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 dekretin 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 në 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;

1) 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 te një agjent në lidhje me biletat e shitura kompletohen nga ky agjent për transportin në shërbimet ajrore të përcaktuara.

Aty ku tarifat 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 specifikuara në këtë Marrëveshjeje për qëllim të krijimit të shërbimeve ajrore ndërkombëtare, të planifikuara në rrugët e specifikuara në aneks.

2. Shoqëritë ajrore të përcaktura prej secilës Palë Kontraktuese, do të gëzojnë, ndërsa operojnë në një shërbim të miratuar në rrugët e specifikuara, 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 specifikuara 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 koincidencë 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^{-t} 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 shoqërie 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 gjykohen 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 praktikat e padrejta të konkurrimit që cenojnë pozitat 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 specifikuara 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 specifikuara 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, certifikatate 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

Përjashtime 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 përjashtohen nga të gjitha detyrimet doganore, tarifat e inspektimit 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 përjashtohen nga të njëjtat detyrime dhe taksa, me përjashtim 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 Pale 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 rieksportohen 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 shtesë 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 tarifat 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 kondrabandës 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 njërës 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 tarifat e shoqërive të tjera ajrore.

2. Tarifat që i referohen paragrafit 1 të ketij 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 tarifat me anë të një marrëveshjeje reciproke.

6. Në qoftë se autoritetet aeronautike nuk bien dakord për tarifat e parashtruara 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 protokolli 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 te njëri-tjetri 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 kërcënimi 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 te Palët Kontraktuese; ata do të kërkojnë që operuesit e avionit të regjistruar tek ata ose operuesit e avionit që vendin e tyre kryesor të bisnesit 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 kërkohet 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 ka1imit, 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 diskriminuse 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 Pale 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 te 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 Pale Kontraktuese mund të kërkojnë nga autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, do të jetë subjekt i diskutimeve ndërmjet autoriteteve auronautike 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 korrespodencë.

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 Marëveshjeje, 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 treti 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 arbitrimit 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-tjetrin, 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 përtejtme-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 specifikuara, 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 njërës Palë Kontraktuese pasi të ketë marrë më parë aprovimin e autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese.