet shteteve.

2.7.2 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike nuk duhet të kërkojnë kartat e imbarkimit ose zbarkimit në plotësim të listës së udhëtarëve lidhur me udhëtarët, emrat e të cilëve shfaqen në këto lista. Megjithatë, kur autoritetet publike kanë probleme speciale që përbëjnë një rrezik të rëndë për shëndetin publik, një personi në udhëtim ndërkombëtar mundet me mbërritjen t'i kërkohej të japë adresën e destinacionit me shkrim.

2.7.3 Praktika e rekomanduar. Në listën e udhëtarëve autoritetet publike nuk duhet të kërkojnë më shumë sesa informacioni që vijon:

- Emri dhe kombësia e anijes
- Mbiemri
- Emrat e dhënë
- Kombësinë
- Datën e lindjes
- Vendin e lindjes
- Portin e imbarkimit
- Portin e zbarkimit
- Portin dhe datën e mbërritjes së anijes.

2.7.4 Praktika e rekomanduar. Një listë të përgatitur nga kompania detare për përdorim të tyre duhet të pranohet në vend të listës së udhëtarëve, me kusht që ajo të përmbajë së paku informacionin e kërkuar në përputhje me praktikën e rekomanduar në 2.7.3 dhe është nënshkruar dhe ka datën në përputhje me standardin 2.7.5.

2.7.5 Standardi. Autoritetet publike duhet të pranojnë listën e udhëtarëve të nënshkruar dhe me datë nga kapiteni, agjenti i anijes ose persona të tjerë të autorizuar nga kapiteni.

2.7.6 Standardi. Autoriteti publik duhet të sigurohet që pronarët e anijeve t'i njoftojnë ata në mbërritje mbi prezencën e çdo magazinimi të zbuluar në bord.

2.8 Standardi. Autoritetet publike nuk do të kërkojnë në mbërritje ose në nisjen e anijes ndonjë deklaratë me shkrim lidhur me postën, përveç atyre të përshkruara në Konventën Universale Postare.

2.9 Standardi. Deklarata detare shëndetësore do të jetë dokumenti bazë që jep informacionin e kërkuar nga Autoritetet Shëndetësore Publike lidhur me gjendjen e shëndetit në bordin e anijes gjatë udhëtimit dhe me mbërritjen në port.

C. DOKUMENTET NË MBËRRITJE

2.10 Standardi. Lidhur me mbërritjen e anijes në port, autoritetet publike nuk do të kërkojnë më shumë se:

- 5 kopje të deklaratës së përgjithshme;
- 4 kopje të deklaratës së ngarkesës;
- 4 kopje të deklaratës së magazinave të anijes;
- 2 kopje të deklaratës së sendeve personale të ekuipazhit;
- 4 kopje të listës së ekuipazhit;
- 4 kopje të listës së udhëtarëve;
- 1 kopje të deklaratës detare shëndetësore.

D. DOKUMENTET NË NISJE

2.11 Standardi. Lidhur me nisjen e anijes nga porti, autoritetet publike nuk do të kërkojnë më shumë se:

- 5 kopje të deklaratës së përgjithshme;
- 4 kopje të deklaratës së ngarkesës;
- 3 kopje të deklaratës së magazinave të anijes;
- 2 kopje të listës së ekuipazhit;
- 2 kopje të listës së udhëtarëve.

2.11.1 Standardi. Një deklaratë e re nuk duhet të kërkohej me nisjen e anijes nga porti lidhur me ngarkesën e cila ka qenë objekt i deklaratës në mbërritje në këtë port dhe e cila ka mbetur në bord.

2.11.2 Praktika e rekomanduar. Një deklaratë e veçantë e magazinave të anijes në nisje nuk duhet të kërkohej, lidhur me magazinat e anijes të cilat kanë qenë objekt i një deklarate në mbërritje, dhe as lidhur

me magazinat e furnizuara në port dhe të mbuluara nga një dokument tjetër doganor i paraqitur në këtë port.

2.11.3 Standardi. Kur autoritetet publike kërkojnë informacion rreth ekuipazhit të anijes në nisjen e saj, një kopje e listës së ekuipazhit, të paraqitur në mbërritje, mund të pranohet në nisje, nëse firmoset përsëri dhe vërtetohet duke treguar çdo ndryshim në numrin ose përbërjen e ekuipazhit ose duke treguar që nuk kanë ndodhur ndryshime të tilla.

E. MASAT PËR LEHTËSIMIN E PRAKTIKËS PËR NGARKESËN, UDHËTARËT, EKUIPAZHIN DHE BAGAZHET

2.12 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike në bashkëpunim me pronarët e anijes dhe administratën e portit, duhet të marrin masat e duhura me qëllimin që koha në port të mundet të jetë minimale dhe duhet të sjellë marrëdhënie të kënaqshme të lëvizjes së trafikut në port, duhet herë pas here të rishikohen të gjitha procedurat në lidhje me mbërritjen dhe nisjen e anijes duke përfshirë rregullat për imbarkim dhe zbarkim, ngarkimin dhe shkarkimin, shërbimet etj. Ato gjithashtu duhet të bëjnë rregulla përsa i përket ngarkesës së anijes dhe ngarkimit të tyre mundet të futen dhe të jenë të lira, sa të mundet të jetë e mundur, në zonën e punës së anijes.

2.12.1 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike në bashkëpunim me pronarët e anijeve dhe administratën e portit, duhet të marrin masat përkatëse me qëllimin e janë parashikuar rregulla të kënaqshme të rregullimit të lëvizjes së trafikut të tilla që procedurat e përpunimit dhe praktikës për ngarkesën do të jenë të qarta dhe jo të komplikuar. Këto rregulla duhet të mbulojnë të gjitha fazat nga koha e mbërritjes së anijes në kalatë për shkarkim dhe praktikën doganore dhe për magazinimin dhe rinisjen e ngarkesës nëse kërkohet. Duhet të ketë akses direkt dhe të përshtatshëm, ndërmjet magazinës së ngarkesës dhe zonës doganore, të dyja duhet të jenë vendosur sa më afër zonës së kalatës, dhe sistemet mekanike të transportit duhet të jenë të vlefshme, kur është e mundur.

2.12.2 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike duhet të inkurajojnë pronarët dhe ose operatorët e kalatave të ngarkesës dhe magazinave të parashikojnë pajisje speciale magazinimi për objekte ngarkese të rrezikut të madh ose që vidhen, dhe t'i ruajnë këto zona në të cilat ngarkesa do të vendoset, ose përkohësisht ose për një periudhë afatgjatë, përpara ngarkimit ose dorëzimit lokal kundër hyrjes nga personat e paautorizuar.

2.12.3 Standardi. Autoritetet publike, mbi bazën e zbatimit të rregullave të tyre përkatëse, do të lejojnë importimin e përkohshëm të kontenierëve dhe paletave pa pagesën e taksës doganore dhe taksave e pagesave të tjera dhe do të lehtësojnë përdorimin e tyre në trafikun detar.

2.12.4 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike duhet të parashikojnë në rregullat e tyre, që referohen në standardin 2.12.3, për pranimin e një deklarate të thjeshtë për qëllimin e kontenieri ose paleta e importimit të përkohshëm do të rieksporthet brenda kufirit të kohës së vendosur nga shteti i interesuar.

2.12.5 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike të lejojnë kontenierët dhe paletat që hyjnë në territorin e një shteti sipas parashikimeve të standardit 2.12.3 të kalojnë kufijtë e portit të mbërritjes për praktikën e ngarkesës së importuar dhe/ose ngarkimin e ngarkesës për eksport sipas procedurave të thjeshtëzuara të kontrollit dhe me një minimum dokumentesh.

F. PREKJA E PANDËRPRERË NË DY OSE MË SHUMË PORTE TË TË NJËJTIT SHTET

2.13 Praktika e rekomanduar. Duke marrë në konsideratë procedurat e kryera në mbërritjen e anijes në portin e parë të mbërritjes në territorin e shtetit, formalitetet dhe dokumentet e kërkuara nga autoritetet publike në çdo port tjetër prekje në këtë vend të vizituar, pa prekje të ndërmjetshme të një porti të një shteti tjetër, duhet të mbahen në minimum.

G. PLOTËSIMI I DOKUMENTEVE

2.14 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike, sa më shpejt të jetë e mundur, duhet të pranojnë dokumentet e parashikuara në këtë aneks me përjashtim për sa i përket standardit 3.7 respektivisht për gjuhën në të cilën jepet informacioni i kërkuar, me kusht që ato mund të kërkojnë një përkthim me shkrim ose me fjalë në një nga gjuhët zyrtare të vendeve të tyre ose të organizatës kur ato e shikojnë të nevojshme.

2.15 Standardi. Shtypja nuk do të kërkohet në njësimin e dokumenteve të parashikuara në këtë seksion. Të dhënat me shkrim me bojë ose laps të pafshirshëm do të pranohen kur janë të lexueshme. Dokumentet e prodhuara me teknika automatike ose elektronike, në një formë të lexueshme dhe të kuptueshme do të anohen.

2.16 Standardi. Autoritetet publike të vendit të çdo porti që mendohet të mbërrihet, shkarkohet ose transitohet nuk do të kërkojnë çdo dokument të anijes, ngarkesës së saj, magazinave, udhëtarëve ose ekuipazhit, siç përmendet në këtë seksionin, për t'u legalizuar, verifikuar, autentikuar, ose të merren çdo

përfaqësues i tyre jashtë. Kjo nuk duhet të kuptohet sikur përfshin një kërkesë për prezantimin e një pasaporte ose dokumenteve të tjera të identifikimit të një udhëtari ose anëtar të ekuipazhit për vizë ose qëllime të ngjashme.

H. MASA SPECIALE TË LEHTËSIRAVE PËR ANIJET QË PREKIN NJË PORT NË MËNYRË QË TË LËNË NË BREG NJË ANËTAR EKUIPAZHI, UDHËTAR OSE PERSONA TË TJERË, TË SËMURË OSE TË PLAGOSUR PËR KURIM MJEKËSOR EMERGJENT

2.17 Standardi. Autoritetet publike do të kërkojnë bashkëpunimin e pronarëve që të sigurohen që, nëse anijet mendojnë të prekin një port për të vetmin qëllim që të lënë në breg një anëtar ekuipazhi, udhëtarë të sëmurë ose të plagosur, ose persona të tjerë për një kurim emergjent mjekësor, kapiteni duhet t'u japë autoriteteve publike sa më shpejt të jetë e mundur, për këtë qëllim, me detaje të mundshme të plota për sëmundjen ose për plagosjen dhe për identitetin dhe statusin e personave.

2.18 Standardi. Autoritetet publike me anën e radios kur është e mundshme, por në rastin e kanaleve më të shpejta të vlefshme, do të informojnë kapitenin, përpara mbërritjes së anijes, për dokumentacionin dhe procedurat e nevojshme të vendosjes së personave të sëmurë ose të plagosur në breg me shpejtësi dhe të lirojnë anijen sa më shpejt.

2.19 Standardi. Lidhur me anijet që prekin portet për këtë qëllim dhe që mendojnë të ikin përsëri menjëherë, autoritetet publike do t'i japin prioritet në akostim nëse gjendja e personit të sëmurë ose konditat e detit nuk e lejojnë një zbarkim të sigurt në radë ose afërsitë e portit.

