LIGJ
Nr. 9283, datë 30.9.2004

PËR RATIFIKIMIN E "MARRËVESHJES SË TRANSPORTIT AJROR NDËRMJET QEVERISË SË REPUBLIKËS TË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS TË TURQISË PËR SHËRBIMET AJRORE NDËRMJET DHE PËRTEJ TERRITOREVE RESPEKTIVE"

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet "Marrëveshja e transportit ajror ndërmjet Qeverisë së Republikës të Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës të Turqisë për shërbimet ajrore ndërmjet dhe përtej territoreve respektive".

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.4370, datë 26.10.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJA
E TRANSPORTIT AJROR NDËRMJET QEVERISË SË REPUBLIKËS TË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË REPUBLIKËS TË TURQISË

Qeveria e Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Republikës së Turqisë,

duke qenë palë në Konventën e aviacionit civil ndërkombëtar dhe Marrëveshjes së shërbimeve transite ajrore ndërkombëtare, të hapura të dyja për nënshkrim në Çikago në datën 7.12.1944,

duke dashur të konkludojnë një marrëveshje suplementare të Konventës në fjalë, për qëllim të vendosjes së shërbimeve ajrore ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre respektive,

duke dashur të sigurojnë shkallën më të lartë të sigurisë dhe të sigurimit të transportit ajror ndërkombëtar,

kanë rënë dakord si më poshtë.

Neni 1
Përkufizime

Për qëllim të kësaj Marrëveshjeje, pavarësisht nga konteksti kur e kërkon ndryshe:

a) termi " Konventë" nënkupton Konventën e aviacionit civil ndërkombëtar, të hapur për nënshkrim në Çikago në datën 7.12.1944 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 për Republikën e Shqipërisë, Ministrin e Transportit, në personin e Drejtorisë së Përgjithshme të Aviacionit Civil dhe çdo organ të autorizuar për të përmbushur çdo funksion të ushtruar nga Ministri në fjalë dhe në rastin e Republikës së Turqisë, Ministrinë e Transportit dhe të Komunikacionit dhe çdo person ose organ të auorizuar për të përmbushur çdo funksion nga Ministri në fjalë;

c) termi “shoqëri ajrore e emëruar” nënkupton një shoqëri ajrore e cila përcaktohet dhe autorizohet në përputhje me nenin 3 të kësaj Marrëveshjeje;

d) termi “territor” ka kuptimin që shprehet në nenin 2 të Konventës;

e) termat “shërbim ajror”, “shërbim ajror ndërkombëtar”, “shoqëri ajrore” dhe “ndalesë për qëllime jo të trafikut” kanë kuptimin që është shprehur në nenin 96 të Konventës;

f) termi “kapacitet” nënkupton:

- në lidhje me një avion, ngarkesën e pagueshme të këtij avioni, të vlefshme në një rrugë ose në një sektor rruge;

- në lidhje me një shërbim ajror të specifikuar, kapacitetin e avionit të përdorur në shërbime të tilla të shumëzuar me frekuencën e operimit nga një avion i tillë për një periudhë të dhënë dhe rrugë ose sektor rruge;

g) termi “trafik” nënkupton pasagjerë, bagazhe, mallra dhe postën;

h) termi “tarifë” nënkupton çmimin që duhet të paguhet për mbartjen e pasagjerëve, bagazheve dhe mallrave, si dhe kushtet nën të cilat këto çmime aplikohen, duke përfshirë komisionin e detyrimeve dhe të tjera shtesa të pagueshme për agjenci ose shitjen e dokumenteve të transportit, por duke përfshirë pagesën dhe kushtet për mbartjen e postës.

Neni 2

Të drejtat e trafikut

1. Çdo palë kontraktuese i garanton palës tjetër kontraktuese të drejtat e specifikuara në këtë Marrëveshje për qëllim të vendosjes së shërbimeve ajrore të rregullave ndërkombëtare në rrugë të specifikuara në aneksin 1 të kësaj Marrëveshjeje. Shërbime të tilla dhe rrugët janë këtej e tutje, të quajtura respektivisht “shërbime të pranuara” dhe “rrugë të specifikuara”. Shoqëritë ajrore të emëruara nga çdo palë kontraktuese do të gëzojnë, ndërsa operojnë, një shërbim të pranuar në një rrugë të specifikuar, të drejtat si më poshtë:

a) për të fluturuar ndërmjet territorit të palës tjetër kontraktuese pa ulje;

b) për të bërë ndalesë në territorin në fjalë për qëllime jo të trafiku; dhe

c) për të bërë ndalesa në territorin, në pikën e specifikuar të kësaj rruge në aneksin 1 të kësaj Marrëveshjeje për qëllim të vendosjes dhe të marrjes së trafikut ndërkombëtar të kombinuar ose të veçantë.

2. Asgjë në paragrafin 1 të këtij neni nuk duhet të gjykohet si konfirmim i shoqërisë ajrore të një pale kontraktuese, i privilegjit të marrjes në territorin e palës tjetër kontraktuese, mbartja e trafikut për shpërblim ose qira dhe të destinuara për pikën tjetër në territorin e asaj pale tjetër kontraktuese.