2.20 Standardi. Lidhur me anijet që prekin portet për këtë qëllim dhe që mendojnë të ikin menjëherë, autoritetet publike, normalisht, nuk do të kërkojnë dokumentet e përmendura në standartin 2.1 me përjashtimin e deklaratës detare shëndetësore, nëse ajo është e pamundur, deklaratën e përgjithshme.

2.21 Standardi. Kur autoritetet publike kërkojnë deklaratën e përgjithshme, ky dokument nuk do të përmbajë më shumë informacion sesa ai i përmendur në praktikën e rekomanduar në 2.2.2 dhe, kurdoherë që është e mundur, do të përmbajë më pak.

2.22 Standardi. Kur autoritetet publike zbatojnë masat e kontrollit lidhur me mbërritjen e anijes përpara se njeriu i sëmurë ose i plagosur të lihet në tokë, do të marrin precedencë kurimi emergjent mjekësor dhe masat për mbrojtjen e shëndetit publik mbi këto masa kontrolli.

2.23 Standardi. Kur kërkohen garanci ose përgjegjësi lidhur me koston e kurimit ose lëvizjen, ose riatdhesimin eventual të personave në fjalë, kurimi emergjent mjekësor nuk do të kryhet ose vonohet, ndërsa këto garanci ose përgjegjësi janë fituar.

2.24 Standardi. Kurimi emergjent mjekësor dhe masat për mbrojtjen e shëndetit publik do të marrin precedencë mbi çdo masë kontrolli, të cilat autoritetet publike mundet të zbatojnë për personat e sëmurë ose të plagosur që duhet të lihen në breg.

SEKSIONI 3 MBËRRITJA DHE NISJA E PERSONAVE

Ky seksion përmban parashikimet lidhur me formalitetet e kërkuara nga autoritetet publike për ekuipazhin dhe udhëtarët në mbërritjen ose nisjen e anijes.

A. KËRKESAT DHE PROCEDURAT E MBËRRITJES DHE NISJES

3.1 Standardi. Një pasaportë e vlefshme do të jetë dokumenti bazë që furnizon autoritetet publike me informacionin lidhur me udhëtarët e veçantë në mbërritjen dhe nisjen e një anijeje.

3.1.1 Praktika e rekomanduar. Qeveritë Kontraktuese duhet, sa më shpejt të jetë e mundur, të bien dakord, me marrëveshje bilaterale dhe multilaterale të pranojnë dokumentet zyrtare të identifikimit në vend të pasaportave.

3.2 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike duhet të bëjnë rregulla në lidhje me pasaportat ose dokumentet zyrtare të identitetit të pranuar në vendet e tyre, nga udhëtarët e anijeve që kanë nevojë të kontrollohen nga autoritetet e kufirit vetëm një herë në kohën e mbërritjes dhe një herë në kohën e nisjes. Në plotësim këto pasaporta ose dokumente zyrtare të identitetit mundet të kërkojnë të paraqiten për qëllimet e verifikimit ose identifikimit në lidhje me doganat dhe formalitete të tjera në mbërritje dhe nisje.

3.3 Praktika e rekomanduar. Pas paraqitjes individuale të pasaportave ose dokumenteve të tjera të identifikimit të pranuar në vendet e tyre, autoritetet publike duhet të kthejnë mbrapsht dokumente të tilla menjëherë pas ekzaminimit, përveçse kur i kthejnë mbrapsht ato për qëllimet e kontrollit plotësues, përveçse kur ka një pengesë për hyrjen e një udhëtari në territor.

3.4 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike nuk duhet të kërkojnë nga udhëtarët e imbarkuar ose zbarkuar, ose nga pronarët e anijeve në emër të tyre, çdo informacion shtesë me shkrim ose përsëritjen

e asaj që tashmë është prezantuar në pasaportat e tyre ose dokumentet e tyre të identifikimit, përveçse si është e nevojshme për të plotësuar çdo dokument të parashikuar në këtë aneks.

3.5 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike, të cilat kërkojnë informacion plotësues me shkrim, përveçse si është e nevojshme për plotësimin e çdo dokumenti të parashikuar në këtë aneks, gjatë imbarkimit ose zbarkimit të udhëtarëve, duhet të kufizojnë kërkesat për identifikimin e mëtejshëm të udhëtarëve në çështjet e vendosura në praktikën e rekomanduar 3.6 (karta e imbarkimit/zbarkimit). Autoritetet publike duhet të pranojnë kartën e imbarkimit/zbarkimit kur kompletohet nga udhëtarët dhe nuk duhet të kërkojë që kjo të plotësohet ose kontrollohet nga pronari i anijes. Shkruarja me dorë e lexueshme duhet të pranohet në kartë, me përjashtim kur forma specifikon germa në bllok. Nga secili udhëtar duhet të kërkohej një kopje vetëm e kartës së imbarkimit ose zbarkimit, e cila mundet të përfshijë menjëherë kopje të përgatitura me letër karboni.

3.6 Praktika e rekomanduar. Në kartën imbarkimit/zbarkimit autoritetet publike nuk duhet të kërkojnë më shumë se informacion që vijon:

- Mbiemrin
- Emrin
- Kombësinë
- Numri i pasaportës ose dokument tjetër identiteti
- Datën e lindjes
- Vendin e lindjes
- Punën
- Portin e imbarkimit/zbarkimit
- Seksin
- Adresën e destinacionit
- Firmën

3.7 Standardi. Në rastet kur kërkohej fakti i dëshmisë për mbrojtjen nga kolera, verdhëza ose smallpox nga personat në bordin e anijes, autoritetet publike do të pranojnë certifikatën ndërkombëtare të vaksinimit ose rivaksinimit në formën e parashikuar në Rregullat Ndërkombëtare Shëndetësore.

3.8 Praktika e rekomanduar. Ekzaminimet mjekësore të personave në bord ose personave që zbarkohen nga anija, nuk duhet normalisht të kufizohen tek ata persona që vijnë nga një zonë e infektuar me një nga sëmundjet e karantinës brenda një periudhe ruajtje të sëmundjes në fjalë (siç deklarohet në Rregullat Ndërkombëtare Shëndetësore). Ekzaminime mjekësore shtesë megjithatë, mundet të kërkohej në përputhje me Rregullat Ndërkombëtare Shëndetësore.

3.9 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike duhet normalisht të zbatojnë inspektimin doganor për udhëtarët që dalin bagazhet shoqëruese mbi bazat e mostrave ose baza selektive. Deklarata me shkrim në lidhje me bagazhet shoqëruese të udhëtarëve duhet të shpërndahen sa më shpejt të jetë e mundur.

3.9.1 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike duhet kurdoherë që është e mundur të bëjnë kontrolle në bagazhet shoqëruese të udhëtarëve që nisen.

3.9.2 Praktika e rekomanduar. Kur kontrolli i bagazheve shoqëruese nuk mund të kryhet i plotë, kontrolle të tilla normalisht duhet të kryhen me mostra ose baza selektive.

3.10 Standardi. Një dokument i vlefshëm identiteti i detarit ose pasaportë do të jetë dokumenti bazë që furnizon autoritetet publike me informacionin lidhur me anëtarët individualë të ekuipazhit në mbërritje ose nisje të.

3.10.1 Standardi. Në dokumentin e identitetit të detarit, autoritetet publike nuk do të kërkojnë më shumë se informacioni që vijon:

- Mbiemrin
- Emrin
- Datën dhe vendin e lindjes
- Kombësinë
- Karakteristikat fizike
- Fotografinë (të vërtetuar)
- Firmën
- Datën e skadimit (nëse ka)
- Autoritetin publik lëshues

3.10.2 Standardi. Kur është e nevojshme për një detar që të hyjë ose të largohet nga një vend si udhëtar me mjete transporti për qëllimet e:

- a) aderimit me anijen e tij ose transferimin në një anije tjetër,

b) kalimit në transit për t'u bashkuar me anijen e tij në një vend tjetër ose për riatdhesim, ose për çdo qëllim tjetër të miratuar nga autoritetet e vendit të interesuar.

Autoritetet publike do të pranojnë nga ky detar në vend të pasaportës dokumentin e vlefshëm të identitetit të detarit, kur ky dokument garanton rihyrjen e mbajtësit në vendin i cili ka lëshuar dokumentin.

3.10.3 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike nuk duhet normalisht të kërkojnë prezantimin e dokumenteve individuale të identifikimit ose informacione shtesë ndaj dokumentit të identitetit të detarëve në lidhje me anëtarët e ekuipazhit, përveç atyre të dhëna në listën e ekuipazhit.

B. MASAT PËR LEHTËSIMIN E PRAKTIKËS SË NGARKESËS, UDHËTARËVE, EKIPIZHIT DHE BAGAZHEVE

3.11 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike në bashkëpunim me pronarët e anijeve dhe administratën e portit, duhet të marrin masat përkatëse me qëllimin e rregullimit të lehtësimit të lëvizjes së trafikut mundet të parashikojnë që udhëtarët, ekuipazhi dhe bagazhi të lirohen sa më shpejt, duhet të parashikojë personel të mjaftueshëm dhe duhet të sigurojë që janë parashikuar pajisjet përkatëse, një vëmendje e veçantë i kushtohet rregullimit të ngarkimit, shkarkimit dhe transportimit të bagazheve, (duke përfshirë përdorimin e sistemeve të mekanizuara) dhe të dallojë kur vonesat e udhëtarëve mund të ndodhin shpesh. Rregullime duhen bërë, kur është e nevojshme, për kalimet në vendet ndërmjet anijes dhe pikës ku bëhet kontrolli i udhëtarit dhe i ekuipazhit.

3.11.1 Praktika e rekomanduar. Autoritetet publike duhet:

a) në bashkëpunim me pronarët e anijes dhe administratat e portit, të paraqesë rregullime të kënaqshme të tilla si:

i) Një metodë të vazhdueshme dhe individuale të përpunimit të udhëtarëve dhe bagazheve;
ii) Një sistem i cili duhet të lejojë udhëtarët të identifikohen dhe të marrin bagazhet e tyre të kontrolluara sa më shpejt që ato janë vendosur në një zonë që ato mund të kërkojnë;

b) Të sigurohen që administratat portuale kanë marrë të gjitha masat e nevojshme që:

i) është parashikuar hyrje e lehtë dhe e shpejtë për udhëtarët dhe bagazhet e tyre për/nga transporti lokal;

ii) nëse ekuipazhi i kërkohet të raportojë për qëllime të qeverisë, këto vende duhet të jenë të kalueshme dhe sa më pranë që është e praktikueshme nga njëra-tjetra.

3.12 Standardi. Autoritetet publike duhet të kërkojnë që pronarët e anijeve të sigurohen se personeli i anijes ka marrë të gjitha masat e nevojshme që ndihmojnë shpejtimin e procedurave të mbërritjes për udhëtarët dhe ekuipazhin: Këto masa duhet të përfshijnë:

a) duke i dhënë autoriteteve publike të interesuara një mesazh që përpara duke dhënë kohën më të mirë të llogarit, të ndjekur nga informacioni për sa i përket ndryshimit të kësaj kohe dhe deklarimit të itinerarit të udhëtimit, kur ky mundet të ndikojë në kërkesat e kontrollit;

b) duke pasur dokumentet e anijes gati për një shikim të shpejtë;

c) duke parashikuar shkallën ose mjete të tjera për hyrjen në bord ndërsa anija është një lundrim për kalatë ose në vendin e spirancës;

d) duke parashikuar për një grumbullim të shpejtë, me rregull dhe paraqitjen e personave në bord, me dokumentet e nevojshme, për kontroll, duke i dhënë vëmendje rregullave për lirin e anëtarëve të ekuipazhit për këtë qëllim nga detyrat bazë në lokalitë e makinës dhe kudo.

3.13 Praktika e rekomanduar. Praktika e plotësimit të emrave për dokumentet e udhëtarëve dhe ekuipazhit duhet të jetë duke vendosur mbiemrin ose emrin së pari. Kur të dyja, mbiemri i nënës ose i babait janë përdorur duhet vendosur së pari mbiemri i babait. Kur për gratë e martuara janë vendosur të dy mbiemrat ai i burrit dhe ai i familjes, mbiemri i burrit duhet të vendoset i pari.

3.14 Standardi. Autoritetet publike, pa asnjë vonesë të pashpjegueshme, do të pranojnë udhëtarët dhe ekuipazhin për ekzaminim për sa i përket pranimi të tyre në shtet kur ky ekzaminim kërkohet.

3.15 Standardi. Autoritetet publike nuk do të imponojnë ndonjë gjë mbi pronarët në rastet që çdo kontroll dokumenti në posesion të një udhëtari gjendet nga autoritetet publike që nuk është i përshtatshëm, ose nëse, për këtë arsye, udhëtari gjendet se është i papranueshëm në këtë shtet.

3.15.1 Standardi. Autoritetet publike duhet të ftojnë pronarët e anijeve që të marrin të gjitha masat me qëllimin që udhëtarët të kenë dokumentet e kontrollit të kërkuara nga Qeveritë Kontraktuese.

3.15.2 Praktika e rekomanduar. Për përdorim në терминалет detare dhe në bordin e anijeve me qëllimin e lehtësimit dhe shpejtimin të trafikut ndërkombëtar detar, autoritetet publike duhet të zbatojnë, ose kur çështjet nuk janë në përputhje me juridiksionin e tyre, t'u rekomandojnë palëve përgjegjëse në vendet të zbatojnë shenjat dhe simbolet ndërkombëtare të standardizuara të zhvilluara ose të pranuar nga organizatat ndërkombëtare përkatëse dhe të cilat, në hapësirën më të gjerë praktike janë të përbashkëta për të gjitha

llojet e transportit.

C. LEHTËSIRAT PËR ANIJET E ANGAZHUARA NË TURIZËM DHE UDHËTARËT TURISTË

3.16.1 Standardi. Autoritetet publike autorizojnë garantimin e praktikave me radio për një anije turistike, mbi bazat e informacionit të marrë nga ajo përpara mbërritjes së saj, nëse autoritetet shëndetësore për portin e mbërritjes që mendohet janë të mendimit se mbërritja e saj nuk do të rezultojë në paraqitjen ose përhapjen e një sëmundjeje të karantinës.

3.16.2 Standardi. Për anijet turistike, deklarata e përgjithshme, lista e udhëtarëve dhe lista e ekuipazhit do të kërkohej vetëm në portin e parë të mbërritjes dhe në portin e fundit të nisjes në një vend, me kusht që nuk ka pasur ndonjë ndryshim në rrethanat e udhëtimit.

3.16.3 Standardi. Për anijet turistike, deklarata e magazinave të anijes dhe deklarata e sendeve të ekuipazhit do të kërkohej vetëm në portin e parë të mbërritjes në një vend.

3.16.4 Standardi. Pasaportat ose dokumentet e tjera zyrtare të identifikimit duhet gjatë gjithë kohës të mbeten në pronësi të udhëtarëve turistë.

3.16.5 Praktika e rekomanduar. Nëse një anije qëndron në një port më pak se 72 orë, nuk duhet të jetë e nevojshme për udhëtarët turistë që të kenë viza, me përjashtim të rrethanave të veçanta të vendosura nga autoritetet publike të interesuara.

Shënim. Qëllimi i kësaj praktike të rekomanduar është që secili Shtet Kontraktues mund t'u lëshojë udhëtarëve të tillë ose t'i pranojë ata në mbërritje, një formë që tregon se ata kanë leje që të hyjnë në territor.

3.16.6 Standardi. Udhëtarët turistë nuk do të vonohen pa arsye nga masat e kontrollit të ushtruara nga autoritetet publike.

3.16.7 Standardi. Në përgjithësi, me përjashtim të rasteve të vendosjes së identitetit, udhëtarët turistë nuk do të jenë objekt i kontrolleve personale nga zyrat e kufirit.

3.16.8 Standardi. Nëse një anije turistike prek vazhdimisht më shumë se një port në të njëjtin vend, udhëtarët, në përgjithësi, do të ekzaminohen nga autoritetet publike në portin e parë të mbërritjes dhe në portin e fundit të nisjes vetëm.

3.16.9 Praktika e rekomanduar. Për lehtësimin e zbarkimit të tyre të shpejtë kontrolli i brendshëm i udhëtarëve në një anije turistike, kur është e praktikueshme, duhet të zhvillohet përpara mbërritjes në vendin e zbarkimit.

3.16.10 Praktika e rekomanduar. Udhëtari turist, që zbarkohet në një port e ribashkohet me të njëjtën anije në një port tjetër të të njëjtit vend, duhet të gëzojë të njëjtat lehtësira si udhëtarët të cilët zbarkohen dhe ribashkohen me anijen turistike në të njëjtin port.

3.16.11 Praktika e rekomanduar. Deklarata shëndetësore detare duhet të jetë i vetmi kontroll shëndetësor i nevojshëm për udhëtarët turistë.

3.16.12 Standardi. Magazinat e dyqaneve *duty free* të anijes do të lejohen në bordin e anijes për udhëtarët turistë gjatë qëndrimit të anijes në port.

3.16.13 Standardi. Udhëtarëve turistë nuk do t'u kërkohej që të japin një deklaratë doganore me shkrim.

3.16.14 Praktika e rekomanduar. Udhëtarët turistë nuk do të jenë objekt i ndonjë kontrolli për parat.

3.16.15 Standardi. Karta e imbarkim/zbarkimit nuk do të jetë e nevojshme për udhëtarët turistë.

3.16.16 Praktika e rekomanduar. Me përjashtim kur kontrolli është bazuar vetëm në listën e udhëtarëve, autoritetet publike nuk do të insistojnë në plotësimin e detajeve që vijnë në listën e udhëtarëve:

- Shtetësia (kolona 6)
- Data dhe vendi i lindjes (kolona 7)
- Porti i imbarkimit (kolona 8)
- Porti i zbarkimit (kolona 9)

D. MASA TË VEÇANTA LEHTËSIRASH PËR UDHËTARËT TRANSIT

3.17.1 Standardi. Një udhëtar në transit, i cili mbetet në bordin e anijes me të cilën mbërrin dhe niset normalisht, nuk do të jetë objekt i kontrolleve rutinë nga autoritetet publike.

3.17.2 Praktika e rekomanduar. Një udhëtar në transit duhet të lejohet që të mbajë pasaportën e tij ose dokumentet e tjera të identifikimit.

3.17.3 Praktika e rekomanduar. Një udhëtar në transit nuk do t'i kërkohej që të plotësojë kartën e

zbarkim/imbarkimit.

3.17.4 Praktika e rekomanduar. Një udhëtar në transit, i cili po vazhdon udhëtimin e tij nga i njëjti port, normalisht, nuk do t'i garantohet ndonjë leje e përkohshme për të dalë në breg gjatë qëndrimit të anijes në port nëse ai dëshiron.

3.17.5 Praktika e rekomanduar. Një udhëtar në transit, i cili po vazhdon udhëtimin e tij nga i njëjti port dhe e njëjta anije, nuk do t'i kërket që të ketë vizë, me përjashtim të rasteve të veçanta të përcaktuara nga autoritetet publike të interesuara.

3.17.6 Praktika e rekomanduar. Një udhëtar në transit, i cili po vazhdon udhëtimin e tij nga i njëjti port dhe e njëjta anije, normalisht nuk do t'i kërket të japë një deklaratë doganore.

3.17.7 Praktika e rekomanduar. Një udhëtar në transit, i cili lë anijen në një port dhe imbarkohet në të njëjtën anije, duhet të gëzojë të njëjtat lehtësira në portet e tjera si udhëtarët të cilët arrijnë dhe nisen në të njëjtën anije në të njëjtin port.

E. MASAT E LEHTËSIRAVE PËR ANIJET E ANGAZHUARA NË SHËRBIMET SHKENCORE

3.18 Praktika e rekomanduar. Një anije e angazhuar me shërbime shkencore mban personel të cilët nevojitet të angazhohen në anije për qëllime të tilla shkencore të lundrimit. Nëse identifikohen si të tillë, një personeli të tillë duhet t'i sigurohen lehtësira të favorshme minimumi si ato që u garantohet anëtarëve të ekuipazhit të kësaj anijeje.

F.MASA TË MËTEJSHME TË LEHTËSIRAVE PËR TË HUAJT QË I PËRKASIN EKIPIZHIT TË ANIJES TË ANGAZHUAR NË UDHËTIME NDËRKOMBËTARE-DALJA NË BREG

3.19 Standardi. Anëtarët e huaj të ekuipazhit do të lejohen në breg nga autoritetet publike ndërkohë që anija me të cilën ata mbërrijnë është në port, me kusht që formalitetet në mbërritje të anijes janë kryer dhe autoritetet publike nuk kanë arsye të refuzojnë lejen për të zbritur në breg për arsye të shëndetit publik, sigurisë publike dhe rregullit publik.

3.19.1 Standardi. Anëtarëve të ekuipazhit nuk do t'u kërket të mbajnë viza për qëllimet e daljes në breg.

3.19.2 Praktika e rekomanduar. Anëtarët e ekuipazhit, përpara daljes në breg ose kthimit nga bregu normalisht nuk do të jenë objekt i kontroleve personale.

3.19.3 Standardi. Anëtarëve të ekuipazhit nuk do t'u kërket të kenë një leje të veçantë p.sh. një leje dalje në breg, për qëllimet e daljes në breg.

3.19.4 Praktika e rekomanduar. Nëse anëtarëve të ekuipazhit u kërket të mbajnë dokumentet e identifikimit me vete kur ata dalin në breg, këto dokumente duhet të jenë të kufizuara sipas atyre të përmendura në standardin 3.10.

SEKSIONI 4

SHËNDETI PUBLIK DHE KARANTINA DUKE PËRFSHIRË DHE MASAT SHËNDETËSORE PËR KAFSHËT DHE BIMËT

4.1 Standardi. Autoritetet publike të një shteti jo palë në Rregullat Ndërkombëtare Shëndetësore duhet të përpiqen të zbatojnë parashikimet përkatëse të këtyre rregullave në transportin ndërkombëtar detar.

4.2 Praktika e rekomanduar. Qeveritë Kontraktuese që kanë interesa të Contracting Governments having-c interests common—owing-to-their përbashkëta për kushtet shëndetësore, gjeografike, sociale dhe ekonomike duhet të bëjnë rregulla të veçanta.