Neni 3

Autorizimi i operimit

1. Çdo palë kontraktuese do të ketë të drejtën me anë të një njoftimi me shkrim, nëpërmjet kanaleve diplomatike të palës tjetër kontraktuese, të emërojë një ose më shumë shoqëri ajrore për qëllim operimi të shërbimeve të pranuara në rrugët e specifikuara.

2. Me marrjen e një emërimi të tillë, pala tjetër kontraktuese subjekt i parashikimeve 3 dhe 4 të këtij neni, pa vonesë t’i japë shoqërisë ajrore të emëruar autorizimet e duhura për operim.

3. Autoritetet aeronautike të njërës palë kontraktuese mund të kërkojnë një shoqëri ajrore të emëruar nga pala tjetër kontraktuese për të kënaqur ata dhe të jetë e kualifikuar të plotësojë kushtet e parashikuara të përshkruara nga ligjet dhe rregulloret që, normalisht dhe në mënyrë të arsyeshme, të aplikohen për operime të shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga autoritete të tilla.

4. Çdo palë kontraktuese ka të drejtë të refuzojë dhënien e këtij autorizimi operues, që i referohet paragrafit 2 të këtij neni, ose ta japë këtë autorizim sipas kushteve që i konsideron të nevojshme për ushtrimin e të drejtave nga shoqëritë ajrore të emëruara të specifikuara në nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje, në qoftë se nuk bindet se pronësia dhe kontrolli efektiv i asaj shoqërie ajrore i përkasin palës tjetër kontraktuese që e emëron shoqërinë ajrore ose të shtetasve të saj.

5. Kur një shoqëri ajrore është emëruar në këtë mënyrë dhe e autorizuar mund të fillojë në çdo kohë të operojë në shërbimet e pranuara, duke siguruar kapacitetin e pranueshëm dhe tarifa e vendosur në përputhje me parashikimet e nenit 12 të kësaj Marrëveshjeje, që është në fuqi në lidhje me këtë shërbim.

Neni 4

Revokimi dhe pezullimi i autorizimit të operimit

1. Pala kontraktuese ka të drejtë të revokojë një autotizim ose të pezullojë ushtrimin e të drejtave të specifikuara në nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje nga një shoqëri ajrore e emëruar nga pala tjetër kontraktuese, ose t'i imponojë kushte të tilla që mund t'i gjykojë të nevojshme në ushtrimin e këtyre të drejtave:

a) në rastin kur ata nuk binden që pronësia dhe kontrolli efektiv i shoqërisë ajrore i përkasin palës kontraktuese, që emëron shoqërinë ajrore ose shtetasve të saj;

b) në rastin kur shoqëria ajrore nuk vepron në përputhje me ligjet ose rregulloret e palës kontraktuese, që jep të drejtat;

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

2. Në qoftë se revokimi i menjëhershëm, pezullimi ose imponimi i kushteve të përmendura në paragrafin 1 të këtij neni është esencial për të parandaluar shkeljet e mëtejshme të ligjeve dhe rregulloreve, të drejta të tilla do të ushtrohen vetëm pas konsultimit me palën tjetër kontraktuese në përputhje me nenin 15 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 5

Përjashtime nga doganat, detyrimet dhe taksat e tjera

1. Avionët që operojnë në shërbimet ajrore ndërkombëtare nga shoqëritë ajrore të secilës palë kontraktuese, si dhe pajisjet e tyre të rregullta, të furnizimit me karburante dhe lubrifikante, dhe rezervat në avion (ushqimet, pijet dhe cigaret) në bord, të tillë avionë do të përjashtohen nga të gjitha detyrimet doganore, pagesat e inspektimeve dhe të tjera detyrime ose taksa me mbërritjen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, me kusht që këto pajisje dhe rezerva të mbeten në bordin e avionit deri në kohën kur ato do të rieksportohen ose janë përdorur në bordin e avionit në pjesën e udhëtimit për t'u kryer mbi atë territor.

2. Gjithashtu, do të përjashtohen nga të njëjtat detyrime dhe taksa me përjashtim të mbartjes korresponduese të shërbimit të kryer:

a) rezervat e avionit të mbajtura në bord, në territorin e njërës palë kontraktuese, brenda limiteve të fiksuara nga autoritetet e palës kontraktuese në fjalë dhe për përdorimin në bord të avionit të angazhuar në një shërbim ndërkombëtar të palës kontraktuese;

b) pjesët e këmbimit, të futura brenda territorit të njërës palë kontraktuese për mirëmbajtjeje ose riparim të avionit të përdorur në shërbimin ndërkombëtar nga një shoqëri ajrore e emëruar nga pala tjetër kontraktuese;

c) karburanti dhe lubrifikantët, të destinuara për furnizimin e avionit që operon në shërbime ndërkombëtare të shoqërive ajrore të emëruara nga pala tjetër kontraktuese, madje dhe kur këto furnizime do të përdoren në një pjesë të udhëtimit që do të kryhet mbi territorin e palës kontraktuese në të cilën ato mbahen në bord.