SEKSIONI 5

PARASHIKIME TË NDRYSHME GARANCIE OSE FORMA TË TJERA TË SIGURISË

A. GARANCITË DHE FORMAT E TJERA TË SIGURIMIT

5.1 Praktika e rekomanduar. Kur autoritetet publike kërkojnë garanci ose forma të tjera sigurie nga pronarët e anijeve për të mbuluar përgjegjësitë sipas ligjeve dhe rregullave doganore, kufirit, shëndetit publik, karantinës bujqësore etj., të një shteti, ato duhet të lejojnë përdorimin e një garancie të gjerë të

thjeshtë ose forma të tjera sigurie kurdoherë që është e mundshme.

B. GABIMET NË DOKUMENTACION DHE GJOBAT

5.2 Standardi. Autoritetet publike, pa vonuar anijen, do të lejojnë korrigjimin e gabimeve në dokumentacionin e paraqitur në këtë aneks, të cilat nuk janë të palëvizshme, jo të një natyre serioze, jo si rezultat e pakujdesisë së vazhdueshme, dhe të bëra jo me qëllim për thyerjen e ligjeve dhe rregullave, me kushtin që këto gabime janë zbuluar përpara se dokumentet të ishin kontrolluar plotësisht dhe korrigjimet mund të kryhen pa asnjë vonesë.

5.3 Standardi. Nëse gabimet gjenden në dokumentet e paraqitura në këtë aneks, janë të nënshkruara nga ose në emër të pronarit të anijes ose kapitenit nuk do të imponohet asnjë gjobë deri sa është krijuar mundësia e kënaqjes së autoriteteve publike që këto gabime nuk janë të palëvizshme, jo të një natyre serioze, jo si rezultat e pakujdesisë dhe nuk janë bërë me qëllim të thyerjes së ligjit ose rregullave.

C. SHËRBIMI NË PORTE

5.4 Praktika e rekomanduar. Shërbimi normal i autoriteteve publike në një port duhet të kryhet pa asnjë pagesë gjatë orëve të rregullta të punës. Autoritetet publike duhet të përpiqen të vendosin orë të rregullta pune për shërbimet e tyre në port, në përputhje me periudhat jo të zakonshme të ngarkimit.

5.4.1 Standardi. Qeveritë Kontraktuese duhet të adoptojnë të gjitha masat praktike për organizimin e shërbimeve normale të autoriteteve publike në porte, me qëllim që të evitojnë vonesat e panevojshme të anijeve pas mbërritjes së tyre ose kur ato janë gati të nisen dhe të reduktojnë kohën e përfundimit të formaliteteve në minimum, me kusht që t'u jetë dhënë njoftim i mjaftueshëm i kohës së llogaritur të mbërritjes ose nisjes tek autoritetet publike.

5.4.2 Standardi. Asnjë pagesë nuk do t'u bëhet autoriteteve shëndetësore për çdo ekzaminim mjekësor ose ekzaminim shtesë, pavarësisht se është bakteorologjik ose i kundërt i kryer në çdo kohë të ditës ose natës, nëse ekzaminime të tilla të kërkojnë për të sqaruar shëndetin e personave të ekzaminuar, dhe as për vizitë për inspektim të një anijeje për qëllime karantine, me përjashtim të inspektimit të një anijeje për lëshim të certifikatës së deratizimit ose certifikatës së përjashtimit të deratizimit për çdo vaksinim të një personi në mbërritje të mbërritur me anije dhe as për certifikatën. Megjithatë, kur masat përveç atyre të mësipërme, janë të nevojshme lidhur me anijen ose udhëtarët e saj ose ekuipazhin janë bërë për ata nga autoritete shëndetësore, pagesa të tilla duhet të bëhen në përputhje me tarifa të thjeshta, të cilat do të jenë uniforme në territorin e interesuar dhe ato do të mbledhen pa dallim për sa i përket shtetësisë, është rezident apo ka kombësi për çdo person të interesuar përsa i përket shtetësisë, flamurit, regjistrimit ose pronësisë së anijes.

5.4.3 Praktika e rekomanduar. Kur shërbimi i autoritetit publik jepet jashtë orëve të rregullta të punës referuar në praktikën e rekomanduar 5.4, ato duhet të parashikohen me terma të cilat duhet të jenë të moderuar dhe jo të tejkalojnë koston aktuale të shërbimit të dhënë.

5.5 Standardi. Kur volumi i trafikut në një port garanton, autoritetet publike duhet të sigurojnë që shërbimet janë parashikuar për kryerjen e formaliteteve lidhur me ngarkesën dhe bagazhet, pa marrë parasysh vlerën dhe tipin.

5.6 Praktika e rekomanduar. Qeveritë Kontraktuese duhet të përpiqen të rregullojnë nëse një nga qeveritë do t'i lejojë qeverisë tjetër lehtësira përpara ose gjatë udhëtimit të ekzaminojë anijet, udhëtarët, ekuipazhin, bagazhet, ngarkesën dhe dokumentacionin për doganat, kufirin, shëndetin mjekësor, bimë dhe kafshë për qëllime karantine kur veprime të tilla do të lehtësojnë marrjen e praktikës me mbërritjen në shtetin e mëvonshëm.

D. NGARKESA JO E SHKARKUAR NË PORTIN E DESTINACIONIT TË MENDUAR

5.7 Standardi. Kur çdo ngarkesë e listuar në deklaratën e ngarkesës nuk është shkarkuar në portin e destinacionit të menduar, autoritetet publike do të lejojnë amendament të deklaratës së ngarkesës dhe nuk do të imponojnë gjoba nëse janë të bindur që ngarkesa në fakt nuk ishte në fakt e ngarkuar në anije, ose, nëse ishte ngarkuar, është shkarkuar në një port tjetër.

5.8 Standardi. Kur për arsye gabimi, ose për ndonjë arsye tjetër të vlefshme, çdo ngarkesë është shkarkuar në një port përveç se në portin e destinacionit të menduar, autoritetet publike do të lehtësojnë ridërgimin në destinacionin e menduar. Këto parashikime nuk zbatohen për ngarkesat e rrezikshme të ndaluar ose kufizuara.

E. KUFIZIMI I PËRGJEGJËSIVE TË PRONARËVE TË ANIJEVE.

5.9 Standardi. Autoritetet publike nuk do t'i kërkojnë një pronari anijesh të vendosë informacion të veçantë për përdorim të autoriteteve të tilla në policë ngarkesën ose kopjen, për derisa pronari i anijeve është ose është duke vepruar për importuesin ose eksportuesin.

5.10 Standardi. Autoritetet publike nuk do të mbajnë pronarin e anijes përgjegjës për prezantimin ose saktësinë e dokumenteve të cilat kërkohen për eksportuesin ose importuesin ose eksportuesin në lidhje me lirimimin e ngarkesës, përderisa pronari i anijes është ose është duke vepruar për importuesin ose eksportuesin.

F. SHKATËRRIM NATYRAL TË NJË PUNE

5.11 Standardi. Autoritetet publike do të lehtësojnë mbërritjen dhe nisjen e anijeve të angazhuara në një shkatërrim natyral të një pune të liru.

5.12 Standardi. Autoritetet Publike në mundësitë maksimale të mundshme do të lehtësojnë hyrjen dhe praktikën e personave dhe ngarkesës që mbërrin në anijen e referuar në standardin 5.11.

L I G J

Nr.9429, datë 13.10.2005

PËR RATIFIKIMIN E “MARRËVESHJES NDËRMJET QEVERISË SË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE QEVERISË MAQEDONASE PËR SHËRBIMET AJRORE NDËRMJET DHE PËRTEJ TERRITOREVE TË TYRE RESPEKTIVE”

Në mbështetje të neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

**K U V E N D I
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

V E N D O S I:

Neni 1

Ratifikohet “Marrëveshja ndërmjet Qeverisë së Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë Maqedonase për shërbimet ajrore ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre respektive”.

Neni 2

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

**Shpallur me dekreten nr.4680, datë 1.11.2005 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë
Alfred Moisiu**

**MARRËVESHJE PËR SHËRBIMET AJRORE
NDËRMJET QEVERISË MAQEDONASE DHE QEVERISË SHQIPTARE**

Qeveria maqedonase dhe Qeveria shqiptare,
të quajtura në këtë Marrëveshje Palë Kontraktuese,
duke qenë palë e Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, e hapur për nënshkrim në
Çikago më 7 dhjetor 1944,
me dëshirën për të konkluduar një marrëveshje suplementare të Konventës, me qëllim krijimin e
shërbimeve ajrore të përcaktuara ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre respektive,
kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1

Përkufizime

Për qëllim të kësaj Marrëveshjeje, nëse konteksti nuk e kërkon ndryshe:

a) termi “Konventë” nënkupton Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar, të hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944 dhe që përfshin çdo aneks të përshtatur sipas nenit 90 të kësaj Konvente dhe çdo amendament të anekseve ose të Konventës sipas nenit 90 dhe 94, për aq kohë sa këto anekse dhe amendamente kanë hyrë në fuqi ose janë ratifikuar nga të dyja Palët Kontraktuese;

b) termi “autoritete aeronautike” nënkupton, në rastin e Qeverisë maqedonase, Ministrinë e Transportit dhe të Komunikacioneve, Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil dhe, në rastin e Qeverisë shqiptare, Ministrin e Punëve Publike dhe të Transportit; ose në të dyja rastet, çdo person apo organ të autorizuar nga një prokurë e posaçme nga autoritetet në fjalë;

c) termi “territor” në lidhje me një shtet nënkupton hapësirën ajrore dhe ujërat territoriale nën sovranitetin e këtij shteti;

d) termi “shërbim ajror” nënkupton çdo shërbim ajror të përcaktuar, që kryhet nga avioni për transport publik të pasagjerëve, postës ose kargos;

e) termi “shërbime ajrore ndërkombëtare” nënkupton një shërbim ajror, i cili kalon përmes hapësirës ajrore mbi territorin e më tepër se një shteti.

f) termi “shoqëri ajrore” nënkupton çdo ndërmarrje të transportit ajror, që ofron ose operon në një shërbim ajror ndërkombëtar;

g) termi “Marrëveshje” nënkupton këtë Marrëveshje, anekset e saj dhe çdo amendament;

h) termi “shoqëri ajrore e emëruar” nënkupton një shoqëri ajrore e cila është emëruar dhe autorizuar në përputhje me nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje;

i) termi “shërbim i miratuar” nënkupton shërbimet ajrore ndërkombëtare të cilat mund të operojnë në përputhje me nenet e kësaj Marrëveshjeje në rrugët e përcaktuara;

j) termi “ndalesa për qëllime jotrafiku” nënkupton një ulje për çfarëdo qëllimi, përveçse marrjes ose shkarkimit të pasagjerëve, kargos ose postës;

k) termi “rezerva” nënkupton dispozitat e një natyre të konsumueshme, të gatshme për përdorim ose shitje në bord të avionit gjatë fluturimit;

l) termi “tarifë” nënkupton:

i) çmimin që ngarkohet për transportimin e pasagjerëve, bagazheve ose kargos (duke përjashtuar postën);

ii) mallrat, shërbimet ose përfitime të tjera shtesë, që furnizohen ose bëhen të realizueshme në lidhje me një transportim të tillë ose si një çështje e cila është e rastësishme ose si rrjedhojë e kësaj;

iii) çmimet që ngarkohen për mallrat, shërbimet dhe përfitimet e tjera shtesë;

dhe përfshin kushtet që duhet të drejtojnë zbatueshmërinë e çdo çmimi të tillë dhe furnizimin ose realizimin e mallrave, shërbimeve ose përfitimeve të tilla;

iv) përqindja e komisionit që paguhet nga një shoqëri ajrore të një agjent në lidhje me biletat e shitura kompletohen nga ky agjent për transportin në shërbimet ajrore të përcaktuara.

Aty ku tarifatat ose çmimet ndryshojnë në përputhje me sezonin, ditën e javës ose kohën e ditës në të cilin një fluturim ndodh, drejtimin e udhëtimit ose në përputhje me disa faktorë të tjerë, çdo tarifë ose çmim i ndryshëm do të cilësohet si një tarifë e ndarë, pavarësisht se ajo është regjistruar e ndarë me kushtet që lidhen me to me autoritetet në fjalë.

m) termi “ndryshim i avionit” nënkupton operimin e një shërbimi të miratuar nga një shoqëri ajrore e emëruar në atë mënyrë që një ose disa sektorë të rrugës operohen nga avionë të ndryshëm me kapacitet sesa ato të një sektori tjetër;

n) termi “sistem i rezervimit me kompjuter (SRK)” nënkupton një sistem të kompjuterizuar, që përmban informacion rreth orareve të shoqërive ajrore, kapaciteteve, tarifave dhe shërbimeve që lidhen me to dhe nëpërmjet të cilave mund të bëhen rezervime dhe të lëshohen bileta, informacion i cili përbën një lehtësi për agjentët e udhëtimeve.

Neni 2

Dhënia e të drejtave

1. Çdo Palë Kontraktuese i garanton Palës tjetër Kontraktuese të drejtat e specifikuar në këtë Marrëveshjeje për qëllim të krijimit të shërbimeve ajrore ndërkombëtare, të planifikuara në rrugët e specifikuar në aneks.

2. Shoqëritë ajrore të përcaktuara prej secilës Palë Kontraktuese, do të gëzojnë, ndërsa operojnë në një shërbim të miratuar në rrugët e specifikuar, të drejtat e mëposhtme:

a) për të fluturuar mbi territorin e Palës tjetër Kontraktuese pa ulje;

b) për të bërë ndalesa në territorin në fjalë për qëllime jotrafiku;

c) për të bërë ndalesa në territorin në fjalë në pikat e specifikuar në planifikimin e rrugëve në aneksin e kësaj Marrëveshjeje për qëllim të marrjes ose zbritjes, në trafikun ndërkombëtar të pasagjerëve, kargos dhe postës, bashkërisht ose në mënyrë të ndarë, në përputhje me dispozitat e aneksit të kësaj Marrëveshjeje, në ose nga territori i Palës tjetër Kontraktuese në ose nga territori i një shteti tjetër.

3. Asgjë në paragrafin 2 të këtij neni nuk do të gjykohet si dhënie e një privilegji një shoqërie të një Pale Kontraktuese për të marrë në bord, në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, pasagjerët dhe kargon, duke përfshirë edhe postën, e transportuar me qira ose shpërblim dhe e destinuar në një pikë tjetër në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

Neni 3

Ndërrimi i avionit

1. Çdo shoqëri ajrore e emëruar mund të ndërrojë avionin për disa ose për të gjitha fluturimet që kryhen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese ose në ndonjë pikë përgjatë rrugëve të specifikuara, me kusht që:

a) avioni i përdorur përtej pikës së ndërrimit të avionit duhet të planifikohet në koincidence me avionin që vjen ose që largohet, sipas rastit;

b) në rastin e ndërrimit të avionit në territorin e Palës tjetër Kontraktuese dhe kur më shumë se një avion operojnë përtej pikës së ndërrimit, jo më shumë se një avion i tillë mund të jetë i një kapaciteti të barabartë dhe asnjëri prej tyre të mos jetë më i madh se avioni i përdorur në sektorin e 3^{-të} dhe të 4^{-të} të lirë.

2. Për qëllime të ndërrimit të operimit të avionit, një shoqëri ajrore e emëruar mund të përdorë pajisjet e saj dhe, sipas rregullave kombëtare, pajisje të marra me qira, dhe mund të operojë sipas marrëveshjeve tregtare me një shoqëri tjetër ajrore.

3. Një shoqëri ajrore e emëruar mund të përdorë numra fluturimi të ndryshëm ose identikë për sektorët e ndërrimit të operimeve të avionit.

Neni 4

Emërimi dhe autorizimi

1. Çdo Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën për të emëruar me shkrim te Pala tjetër Kontraktuese një ose disa shoqëri ajrore me qëllim të operimit të rënë dakord në rrugët e përcaktuara.

2. Me marrjen e një emërimi të tillë, autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, subjekt i dispozitave të paragrafit 4 dhe 5 të këtij neni, pa vonesë, do t'i japë shoqërisë ajrore të emëruar autorizimin e duhur të operimit.

3. Çdo Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën, në bazë të një lajmërimi të mëparshëm me shkrim te Pala tjetër Kontraktuese, të tërheqë çemërimin e një shoqërie të tillë dhe të emërojë një tjetër.

4. Një shoqëri ajrore të emëruar prej secilës Palë Kontraktuese mund t'i kërkohet të plotësojë Palën tjetër Kontraktuese, që është e kualifikuar për të përmbushur kushtet e përshkruara në ligjet dhe rregulloret që, në mënyrë normale dhe të arsyeshme, zbatohen nga kjo Palë Kontraktuese në operimet e shërbimeve ajrore ndërkombëtare, në përputhje me nenet e Konventës.

5. Çdo Palë Kontraktuese ka të drejtën të refuzojë dhënien e autorizimit operues, referuar në paragrafin 3 të këtij neni, ose të vendosë të tilla kushte që i konsideron të nevojshme për ushtrimin nga shoqëria e emëruar e të drejtave të specifikuara në nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje, në çdo rast kur Pala Kontraktuese në fjalë nuk është e kënaqur me pronësinë dhe kontrollin efektiv të kësaj shoqërie i janë autorizuar Palës Kontraktuese që përcakton shoqërinë ose në shtetasit e saj.

6. Kur një shoqëri ajrore është emëruar dhe autorizuar, ajo në çdo kohë mund të fillojë të operojë në shërbimet e miratuara, me kusht që një tarifë, e vënë në përputhje me dispozitat e nenit 13 të kësaj Marrëveshjeje, të jetë në fuqi në lidhje me këto shërbime.

Neni 5

Pezullimi dhe revokimi

1. Çdo Palë Kontraktuese ka të drejtën të pezullojë ushtrimin e të drejtave, të specifikuara në nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje, që i jepen shoqërisë së emëruar prej Palës tjetër Kontraktuese, ose të revokojë autorizimet e operimit të specifikuara në nenin 4 të kësaj Marrëveshjeje, ose të vendosë kushte të tilla që mund të gjykojnë të nevojshme në ushtrimin e këtyre të drejtave:

a) në çdo rast, kur nuk është bindur që pronësia substanciale dhe kontrolli efektiv i shoqërisë së emëruar i janë dhënë Palës Kontraktuese që e emëron atë ose shtetasve të saj; ose

b) në rast të dështimit prej shoqërisë së emëruar, të veprojë në përputhje me ligjet ose rregulloret e Palës Kontraktuese që i jep këto të drejta; ose

c) në rastin kur shoqëria ajrore nuk operon në përputhje me kushtet e përshkruara sipas kësaj Marrëveshjeje.

2. Përveç pezullimit imediat, revokimit ose vendosjes së kushteve të përmendura në paragrafin 1 të këtij neni, është esenciale për të parandaluar shkeljet e mëtejshme të ligjeve ose rregulloreve, një e drejtë e tillë do të ushtrohet vetëm pas konsultimeve me Palën tjetër Kontraktuese. Në një rast të tillë, konsultimet do të fillojnë brenda 60 ditësh nga data e kërkesës së bërë nga secila Palë Kontraktuese për konsultime.

Neni 6

Konkurrencë në kushte të barabarta

1. Duhet të ketë shanse të drejta dhe të barabarta për shoqëritë ajrore të emëruara të të dyja Palëve Kontraktuese për të marrë pjesë në transportin ajror ndërkombëtar të mbuluar nga kjo Marrëveshje.

2. Secila Palë Kontraktuese duhet të marrë të gjitha masat e duhura brenda juridiksionit të tyre për të eliminuar të gjitha format e diskriminimit ose praktikave të padrejta të konkurrencës që cenojnë pozitën konkurruese të shoqërive ajrore të Palës tjetër Kontraktuese.

3. Shërbimet e miratuara, të përcaktuara për shoqëritë e caktuara të Palëve Kontraktuese, do të veprojnë në lidhje të ngushtë me kërkesat e publikut për transportim në rrugët e specifikuar dhe do të kenë si objektiv të tyre primar nenet e kapacitetit për të realizuar kërkesat aktuale dhe të arsyeshme të parashikuara për transportimin e pasagjerëve, kargos dhe postës ndërmjet territorit të Palës Kontraktuese që emëron shoqërinë dhe vendeve të destinacionit të fundit të trafikut.

4. Nenet e transportimit të pasagjerëve, kargos dhe postës së ngarkuar dhe shkarkuar në pikat e rrugëve të specifikuar në territoret e shteteve përveçse asaj që miraton shoqërinë ajrore, do të bëhet në përputhje me parimin e përgjithshëm që kapaciteti do të kushtëzohet nga:

- a) kërkesat e trafikut ndërmjet vendit të origjinës dhe vendeve të destinacionit;
- b) kërkesat e trafikut të zonës përmes së cilës shoqëria ajrore dhe/ose partneri (partnerët) i tij i ndarjes së kodit kalon, pas marrjes parasysh së shërbimeve lokale dhe regjionale të krijuara prej shoqërive ajrore të shteteve që përfshijnë zonën; dhe
- c) kërkesat e operimeve të shoqërisë ajrore.

Neni 7

Njohja e certifikatave dhe licencave

1. Certifikatat e vlefshmërisë ajrore, certifikatat kompetencës dhe licencat e lëshuara ose të njohura të vlefshme nga njëra Palë Kontraktuese dhe që janë akoma në fuqi, do të njihen si të vlefshme prej Palës tjetër Kontraktuese për qëllimet e operimit në rrugët e përcaktuara në aneksin e kësaj Marrëveshjeje, me kusht që kërkesat nën të cilat këto certifikata dhe licenca janë lëshuar ose njohur si të vlefshme janë të barabarta me ose mbi minimumin e standardeve të cilat mund vendosen në zbatim të Konventës.

2. Çdo Palë Kontraktuese rezervon të drejtën, megjithatë, të refuzojë njohjen e vlefshmërisë së certifikatave të kompetencës dhe licencave të dhëna shtetasve të tij nga Pala tjetër Kontraktuese, për qëllim të mbi fluturimeve në territorin e tij.

Neni 8

Përfshirje nga doganat dhe detyrimet e tjera

1. Avioni që operon në shërbimet ndërkombëtare nga shoqëria ajrore e miratuar prej secilës Palë Kontraktuese, gjithashtu dhe pajisjet e tyre të rregullta, furnizimet me karburant dhe lubrifikant, dhe rezervat e avionëve të tyre (duke përfshirë ushqimet, pijet dhe cigaret), në bordin e një avioni të tillë, do të përfshihen nga të gjitha detyrimet doganore, tarifat e inspeksionit dhe nga detyrime ose taksa të tjera, me arritjen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, me kusht që pajisjet dhe furnizimet e tilla të mbeten në bordin e avionit deri në një kohë të tillë që ato mund të ri-eksportohen.