Materialet e referuara në nënparagrafët a, b dhe c të sipërpërmendura mund të kërkohen të mbahen nën mbikëqyrjen e doganave ose kontrollit.

3. Pajisjet e rregullta të ngritjes së avionit në ajër, si dhe materialet dhe furnizimet e mbetura në

bordin e avionit të njërës palë kontraktuese mund të shkarkohen në territorin e palës tjetër kontraktuese vetëm me miratimin e autoriteteve doganore të atij territori. Në të tilla kushte, ato mund të zëvendësohen nën mbikëqyrjen e autoriteteve në fjalë deri në kohën kur ato do të rieksportohen ose ndryshe të jenë në dispozicion në përputhje me rregullat doganore.

4. Pasagjerët transit nëpërmjet territorit të njërës palë kontraktuese do të jenë subjekt të jo më shumë se një kontrolli të thjeshtë të vërtetë. Bagazhet dhe mallrat në transitin direkt do të përjashtohen nga dogana, detyrimet dhe taksat e tjera të thjeshta.

Neni 6
Përfaqësimi

1. Shoqëria ajrore e emëruar ose shoqëritë ajrore të njërës palë kontraktuese do të lejohen mbi bazën e reciprocitetit të mbajnë në territorin e palës tjetër kontraktuese përfaqësuesit e tyre dhe ata tregtarë stafin operacional dhe teknik të kërkuar në lidhje me operimin e shërbimeve të pranuara. Ky staf do të zgjidhet midis shtetasve të njërës ose të dyja palëve si të jetë e nevojshme.

2. Çdo palë kontraktuese do të lejojë shoqërinë ajrore të emëruar të palës tjetër kontraktuese të sjellë dhe të mbajë në territorin e palës tjetër kontraktuese punonjës dhe personel tjetër përgjegjës për administrimin, operimet teknike dhe tregtare të shërbimeve të tyre ajrore në përputhje me hyrjen, rezidencën dhe rregullat e punësimit dhe rregulloret e palës tjetër kontraktuese.

Neni 7
Njohja e certifikatave dhe licencave

Certifikatat e vlefshmërisë ajrore, certifikatat e kompetencës dhe licencat e lëshuara ose të bëra të vlefshme nga një palë kontraktuese dhe që janë akoma në fuqi do të njihen si të vlefshme nga pala tjetër kontraktuese për qëllimin e operimit të rrugëve dhe shërbimeve të dhëna për këtë Marrëveshje, me kusht që kërkesat sipas të cilave këto certifikata ose licenca të jenë lëshuar ose të bëra të vlefshme janë të barabarta tek ose mbi minimumin e standardeve, të cilat janë ose mund të vendosen në përputhje me Konventën. Megjithatë, çdo palë kontraktuese rezervon të drejtën të refuzojë njohjen, për qëllim të fluturimit mbi territorin e tij, certifikatat e kompetencës dhe licencat e dhëna shtetasve të tij ose të bëra të vlefshme për ta nga pala tjetër kontraktuese ose nga çdo shtet tjetër.

Neni 8
Transferimi i fitimeve

1. Çdo shoqëri ajrore e emëruar do të ketë të drejtën të shesë dhe të lëshojë dokumentet e saj të transportit në territorin e palës tjetër kontraktuese në mënyrë direkte dhe me vullnetin e saj, nëpërmjet agjentëve të tij. Të tilla shoqëri ajrore do të kenë të drejtën të shesin transportime të tilla dhe çdo person do të jetë i lirë të blejë transportime të tilla në çdo valutë të konvertueshme.

2. Çdo shoqëri ajrore e emëruar do të ketë të drejtën të konvertojë dhe të dërgojë në vendin e saj, me kërkesë, me shkallën zyrtare të këmbimit, shtesat e faturave mbi shpenzimet e arritura në lidhje me mbartjen e trafikut. Në mungesë të parashikimeve përkatëse të pagesave të rëna dakord ndërmjet palëve kontraktuese, transfertat e sipërpërmendura do të bëhen në valutë të konvertueshme dhe në përputhje me ligjet e vendit dhe me rregullat e shkëmbimeve të huaja të aplikueshme dhe gjithashtu çdo shoqëri ajrore e emëruar do të ketë të drejtën të shesë, në valutën lokale, brenda territorit të palës tjetër kontraktuese.

Neni 9
Ndarja e kodit

Shoqëria(të) ajrore e emëruar e njërës nga palët kontraktuese mund të hyjë në rregullimin e ndarjes së kodit me:

- një shoqëri ajrore të njërës palë kontraktuese;

- një shoqëri ajrore e një vendi të tretë, për aq kohë sa autorizon ose lejon rregullime të krahasueshme ndërmjet shoqërive ajrore të palës kontraktuese dhe të tjera shoqëri ajrore në shërbim për dhe nga një vend të tillë të tretë.