2. Gjithashtu do të përfshihen nga të njëjtat detyrime dhe taksa, me përfshirje të tarifave që i korrespondojnë shërbimeve të kryera:

a) rezervat e avionit të marra në bord në territorin e secilës Palë Kontraktuese, brenda limiteve të fiksuara nga autoritetet e Palëve Kontraktuese në fjalë, dhe për përdorimin në bord të avionit të përfshirë në një rrugë të specifikuar të Palës tjetër Kontraktuese;

b) pjesët e këmbimit që hyjnë në territorin e secilës Palë Kontraktuese për mirëmbajtjen ose

riparimin e avionit të përdorur në një rrugë të specifikuar nga shoqëria ajrore e miratuar e Palës tjetër Kontraktuese;

c) karburanti dhe lubrifikantet e destinuara për të furnizuar avionin që operon në një rrugë të specifikuar nga një shoqëri ajrore e miratuar nga Pala tjetër Kontraktuese, madje n.q.s këto furnizime do të përdoren gjatë udhëtimit që kryhet mbi territorin e Palës Kontraktuese në të cilën ata janë marrë në bord.

d) blloqe biletash të printuara, fatura të rrugëve ajrore, çdo material të printuar, i cili tregon shenjën dalluese të kompanisë dhe materiale publicitare të zakonshme të shpërndara pa tarifë nga një shoqëri ajrore e miratuar.

Materialet e referuara sipër në nënparagrafët a, b, c dhe d mund të kërkohen që të mbahen nën një kontroll ose mbikëqyrje doganore.

3. Pajisjet e rregullta të një avioni në fluturim, gjithashtu dhe materialet dhe pajisjet e mbetura në bord të avionit të secilës Palë Kontraktuese, mund të shkarkohen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese vetëm me aprovimin e autoriteteve doganore të kësaj Palë Kontraktuese. Në një rast të tillë, këto mund të vendosen nën mbikëqyrjen e autoriteteve në fjalë deri në një kohë të tillë sa ato mund të rieksporthen ose, përndryshe, rregullohet në përputhje me rregullat doganore.

Neni 9

Oraret

1. Shoqëria ajrore e emëruar nga një Palë Kontraktuese duhet të njoftojë autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese 60 ditë më përpara për oraret e shërbimeve, ku të specifikohen frekuenca, tipi i avionit, konfiguracioni dhe numri i vendeve që do të përdoren për publikun.

2. Kërkesat për të lejuar të kryejnë fluturime shitesë mund të bëhen nga shoqëria ajrore për miratim direkt tek autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese.

Neni 10

Tarifat e aeroportit

Secila prej Palëve Kontraktuese do të imponojë ose do të lejohet të imponojë tarifa të tilla të arsyeshme për përdorimin e aeroporteve publike, lehtësirave dhe ndihmave navigacionale nën kontrollin e saj, me kusht që tarifat në fjalë të mos kalojnë tarifën e vendosura avionëve të tij vendas të përdorur për shërbime të ngjashme ndërkombëtare për përdorimin e shërbimeve dhe aeroporteve në fjalë.

Neni 11

Taksimi i dyfishtë

1. Fitimet nga operimi i avionit në trafikun ndërkombëtar do të taksohen vetëm në territorin e Palës Kontraktuese në të cilin është vendosur drejtimi efektiv i kompanisë.

2. Kapitali i përfaqësuar nga avioni që operon në trafikun ndërkombëtar dhe nga pasuria e tundshme që i përket operimit të këtij avioni do të taksohet vetëm në territorin e Palës Kontraktuese në të cilën është vendosur drejtimi efektiv i kompanisë.

3. Në rastin kur ekziston një marrëveshje e veçantë ndërmjet Palëve Kontraktuese për shmangien e taksimit të dyfishtë në lidhje me taksat mbi kapitalet dhe të ardhurat, nenet e kësaj të fundit do të mbizotërojnë.

Neni 12

Trafiku direkt dhe transit

1. Pasagjerët, bagazhet, kargo dhe posta në udhëtime transit përmes territorit të secilës Palë Kontraktuese dhe që nuk e lënë zonën e aeroportit të rezervuar për qëllime të tilla, përveçse në lidhje me masat e sigurisë kundër dhunës, piraterisë ajrore dhe kontrabandës së lëndëve narkotike, do t'i nënshtrohen një kontrolli të thjeshtë.

2. Bagazhet, kargo dhe posta në udhëtimet transit do të përjashtohen nga detyrimet doganore dhe

taksa të tjera të ngjashme.

Neni 13

Tarifat

1. Tarifat që vendosen nga shoqëria e emëruar e njëres Palë Kontraktuese për transportim tek ose nga territori i Palës tjetër Kontraktuese, do të vendosen në nivele të arsyeshme, duke marrë parasysh të gjithë faktorët përkatës, duke përfshirë koston e operimeve, fitimet e arsyeshme dhe tarifën e shoqërive të tjera ajrore.

2. Tarifat që i referohen paragrafit 1 të këtij neni, n.q.s është e mundur, do të vendosen me marrëveshjen e shoqërive të emëruara të të dyja Palëve Kontraktuese, pas konsultimeve me shoqëritë e tjera ajrore që operojnë tërësisht apo pjesërisht në këto rrugë ajrore, dhe një marrëveshje e tillë, kurdoherë që është e mundur, do të realizohet duke përdorur procedurat e Shoqatës së Transportuesve Ajrorë Ndërkombëtarë në lidhje me nxjerrjen e tarifave.

3. Tarifat e miratuara do të shqyrtohen për aprovim nga autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese të paktën 45 ditë përpara datës së propozuar për paraqitjen e tyre. Në raste të veçanta, kjo periudhë mund të reduktohet me konsensusin e autoriteteve në fjalë.

4. Ky aprovim jepet në mënyrë të shprehur. Në qoftë se asnjëra nga Palët nuk ka shprehur mosaprovimin brenda 30 ditëve nga data e paraqitjes, në përputhje me paragrafin 3 të këtij neni, këto tarifa do të konsiderohen si të aprovuara. Në rast se periudha e paraqitjes reduktohet siç përcaktohet në paragrafin 3 të këtij neni, autoritetet aeronautike mund të bien dakord që periudha brenda së cilës mund të lajmërohet çdo mosaprovim, do të jetë jo më pak se 30 ditë.

5. Në qoftë se një tarifë nuk vendoset në përputhje me dispozitat e paragrafit 2 të këtij neni ose në qoftë se, gjatë periudhës së aplikueshme në përputhje me paragrafin 4 të këtij neni, një autoritet aeronautik lajmëron për mosaprovimin e tij për çdo tarifë të miratuar në përputhje me dispozitat e paragrafit 2 të këtij neni, autoritetet aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese do të përpiqen për të vendosur tarifën me anë të një marrëveshjeje reciproke.

6. Në qoftë se autoritetet aeronautike nuk bien dakord për tarifën e parashtruar tek ata në përputhje me paragrafin 3 të këtij neni ose në përcaktimin e çdo tarife siç specifikohet në paragrafin 5 të këtij neni, debati do të zgjidhet në përputhje me dispozitat e nenit 22 të kësaj Marrëveshjeje.

7. Një tarifë e vendosur në përputhje me dispozitat e këtij neni do të mbetet në fuqi deri në miratimin e një tarife të re. Megjithatë, një tarifë mund të zgjatet pas datës së saj të mbarimit për një periudhë jo më shumë se 12 muaj.

Neni 14

Siguria në aviacion

1. Në përputhje me të drejtat dhe detyrimet sipas të drejtës ndërkombëtare, Palët Kontraktuese pohojnë detyrimet e tyre ndaj njëri-tjetrit për të mbrojtur sigurinë e aviacionit civil kundër akteve të ndërhyrjeve të paligjshme. Pa kufizuar shumicën e të drejtave dhe detyrimeve të tyre sipas të drejtës ndërkombëtare, Palët Kontraktuese, në veçanti, do të veprojnë në përputhje me nenet e Konventës mbi kundërvajtjet dhe akteve të tjera të caktuara të kryera në bordin e avionit, nënshkruar në Tokio më 14 shtator 1963, Konventa për eliminimin e rrëmbimit të paligjshëm të avionit, nënshkruar në Hagë më 16 dhjetor 1970, Konventa për shypjen e akteve të paligjshme kundër sigurisë së aviacionit civil, nënshkruar në Montreal më 23 shtator 1971 dhe protokollin shtesë i tij për shtypjen e akteve të paligjshme të dhunës në aeroportet që i shërbejnë aviacionit civil ndërkombëtar, nënshkruar në Montreal më 24 shkurt 1988, gjithashtu dhe çdo konventë apo protokoll që ka lidhje me sigurinë e aviacionit civil në të cilin palët aderojnë në të.

2. Palët Kontraktuese do të japin, në bazë të kërkesës, të gjithë asistencën e nevojshme të njëri-tjetrit për të parandaluar aktet e rrëmbimeve të paligjshme të avionëve civilë dhe akteve të tjera të jashtëligjshme kundër sigurisë së avionëve të tillë, pasagjerëve dhe ekuipazhit të tyre, aeroporteve dhe mjeteve të navigimit ajror dhe çdo kërcënim tjetër që i bëhet sigurisë së aviacionit civil.

3. Palët Kontraktuese, në marrëdhëniet e tyre reciproke, do të veprojnë në përputhje me dispozitat e sigurisë së aviacionit të vendosura nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil dhe të miratuara si anekse të Konventës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar, në atë masë që dispozita të tilla të sigurisë janë të zbatueshme të Palët Kontraktuese; ata do të kërkojnë që operuesit e avionit të regjistruar tek ata ose operuesit e avionit që vendin e tyre kryesor të biznesit ose rezidencën e përhershme e kanë në territorin e tyre dhe operuesit e aeroportit që veprojnë në territorin e tyre, të veprojnë në përputhje me dispozita të tilla

të sigurisë së aviacionit.

4. Çdo Palë Kontraktuese bie dakord që operuesve të tillë të avionit do t'u kërkohej që të respektojnë nenet e sigurisë së aviacionit referuar në paragrafin 3 më sipër, të kërkuara nga Pala tjetër Kontraktuese për hyrjen për në, daljen nga, ose ndërsa qëndron brenda territorit të Palës tjetër Kontraktuese. Çdo Palë Kontraktuese do të sigurojë që të jenë zbatuar masa të përshtatshme në mënyrë efektive brenda territorit të tij për të mbrojtur avionin dhe për të inspektuar pasagjerët, ekuipazhin, pikat e kalimit, bagazhet kargon dhe rezervat e avionit, përpara ose gjatë ngarkimit ose shkarkimit. Çdo Palë Kontraktuese do të japë vlerësime dashamirëse për çdo kërkesë nga Pala tjetër Kontraktuese për masa sigurie të posaçme për të përballuar një kërcënim të caktuar.

5. Kur një aksident apo kërcënim për një rrëmbim të paligjshëm të një avioni civil ose akte të tjera të paligjshme ndodhin kundër sigurisë së avionëve të tillë, pasagjerëve dhe ekuipazhit të tyre, aeroporteve ose mjeteve të navigimit ajror, Palët Kontraktuese do të ndihmojnë njëra-tjetrën duke lehtësuar komunikimet dhe masa të tjera të duhura që synojnë kufizimin në mënyrë të shpejtë dhe të sigurt të incidenteve apo kërcënimeve të tilla.

6. Në rast se një Palë Kontraktuese shmanget nga dispozitat e këtij neni në lidhje me sigurinë e aviacionit, autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese mund të kërkojnë konsultime imediate me autoritetet aeronautike të kësaj Pale.

Neni 15

Siguria e aviacionit

1. Çdo Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë në lidhje me standardet e sigurisë në çdo aspekt në lidhje me ekuipazhin e avionit, avionin ose operimeve të tyre të adoptuara prej Palës tjetër. Konsultime të tilla do të bëhen brenda 30 ditëve nga kjo kërkesë.

2. Në qoftë se, duke ndjekur konsultime të tilla, një Palë Kontraktuese gjykon që Pala tjetër nuk i mban dhe administron në mënyrë efektive standardet e sigurisë në zona të tilla që janë të paktën të barabarta me standardet minimale të krijuara në atë kohë në zbatim të Konventës së Çikagos, Pala e parë Kontraktuese do të lajmërojë Palën tjetër për këto probleme, si dhe hapat që konsiderohen të nevojshme për të konfirmuar respektimin e këtyre standardeve minimale dhe që Pala tjetër Kontraktuese do të marrë veprime të duhura korrigjuese. Dështimi nga Pala tjetër Kontraktuese për të marrë veprimet e duhura brenda 15 ditëve ose në një periudhë më të gjatë se kjo siç mund të bihet dakord, do të jetë bazë për aplikimin e nenit 5 të kësaj Marrëveshjeje (revokimi, pezullimi dhe ndryshimi i autoriteteve të operimit).

3. Me gjithë detyrimet e përmendura në nenin 33 të Konventës së Çikagos, është rënë dakord që çdo avion që operohet nga një ose shumë shoqëri ajrore të një Pale Kontraktuese në shërbimet drejt ose nga territori i Palës tjetër Kontraktuese, ndërsa është brenda territorit të Palës tjetër Kontraktuese, mund të jetë subjekt i një ekzaminimi nga përfaqësuesit e autorizuar të Palës tjetër Kontraktuese, në bord dhe rreth e rotull avionit për të kontrolluar vlefshmërinë e dokumenteve të avionit dhe të ekuipazhit të tij, kushtet e jashtme të avionit, si dhe pajisjet e tij (në këtë nen quhet "inspektimi i rampit"), me kusht që të mos çojë në vonesa të paarsyeshme.

4. Në qoftë se çdo inspektim apo seri inspektimesh të tilla të rampit sjellin:

a) shqetësime të tilla që një avion ose operimi i avionit nuk përputhet me standardet minimale të krijuara në atë kohë në zbatim të Konventës së Çikagos, ose

b) shqetësime serioze, ekziston një mungesë efektive e mirëmbajtjes dhe e administrimit të standardeve të sigurisë së krijuar në atë kohë në zbatim të Konventës së Çikagos.

Pala Kontraktuese që është duke realizuar inspektimin, për qëllimin e nenit 33 të Konventës së Çikagos, do të jetë e lirë për të konkluduar që kërkesat nën të cilat certifikatat apo licencat në lidhje me këtë avion ose në lidhje me ekuipazhin e këtij avioni kanë qenë ose lëshuar, ose njohur si të vlefshme, ose që kërkesat në bazë të të cilave ky avion operon, nuk janë të barabarta ose mbi standardet minimale të krijuara në bazë të Konventës së Çikagos.

5. Në rast se pranimi për qëllimin e ndërmarjes së një inspektimi të rampit të një avioni që operohet nga një ose shumë shoqëri ajrore të një Pale Kontraktuese, në përputhje me paragrafin 3 të këtij neni, refuzohet nga përfaqësuesit e kësaj shoqërie apo shoqërive, Pala tjetër Kontraktuese do të arrijë në konkluzionin që shqetësime serioze të llojit të përmendur në paragrafin 4 të këtij neni ekzistojnë dhe nxjerr konkluzionet që referohen në këtë paragraf.

6. Çdo Palë Kontraktuese rezervon të drejtën të pezullojë ose të ndryshojë autorizimin e operimit të një shoqërie ajrore të Palës tjetër Kontraktuese, në mënyrë të menjëhershme, në rast se Pala e parë

Kontraktuese konkludon që, nëse si rezultat e një inspektimi rampi, një serie inspektimesh të rampit, një refuzim të pranimit të inspektimit të rampit, konsultime ose të tjera, që një veprim imediat është thelbësor për sigurinë e operimit të shoqërisë ajrore.

7. Çdo veprim nga një Palë Kontraktuese, në përputhje me paragrafët 2 dhe 6 të këtij neni, do të ndërpritet menjëherë kur bazat për ndërmarrjen e një veprimi të tillë nuk ekzistojnë më.

Neni 16

Sistemi kompjuterik i rezervimit, SRK

1. Palët Kontraktuese bien dakord që:

a) interesi i konsumatorëve të prodhimeve të transportit ajror do të mbrohet nga çdo keqpërdorim i këtij informacioni, që përfshin edhe paraqitjen jokorrekte;

b) shoqëria ajrore e emëruar e një Pale Kontraktuese dhe agjentët e shoqërisë ajrore duhet të kenë hyrje të pakufizuar dhe jo diskriminuese në përdorimin e SRK në territorin e Palës tjetër Kontraktuese;

c) në këtë aspekt, kodi i drejtimit SRK, i adoptuar nga ECC, do të mbizotërojë në territorin e Palës maqedonase, ndërsa në territorin e Palës shqiptare do të aplikohet kodi mbizotërues i vendit.

2. Secila Palë Kontraktuese garanton për kodin SRK të zgjedhur si sistemin e saj primar nga shoqëria ajrore e Palës tjetër Kontraktuese hyrje falas dhe të pakufizuar në territorin e saj. Asnjë Palë Kontraktuese, në territorin e saj, nuk duhet të imponojë ose të lejojë të vendosë kërkesa më shtrënguese mbi SRK-në e shoqërisë ajrore të Palës tjetër Kontraktuese sesa ato të vendosura mbi SRK-në e shoqërisë së saj të emëruar, si p.sh. përsa i përket:

a) operimit dhe shitjes së shërbimeve SRK, përfshirë këtu edhe *display*-in dhe rregullat e redaktimit, dhe

b) hyrjen dhe përdorimin e lehtësirave të komunikimit, përzgjedhjen dhe përdorimin e *hardware*-it dhe *software*-it ose instalimin e *hardware*-it.

Neni 17

Zbatimi i ligjeve, rregullave dhe procedurave

1. Ligjet, rregullat dhe direktivat administrative të një Pale Kontraktuese në lidhje me pranimin te, qëndrimin në ose largimin nga territori i tij i avionit të përfshirë në navigimin ajror ndërkombëtar, ose në operimin dhe navigimin e një avioni të tillë, ndërsa qëndron brenda territorit të tij, do të zbatohen tek avioni i një shoqërie ajrore të emëruar nga Pala tjetër Kontraktuese me hyrjen për në ose daljen nga, ose qëndrimin brenda territorit të Palës së parë Kontraktuese.

2. Ligjet, rregullat dhe direktivat administrative të një Pale Kontraktuese në lidhje me pranimin te, qëndrimin në, ose largimin nga territori i tij i pasagjerëve, ekuipazhit, kargos ose postës së avionit, duke përfshirë rregullat në lidhje me hyrjen, uljen, emigrimin, pasaportat, doganën dhe karantinën, do të zbatohen nga ose në emër të pasagjerëve, ekuipazhit, kargos ose postës së shoqërisë ajrore të Palës tjetër Kontraktuese me hyrjen për në ose daljen nga, ose gjatë qëndrimit brenda territorit të Palës së parë Kontraktuese.

3. Asnjë nga Palët Kontraktuese nuk do të japë preferenca te ndonjë shoqëri ajrore tjetër mbi shoqërinë ajrore të Palës tjetër Kontraktuese në zbatimin e rregullave të doganave, emigracionit, karantinës; ose në përdorimin e aeroporteve, rrugëve ajrore dhe shërbimeve të trafikut ajror, dhe lehtësirave të tjera nën kontrollin e tij.

Neni 18

Shitjet dhe transferimi i fitimit

1. Mbi baza reciprociteti dhe jodiskriminuese në lidhje me çdo shoqëri ajrore tjetër që operon në trafikun ndërkombëtar, shoqëritë ajrore të miratuara nga Palët Kontraktuese do të jenë të lira të shesin shërbimet e transportit ajror në territoret e të dyja Palëve Kontraktuese, direkt ose përmes një agjenti, dhe në çdo monedhë, në përputhje me ligjet në fuqi në secilën Palë Kontraktuese.

2. Shoqëritë ajrore të secilës Palë Kontraktuese do të jenë të lira të transferojnë nga territori i shitjes te territori i tyre tepricat, në territorin e shitjes, e të ardhurave mbi fitimet. Të përfshira në një transferim të tillë neto, do të jenë të ardhurat nga shitjet, bërë direkt ose përmes një agjenti të shërbimeve të

transportit ajror, dhe shërbimet ndihmëse ose suplementare, si dhe interesat komerciale të fituara nga këto të ardhura ndërkohë që këto depozita presin që të transferohen.

3. Transaksione të tilla do të bëhen pa dëmtuar ndonjë detyrim fiskal në fuqi në territorin e secilës Palë Kontraktuese.

4. Shoqërive ajrore të emëruara nga Palët Kontraktuese do t'u jepet autorizimi i duhur për të bërë të tilla transaksione, në datën e duhur, në një monedhë lehtësisht të konvertueshme me kursin zyrtar në fuqi të këmbimit valutor në kohën e kërkesës.

Neni 19 **Aktiviteti tregtar**

1. Shoqëritë ajrore të emëruara të secilës Palë Kontraktuese, mbi baza reciprociteti, do të lejohet të mbajnë në territorin e Palës tjetër Kontraktuese zyrat dhe përfaqësuesit e tyre, gjithashtu edhe stafin tregtar, operacional dhe teknik siç kërkohet në lidhje me operimin e shërbimeve të rëna dakord.

2. Kërkesa për staf, sipas dëshirës së shoqërisë ajrore të emëruar, mund të realizohet ose nga personeli i tyre, ose duke përdorur shërbimet e çdo organizate tjetër, kompanie ose shoqërie ajrore që operon në territorin e Palës tjetër Kontraktuese dhe të autorizuar për të kryer shërbime të tilla në territorin e kësaj Palë Kontraktuese.

3. Përfaqësuesit dhe stafi do të jenë subjekte të ligjeve dhe rregulloreve në fuqi të Palës tjetër Kontraktuese, dhe në përputhje me ligje dhe rregullore të tilla, secila Palë Kontraktuese do të japë, mbi baza të reciprocitetit dhe me vonesë të minimizuar, autorizimet e nevojshme të punësimit, vizat e vizitorëve ose dokumente të tjera të ngjashme të përfaqësuesit dhe stafi, duke iu referuar paragrafit 1 të këtij neni.

4. Në rast se rrethana speciale kërkojnë hyrjen ose qëndrimin e stafit mbi një bazë emergjente ose të përkohshme, lejet, vizat dhe dokumentet e kërkuara nga ligjet dhe rregulloret e secilës Palë Kontraktuese do të lëshohen sa më shpejt në mënyrë që të mos shtyhet hyrja e një personeli të tillë në shtetin në fjalë.