Siguron se të gjitha shoqëritë ajrore në rregullimet e sipërpërmendura mbajnë rrugën përkatëse dhe të drejtat e trafikut.

Neni 10

Parashikimet e kapacitetit

1. Duhet të ekzistojë një mundësi e drejtë dhe e barabartë për shoqëritë ajrore të emëruara për të dyja palët kontraktuese që të operojnë shërbimet e pranuara në rrugë të specifikuara në aneksin 1 të kësaj Marrëveshjeje ndërmjet territoreve respektive.

2. Duke operuar shërbimet e pranuara, shoqëritë ajrore të emëruara të çdo pale kontraktuese do të marrin në llogari interesat e shoqërive ajrore të emëruara të palës tjetër kontraktuese kështu për të mos prekur shërbimet, të cilat do të realizohen në të gjitha ose në një pjesë të të njëjtave rrugë.

3. Shërbimet e pranuara, të siguruara nga shoqëritë ajrore të emëruara nga palët kontraktuese do të mbajnë marrëdhënie të ngushta me kërkesat e transportit publik, në rrugët e specifikuara dhe do të kenë si objektiv parësor, parashikimin me një faktor të lartë dhe të arsyeshëm të kapacitetit adekuat, të zbatojë kërkesat aktuale dhe të arsyeshme për mbartjen e trafikut me origjinë ose me destinacion për territorin e palës kontraktuese e cila ka shoqëritë ajrore të emëruara.

4. Të drejtat e shoqërive ajrore të emëruara të njërës palë kontraktuese për të mbartur trafik ndërmjet pikave në territorin e palës tjetër kontraktuese dhe pikave në territoret e një vendi të tretë në rrugët e specifikuara, do të veprojnë në përputhje me parimet e përgjithshme në lidhje me kapacitetin:

a) kërkesat e trafikut për dhe nga territori i palës kontraktuese, e cila ka shoqërinë ajrore të emëruar;

b) kërkesat e trafikut në hapësirën përmes së cilës kalon shoqëria ajrore, pasi të ketë marrë në llogari shërbime të tjera transporti e vendosur nga shoqëria ajrore e shteteve që përfshin hapësirën;

c) kërkesat e operimeve nëpërmjet shoqërisë ajrore.

Çdo privilegj që do të jepet sipas paragrafit do të përcaktohet përfundimisht nga autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese.

5. Kapaciteti që do të jepet dhe frekuenca e shërbimeve që do të operohen, do të vendosen ndërmjet autoriteteve aeronautike të palëve kontraktuese para se shërbimet të jenë inaguruar. Të tilla kapacitete dhe shërbime, të cilat do të përcaktohen fillimisht, mund të rishikohen dhe revizionohen nga koha në kohë nga autoriteti në fjalë.

Neni 11

Sigurimi në aviacion

1. Konsistent me të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas ligjit ndërkombëtar, palët kontraktuese ripohojnë se detyrimet e tyre me njëri-tjetrin, për mbrojtjen e sigurisë së aviacionit civil kundër akteve të ndërhyrjeve të paligjshme, formojnë një pjesë të pandashme të kësaj Marrëveshjeje. Pa kufizuar të drejtat e tyre të përgjithshme dhe detyrimet sipas ligjit ndërkombëtar, palët kontraktuese, në veçanti, duhet të veprojnë në konformitet me parashikimet e Konventës mbi sulmet dhe disa akte të tjera të kryera në bord të avionit, nënshkruar në Tokio më 14 shtator 1963, Konventa për shtypjen e rrëmbimeve të paligjshme të avionit, nënshkruar në Hagë më 16 dhjetor 1970, Konventa për shtypjen e akteve të paligjshme kundër sigurisë së aviacionit nënshkruar në Montreal më 23 shtator 1971 ose çdo konventë tjetër në sigurimin e aviacionit në të cilën palët kontraktuese janë palë.

2. Palët kontraktuese do të sigurojnë, duke bërë kërkesë, të gjithë asistencën e nevojshme me njëri-tjetrin, për të parandaluar aktet e paligjshme të rrëmbimit të aviacionit civil dhe të tjera akte të paligjshme të sigurisë të avionëve të tillë, pasagjerët e tyre dhe ekuipazhin, aeroportet dhe mjetet ndihmëse të navigacionit dhe çdo kërcënim tjetër të sigurisë së aviacionit civil.

3. Palët në lidhjet e tyre të shumëanshme do të veprojnë në përputhje me dispozitat e sigurimit të aviacionit, të përcaktuara nga Organizata e Aviacionit Civil Ndërkombëtar dhe të përcaktuara sipas anekseve të Konventës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar duke i shtrirë këto parashikime në aplikimin nga palët; ato do të kërkojnë që operimet e avionit të regjistrave të tyre ose operimet e avionit, të cilat kanë vendet e tyre kryesore të biznesit ose të rezidencës së përhershme në territoret e tyre dhe operatorët e aeroporteve në territoret e tyre veprojnë në përputhje me parashikime të tilla të sigurimit të aviacionit.

4. Çdo Palë Kontraktuese bie dakord se operatorë të tillë të avionit mund të kërkohen për të vëzhguar parashikimet e sigurimit të aviacionit të referuara në paragrafin (3) të mësipërm e kërkuar nga pala tjetër kontraktuese për hyrjen në, nisjen nga, ose brenda, në territorin e palës tjetër kontraktuese. Çdo palë kontraktuese do të sigurojë se masat adekuate janë efektivisht të aplikuara brenda territorit të saj për të mbrojtur avionin dhe për të inspektuar pasagjerët, ekuipazhin, transportin e materialeve, bagazhet, mallra dhe rezervat e avionit para ose gjatë hipjes, ose ngarkimit. Çdo Palë Kontraktuese gjithashtu do të japë konsiderat pozitive për çdo ngarkesë nga pala tjetër kontraktuese për masat e sigurimit të veçantë, të arsyeshme për të takuar një kërcënim të veçantë.

5. Kur një aksident ose kërcënim i një aksidenti për kapjen e paligjshme të avionit civil ose akte të tjera të paligjshme kundër sigurisë së tillë të avionëve, pasagjerëve të tyre të ekuipazhit, aeroporteve ose mjeteve ndihmëse të navigacionit, palët kontraktuese do të ndikojnë në njëri-tjetrin me mjetet ndimëse të komunikimit dhe masa të tjera të përshtatshme, që kanë për qëllim të përfundojnë shpejt dhe me siguri aksidente të tilla ose të kërcënimeve.

6. Nëse një palë kontraktuese ka probleme në lidhje me sigurinë në aviacion, parashikuar në këtë nen, autoritetet aeronautike të njërës palë kontraktuese mund të kërkojnë një konsultim të menjëhershëm me autoritetet aeronautike të palës tjetër kontraktuese.

Neni 12

Vendosja e tarifave

1.1 Tarifat, që do të aplikohen nga shoqëria ajrore e emëruar e një pale kontraktuese për shërbimet e mbuluara nga kjo Marrëveshje do të vendosen në nivele të arsyeshme, për pagesat e bëra për të gjithë faktorët përkatës, duke përfshirë interesat e përdoruesve, kostot e operimit, karakteristikat e shërbimeve, shkallën e komisionit, të përfitimit të arsyeshëm, tarifat e shoqërive të tjera ajrore dhe konsideratat e tjera tregtare në vendin e tregut.

1.2 Palët kontraktuese pranojnë të kenë kujdes të veçantë për tarifat, të cilat mund të jenë të kundërshtueshme sepse ato në mënyrë të paarsyeshme mund të jenë diskriminuese, shumë të larta ose të kufizuara për shkak të abuzimit të një pozicioni dominues, artificialisht e ulët për shkak të mospërkrahjes ose të përhapjes direkte ose indirekte ose të “lakmisë”.

2. Tarifat, kur është e mundur, do të pranohen nga shoqëritë ajrore të emëruara në lidhje me të dyja palët kontraktuese, pas diskutimit, siç është kërkuar me qeveritë respektive dhe, në qoftë se është e aplikueshme, konsultimi me shoqëritë e tjera ajrore. Marrëveshje të tilla, kur është e mundur do të ndiqen nga përdorimi i mekanizmit të koodinimit të tarifave ndërkombëtare përkatëse. Në pamundësinë e përmbushjes së ndonjë marrëveshjeje shumëpalëshe, çdo shoqëri ajrore e emëruar mund të zhvillojë tarifat në mënyrë individuale.

3.1 Çdo palë kontraktuese mund të kërkojë njoftim ose listën e tarifave të propozuara nga shoqëritë ajrore të emëruara të të dyja palëve kontraktuese për mbartjen tek ose nga territori i tij dhe, në rrethana të pranueshme, për transport nëpërmjet territorit të tij, kur një ndalesë është e lejuar në territorin e tij.

3.2 Njoftimi i tillë ose lista mund të kërkohet jo më shumë se para datës së propozuar për paraqitje. Në raste të veçanta kjo periudhë maksimale mund të zvogëlohet.

4.1 Asnjë palë kontraktuese nuk duhet të marrë veprime të njëanëshme për të parandaluar inaugurimin e tarifës së propozuar ose vazhdimësinë e një tarife efektive të një shoqërie ajrore të emëruar, ose të njërës prej palëve për mbartjen nëpërmjet territoreve të palëve.

4.2 Asnjë palë kontraktuese nuk duhet të ndërmarrë veprime të njëanëshme për të parandaluar inaugurimin e tarifës së propozuar ose vazhdimësinë e një tarife efektive të një shoqërie ajrore të emëruar

ose të njërës palë për transportimin ndërmjet territorit të palës tjetër dhe atë të një shteti të tretë.

4.3 Për mbartjen ndërmjet territoreve të palëve kontraktuese, çdo palë do të lejojë shoqërinë(të) ajrore të palës tjetër për të shënuar çdo tarifë aktuale të autorizuar për aplikimin nga një shoqëri ajrore të njërës prej palëve ose të një shteti të tretë.