5. Aktivitetet që i referohen nënparagrafit të mësipërm do të realizohen në përputhje me ligjet dhe rregulloret e Palës tjetër Kontraktuese.

Neni 20 **Dhënia e statistikave**

1. Autoritete aeronautike të secilës Palë Kontraktuese do të japin tek autoritetet e Palës tjetër Kontraktuese, me kërkesën e tyre, informacion dhe statistika në lidhje me trafikun e realizuar nga shoqëria ajrore e emëruar nga një Palë Kontraktuese në shërbimet e rëna dakord për ose nga territori i Palës tjetër Kontraktuese, në të njëjtën formë siç ata i kanë përgatitur dhe dërguar nga shoqëritë ajrore të miratuara tek autoritetet aeronautike të vendit të tyre.

2. Çdo e dhënë statistikore shtesë në lidhje me trafikun të cilën autoritetet aeronautike të një Palë Kontraktuese mund të kërkojnë nga autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, do të jetë subjekt i diskutimeve ndërmjet autoriteteve aeronautike të të dyja Palëve Kontraktuese me kërkesën e secilës Palë Kontraktuese.

Neni 21 **Konsultimet dhe modifikimet**

1. Në frymën e bashkëpunimit të ngushtë, autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese do të konsultohen me njëra-tjetrën herë pas here për të siguruar zbatimin e dispozitave të kësaj Marrëveshjeje.

2. Një Palë Kontraktuese në çdo kohë mund të kërkojë konsultime për zbatimin, interpretimin, aplikimin ose amendamentin e kësaj Marrëveshjeje ose në përputhje me këtë Marrëveshje ose aneksit të saj. Këto konsultime midis autoriteteve aeronautike do të fillojnë brenda një periudhe prej 60 ditësh nga data e marrjes së kërkesës me shkrim nga Pala tjetër Kontraktuese në qoftë se nuk bihet dakord ndryshe nga Palët Kontraktuese.

Këto konsultime mund të kryhen me diskutime ose me korrespondencë.

3. Çdo modifikim i kësaj Marrëveshjeje, i rënë dakord nga Palët Kontraktuese, do të hyjë në fuqi në datën në të cilën Palët Kontraktuese kanë informuar njëri-tjetrin, me shkrim, që formalitetet zyrtare të vendeve të tyre respektive janë kryer.

4. Çdo modifikim i aneksit të kësaj Marrëveshjeje do të bihet me shkrim midis autoriteteve aeronautike dhe do të hyjë në fuqi në datën e vendosur nga autoritetet në fjalë.

Neni 22

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Në qoftë se ndonjë mosmarrëveshje ngrihet ndërmjet Palëve Kontraktuese në lidhje me interpretimin ose zbatimin e kësaj Marrëveshjeje, Palët Kontraktuese do të përpiqen në radhë të parë ta zgjidhin atë me anë të negocimeve.

2. Në qoftë se Palët Kontraktuese dështojnë në arritjen e një zgjidhjeje me anë të negocimeve, ata mund të bien dakord që t'ia referojnë mosmarrëveshjen për marrjen e vendimit një grupi personash ose një organi; në qoftë se ata nuk bien dakord, mosmarrëveshja do të dërgohet, me kërkesën e secilës Palë Kontraktuese, në gjykatë të përbërë nga tre gjyqtarë, njëri i zgjedhur nga secila Palë Kontraktuese dhe i tretë të emërohet nga dy të zgjedhurit e parë. Secila Palë Kontraktuese do të zgjedhë një gjyqtar brenda periudhës së 60 ditëve nga data e marrjes së lajmërimit nga secila Palë Kontraktuese përmes kanaleve diplomatike, ku kërkohet gjykimi i mosmarrëveshjes dhe gjykatësi i tretë do të emërohet brenda një periudhe tjetër prej 60 ditësh. Në qoftë se secila Palë Kontraktuese nuk arrin të emërojë një gjykatës brenda periudhës së përcaktuar ose në qoftë se gjyqtari i tretë nuk emërohet brenda periudhës së përcaktuar, atëherë Presidentit të Këshillit të Organizatës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar mund t'i kërkohet nga secila Palë Kontraktuese të emërojë një gjyqtar ose gjyqtarët, siç e kërkon rasti. Në çdo rast, gjyqtari i tretë do të jetë i një kombësie të një shteti të tretë dhe do të veprojë si kryetar i trupit gjykues.

3. Palët Kontraktuese do të veprojnë në përputhje me vendimet e marra sipas paragrafit 2 të këtij neni.

4. Në rast se dhe për sa kohë që secila Palë Kontraktuese nuk vepron në përputhje me vendimin e marrë sipas paragrafit 2 të këtij neni, Pala tjetër Kontraktuese mund të kufizojë, pezullojë ose të revokojë çdo të drejtë apo privilegj të cilat ajo ia ka dhënë në bazë të kësaj Marrëveshjeje Palës Kontraktuese që nuk ka plotësuar detyrimet.

5. Çdo Palë Kontraktuese do të përballojë shpenzimet dhe shpërblimet e nevojshme për gjyqtarët; pagesa për gjyqtarin e tretë, si dhe shpenzimet e nevojshme për këtë gjyqtar për shkak të aktivitetit të arbitrimin do të ndahen në mënyrë të barabartë nga Palët Kontraktuese.

Neni 23

Përfundimi

1. Secila Palë Kontraktuese, në çdo kohë, mund të njoftojë me shkrim nëpërmjet kanaleve diplomatike të Palës tjetër Kontraktuese për vendimin e saj për të përfunduar këtë Marrëveshje.

Ky njoftim në të njëjtën kohë duhet t'i komunikohet Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

2. Në këtë rast, kjo Marrëveshje do të përfundojë 12 muaj pas datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër Kontraktuese në qoftë se njoftimi nuk tërhiqet me marrëveshje përpara mbarimit të kësaj periudhe. Në mungesë të konfirmimit të marrjes nga Pala tjetër Kontraktuese, njoftimi do të konsiderohet që është marrë 14 ditë pas marrjes së njoftimit nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

Neni 24

Zbatimi i marrëveshjeve shumëpalëshe

1. Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje do t'i nënshtrohen dispozitave të Konventës në atë masë sa këto dispozita të jenë të aplikueshme për shërbimet ajrore ndërkombëtare.

2. Në qoftë se një marrëveshje shumëpalëshe lidhur me ndonjë çështje të mbuluar nga kjo Marrëveshje dhe të pranuar nga të dyja Palët Kontraktuese hyn në fuqi, dispozitat e kësaj Marrëveshjeje do të zëvendësojnë dispozitat në fjalë të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 25
Regjistrimi në ICAO

Kjo Marrëveshje dhe të gjitha amendamentet e saj do të regjistrohen në Këshillin e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

Neni 26
Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje do të zbatohet përkohësisht nga data e nënshkrimit të saj, ajo do të hyjë në fuqi në ditën e parë të muajit tjetër, pas datës në të cilën të dyja Palët Kontraktuese kanë lajmëruar njëri-tjetrit, nëpërmjet shkëmbimit të notave diplomatike, që kërkesat ligjore respektive për hyrjen në fuqi të kësaj Marrëveshjeje ndërkombëtare janë plotësuar.

Dëshmohet se të plotfuqishmit nënshkrues, duke qenë të autorizuar nga qeveritë e tyre respektive, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

Bërë në Ohër, në datën 4.6.1998, në dy kopje, në gjuhët maqedonisht, shqip dhe anglisht, çdo version është njëlloj autentik.

Në rastin e ndonjë paqartësie, do të merret parasysh versioni në anglisht.

ANEKS PËR MARRËVESHJEN E SHËRBIMEVE AJRORE
NDËRMJET QEVERISË MAQEDONASE DHE QEVERISË SHQIPTARE

GRAFIKU I KALIMEVE

Grafiku i kalimeve I

Kalimet në të cilat shërbimet ajrore mund të operohen nga një shoqëri e emëruar e Palës Kontraktuese maqedonase

- pikat në Shqipëri-- pikat e ndërmjetme-pikat në Maqedoni
- pikat e përtejme-dhe anasjelltas

Grafiku i kalimeve II

Rrugët në të cilat shërbimet ajrore mund të operohen nga një shoqëri e emëruar e Palës Kontraktuese shqiptare

- pikat në Maqedoni -pikat e ndërmjetme- në Shqipëri
- pikat e përtejme-dhe anasjelltas.

Vërejtje:

1. Pikat e ndërmjetme dhe pikat e përtejme mbi çdo nga rrugët e specifikuar, me dëshirën e shoqërisë ajrore të emëruar, mund të hiqen në ndonjë fluturim ose në të gjitha fluturimet, me kusht që rruga të nisë në territorin e Palës Kontraktuese e cila ka emëruar një shoqëri ajrore të tillë.

2. Secila shoqëri ajrore e emëruar mund të përfundojë çdo shërbim të rënë dakord të saj në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

3. Secila nga pikat e ndërmjetme dhe/ose pikat e përtejme në rrugët e përcaktuara mund të përdoren nga shoqëria ajrore e emëruar e një Pale Kontraktuese pa ushtruar të drejtat e lirisë së pestë të trafikut ndërmjet këtyre pikave në territorin e Palës tjetër Kontraktuese. Këto të drejta të lirisë së pestë të trafikut, megjithatë, mund të ushtrohen nga shoqëria ajrore e emëruar e një Palë Kontraktuese pasi të ketë marrë më parë aprovimin e autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese.

Fletorja Zyrtare gjendet: duke u abonuar pranë: njësive postare të qyteteve;
Qendrës së Publikimeve Zyrtare;
- në adresën: Bulevardi Zhan d'Ark, pranë ish-ekspozitës "Shqipëria Sot"
Tel: 042 555 63; 267 468
www.legjislacionishqiptar.gov.al ose www.qpz.gov.al

Pranë **Qendrës së Publikimeve Zyrtare** mund të gjeni:

**REGJISTRAT E NOTERISË SIPAS FORMATIT TË MIRATUAR
NGA MINISTRIA E DREJTËSISË 2005**

1. Regjistri i depozitimit të parave ose vlerave të tjera
2. Regjistri i përgjithshëm i akteve dhe i veprimeve materiale
3. Regjistri i testamenteve
4. Indeksi alfabetik

PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI

1.	PËR PROKURIMIN PUBLIK.....	1500
2.	PËR NËPUNËSIN CIVIL (Botim, 2005)	600
3.	PËR SISTEMIN E DREJTËSISË (Vëllim I-rë, Vëllim i II-të, Botim 2005)....	1500
4.	PËR TAKSAT DHE TATIMET.....	1500
1.	TREGUESI KRONOLOGJIK I LEGJISLACIONIT SHQIPTAR 1990-Korrik 2004 ...	1500
2.	TREGUESI TEMATIK I LEGJISLACIONIT SHQIPTAR 1990-Korrik 2004.....	2000

BOTIME TË REJA

1. KODI DOGANOR
2. KODI DETAR

Doli nga shtypi më 11.11.2005

Tirazhi: 4300 copë	Formati: 60x88/8
--------------------	------------------

Shtypshkronja "Mësonjëtorja"
Tiranë, 2005

Çmimi 150 lekë