4.4 Për mbartjen ndërmjet territorit të njërës palë kontraktuese dhe atë të një shteti të tretë, pala kontraktuese do të lejojë shoqërinë(të) e palës tjetër për të shënuar çdo tarifë aktuale të autorizuar për aplikimin nga një shoqëri ajrore njërës prej palëve ose të një shteti të tretë.

4.5 Kur njëra prej palëve kontraktuese beson se tarifa bie brenda kategorive të përshkruara në paragrafit 1.2 të sipërpërmendur, të tilla palë do të japin njoftim për këtë mospëlqim tjetër (sa më shpejt të jetë e mundur dhe të paktën) brenda 15 ditëve të datës së njoftimit ose të listës së tarifës dhe mund të vlerësojë vetveten për procedurat e konsultuara të vendosura në paragrafin 5 si më poshtë, megjithatë në qoftë se të dyja palët kanë pranuar me shkrim për mosmiratim të tarifave në lidhje me këtë procedurë, tarifat do të konsiderohen të miratuara.

5. Çdo palë kontraktuese mund të kërkojë konsultim në lidhje me tarifën e një shoqërie ajrore të njërës palë për shërbimet e mbuluara nga kjo Marrëveshje, duke përfshirë, ku tarifa përkatëse ka qenë subjekt i një njoftimi të mospranimit. Konsultime të tilla duhet të mbahen jo më vonë se 30 ditë nga marrja e kërkesës. Palët do të kooperojnë në sigurimin e informacionit të nevojshëm për zgjidhje të arsyeshme të çështjeve. Në qoftë se palët arrijnë Marrëveshjen me respektimin e tarifës për të cilën njoftimi i mospranimit, që është dhënë, çdo palë do të bëjë përpjekjet e saj për hyrjen e kësaj Marrëveshjeje në fuqi, por në qoftë se Marrëveshja nuk arrihet tarifa në fjalë do të hyjë ose do të vazhdojë të jetë në fuqi.

6. Tarifa e vendosur në përputhje me parashikimin e kësaj klauzole do të mbetet në fuqi, përderisa të tërhiqet nga shoqëria(të) ajrore përkatëse, për shkak të skadimit të datës së tarifës në qoftë se, ose derisa tarifat e reja do të jenë miratuar. Skadimi i datës origjinale mund të shtyhet derisa të dyja palët kontraktuese do të bien dakord se tarifa do të ndërpritet. Kur tarifa është miratuar pa ndonjë skadim të datës dhe, kur asnjë tarifë e re është vënë në listë dhe është miratuar, ajo tarifë do të mbetet në fuqi derisa të tërhiqet nga shoqëria(të) ajrore përkatëse ose të dyja palët kontraktuese bien dakord që tarifa nuk do të vazhdojë.

Neni 13
Siguria në aviacion

1. Çdo palë kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë në lidhje me standardet e sigurisë në çdo fushë, që lidhet me ekuipazhin ajror, me avionin ose operimet e tyre të adaptuara nga pala tjetër, të tilla konsultime do të zhvillohen brenda 30 ditëve të kërkesës së bërë.

2. Në qoftë se duke ndjekur konsultime të tilla, një palë zbulon se pala tjetër nuk mban në mënyrë efektive dhe administron standardet e sigurisë në ndonjë fushë të tillë, që janë më e pakta të barabartë me standardet minimum të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën e Çikagos, pala e parë do të njoftojë palën tjetër për këto probleme, hapat e konsideruara të nevojshme të jenë në konformitet me këto standarde minimale, Pala tjetër do të marrë masat e përshtatshme korrekte. Mosveprimi nga pala tjetër për të marrë masat e përshtatshme brenda 15 ditëve ose një periudhe të tillë të gjatë siç është rënë dakord, kjo do të përbëjë bazën për aplikimin e nenit 4 të kësaj Marrëveshjeje (revokim, pezullim dhe ndryshim të autorizimit të operimit).

3. Pa paragjykuar detyrimet e përmendura në nenin 33 të Konventës së Çikagos, është rënë dakord se çdo avion, që operohet nga shoqëria ose shoqëritë ajrore të njërës palë për shërbimet për nga territori i palës tjetër, ndërsa është brenda territorit të palës tjetër, mund të bëhet subjket i një shqyrtimin nga autoritetet respektive të Palës në bord dhe përreth avionit, mund të kontrollojë bashkë vlefshmërinë e dokumentacionit të avionit dhe ato të ekuipazhit të tij dhe kushtet e dukshme të avionit dhe të pajisjeve të tij (në këtë nen i quajtur inspektim i RAMP) siguron që kjo nuk të çon në një vonesë të paarsyeshme.

4. Në qoftë se një inspektim i tillë RAMP ose një seri inspektime RAMP tregon se:

a) një avion ose një operim i një avioni nuk vepron seriozisht me standardet minimum të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën e Çikagos; ose

b) ka mungesa serioze në mirëmbajtjen efektive dhe administrimin e standardeve të sigurisë të

vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën e Çikagos.

Pala duke zbatuar inspektimin, për qëllim të nenit 33 të Konventës së Çikagos, do të jetë e lirë për të konkluduar se kërkesat nën të cilën certifikata ose licenca në lidhje me këtë avion ose në lidhje me ekuipazhin e atij avioni janë lëshuar ose bërë të vlefshme, ose që kërkesat nën të cilën ai avion është duke operuar, nuk janë të barabarta ose mbi standardet minimum të vendosura në përputhje me Konventën e Çikagos.

5. Në rast të pranimit për qëllim të ndërmarrjes së një inspektimi të RAMP-it të një avioni, të operuar nga një shoqëri ose shoqëritë ajrore të njërës palë në përputhje me paragrafin 3 më sipër, është mohuar nga përfaqësuesi i asaj shoqërie ose shoqërive ajrore, pala tjetër do të jetë e lirë, për problemin serioz në lidhje me tipin e referuar në paragrafin 4, të dalë me konkluzione referuar në këtë paragraf.

6. Çdo palë rezervon të drejtën të pezullojë ose të ndryshojë menjëherë autorizimin e operimit të një shoqërie ose të shoqërive ajrore të palës tjetër në rast të konkludimit të palës së parë, ndërsa si rezultat i inspektimit të RAMP, të mohimit për një inspektim RAMP, konsultime ose përveç kësaj, një veprim i menjëhershëm është esencial për sigurimin për operimin e një shoqërie ajrore.

7. Çdo veprim i një pale në përputhje me paragrafin 2 dhe 6 nuk do të vazhdojë nëse veprimi pushon së ekzistuari.

Neni 14
Informacioni dhe statistikat

Autoritetet aeronautike të njërës palë kontraktuese, duhet t'i japin autoriteteve aeronautike të palës tjetër kontraktuese, me kërkesën e tyre, statistika periodike ose të tjera, që mund të kërkohen për rishikimin e kapaciteteve në shërbimet e miratuara nga shoqëritë ajrore të palës së parë kontraktuese. Këto statistika do të përfshijnë të gjithë informacionin e kërkuar, për të përcaktuar volumin e trafikut të kryer nga këto shoqëri në shërbimet e miratuara, si edhe origjinat dhe destinacionet e këtij trafiku.

Neni 15
Konsultimet dhe amendamentet

1. Në kuadrin e bashkëpunimit të ngushtë, autoritetet aeronautike të palëve kontraktuese do të konsultojnë njëra-tjetrën herë pas here për të siguruar zbatimin e dispozitave të kësaj Marrëveshjeje, si dhe anekseve të saj.

2. Në qoftë se njëra palë kontraktuese konsideron të nevojshme të amendojë ndonjë nga parashikimet e kësaj Marrëveshjeje dhe të anekseve të saj, mund të kërkojë konsultime me palën tjetër kontraktuese, të tilla konsultime, të cilat mund të bëhen midis autoriteteve aeronautike, me anë të diskutimeve ose me korrespondencë, të cilat të fillojnë brenda një periudhë prej 60 ditësh nga data e marrjes së kërkesës. Çdo amendament i rënë dakord në këtë mënyrë, do të hyjë në fuqi kur të jetë konfirmuar nga shkëmbimi i notave diplomatike.

3. Amendamentet për rrugët e rregullta në aneks mund të bëhen direkt me anë të një marrëveshjeje midis autoriteteve aeronautike të palëve kontraktuese.

Neni 16
Konformiteti me marrëveshje shumëpalëshe

Kjo Marrëveshje dhe anekset e saj do të amendohen në konformitet me ndonjë konventë shumëpalëshe, me të cilat do të jenë të lidhura të dyja palët kontraktuese.

Neni 17
Përfundimi

Secila palë kontraktuese në çdo kohë mund të japë njoftim te pala tjetër kontraktuese për vendimin

e saj për të përfunduar këtë Marrëveshje.

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

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 18

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Në qoftë se lind ndonjë mosmarrëveshje ndërmjet palëve kontraktuese lidhur me interpretimin ose zbatimin e kësaj Marrëveshjeje dhe të anekseve të saj, palët kontraktuese fillimisht, duhen të përpiqen ta zgjidhin atë me bisedime ndërmjet tyre.

2. Në qoftë se palët kontraktuese nuk arrijnë ta zgjidhin atë me bisedime, ato mund të bien dakord ta referojnë mosmarrëveshjen për vendim tek një person ose bord, ose mosmarrëveshja mund, me kërkesë të njërës palë kontraktuese të paraqitet për zgjidhje në një gjykatë prej tre gjykatësish. Secila palë kontraktuese emëron nga një gjykatës, ndërsa i treti miratohet nga të dy gjykatësit e zgjedhur. Secila palë kontraktuese duhet të zgjedhë gjykatësin brenda një periudhe prej 60 ditësh nga data e marrjes së një note diplomatike nga pala tjetër kontraktuese ku kërkohet gjykimi i mosmarrëveshjes dhe gjykatësi i tretë do të miratohet brenda një periudhe tjetër prej 60 ditësh. Në qoftë se secila palë kontraktuese nuk e emëron gjykatësin e saj brenda një periudhe të specifikuar ose në qoftë se gjykatësi i tretë nuk miratohet brenda periudhës në fjalë, Presidenti i Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil mund të kërkojë nga secila palë kontraktuese, që të caktojë një gjykatës ose gjykatësit sipas rastit të kërkuar.

Në këtë rast, gjykatësi i tretë do të emërohet nga një shtet i tretë dhe do të veprojë si president i gjykatës së arbitrimit.

3. Palët kontraktuese zotohen që të zbatojnë çdo vendim të dhënë sipas paragrafit 2 të këtij neni.

4. Për aq kohë sa një palë kontraktuese, ose shoqëria ajrore e emëruar e një pale kontraktuese nuk zbaton vendimin e dhënë sipas paragrafit 2 të këtij neni, pala tjetër kontraktuese mund të kufizojë, pezullojë ose të revokojë ndonjë të drejtë ose privilegj, të cilin e ka dhënë në lidhje me këtë Marrëveshje tek pala tjetër kontraktuese moszbatuese.

5. Çdo palë kontraktuese duhet të paguajë shpenzimet e arbitrit që ajo ka emëruar. Shpenzimet e tjera të mbetura të gjykatës së arbitrimit, duhet të ndahen në mënyrë të barabartë nga palët kontraktuese.

Neni 19

Titujt

Titujt janë vendosur në këtë Marrëveshje për qëllim të referimit dhe të lehtësisë dhe në asnjë mënyrë nuk përcaktojnë limite ose të përshkruajnë qëllimin ose për qëllim të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 20

Regjistrimi

Kjo Marrëveshje, anekset e saj dhe çdo amendament do të regjistrohen në Organizatën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar.

Neni 21

Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje dhe anekset e saj, të cilat përbëjnë pjesë integrale të kësaj Marrëveshjeje, do të

hyjnë në fuqi pas plotësimit të kërkesave konstitucionale prej secilës palë kontraktuese, në datën e këmbimit të notave diplomatike për këtë qëllim.

Dëshmohet se, të nënshkruarit, duke qenë të autorizuar nga qeveritë e tyre respektive, të kenë nënshkruar këtë Marrëveshje.

Kjo Marrëveshje përfundon efektet e Marrëveshjes së shërbimeve ajrore dypalëshe ndërmjet Qeverisë së Republikës Popullore Socialiste të Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës të Turqisë, nënshkruar më 13 shkurt 1984 në Tiranë.

Bërë në……ditën e ……viti……në dy kopje, në gjuhën angleze.

ANEKSI I
RRUGËT

1(a) Shoqëria ajrore e emëruar nga Republika e Shqipërisë ka të drejtë të operojë shërbimet ajrore në të dy drejtimet si më poshtë:

Nga	pikat e ndërmjetme	Tek	pikat e përtejme
Pikat në Shqipëri	……..	Stamboll	……..

1.(b) Shoqëria ajrore e emëruar nga Republika e Turqisë ka të drejtë të operojë shërbimet ajrore në të dy drejtimet si më poshtë:

Nga	pikat e ndërmjetme	Tek	pikat e përtejme
Pikat në Turqi	……..	Tirana	……..

2. Pikat në rrugët e mësipërme mund, që nga shoqëritë ajrore të shmangen në një ose në të gjitha fluturimet, me kusht që këto shërbime të kenë pikën e fillimit të tyre në territorin e Palës Kontraktuese, që ka emëruar shoqërinë ajrore.

3. Një nga palët kontraktuese me kërkesë mund të fusë në shërbimet e tyre pika shtesë, përtej territorit të një pale kontraktuese ose nëpërmjet territoreve të palëve kontraktuese. Kjo kërkesë është subjekt i miratimit të autoriteteve aeronautike të palës tjetër kontraktuese.

ANEKSI II
MIRATIMI I FLUTURIMEVE TË RREGULLTA

1. Shoqëria ajrore e një pale kontraktuese duhet të dorëzojë planin e fluturimeve të rregullta, përfshi tipin e pajisjes, për miratim tek autoritetet aeronautike të palës tjetër kontraktuese për secilën periudhë të rregullt (verore dhe dimërore) jo më vonë se 30 ditë para datës së hyrjes në fuqi të fluturimeve të rregullta. Në raste të veçanta kjo kohë limit mund të reduktohet si subjekt i pëlqimit të autoriteteve të përmendura.

2. Para dorëzimit të planit të fluturimeve të rregullta nga shoqëria ajrore e emëruar e një pale kontraktuese tek autoritetet aeronautike të palës tjetër kontraktuese, shoqëritë ajrore të të dyja palëve kontraktuese, duhet të bëjnë konsultime me njëra-tjetrën mbi planin e fluturimeve të rregullta, me qëllim lehtësimin e miratimit të tyre.

3. Autoritetet aeronautike me marrjen e planit të fluturimeve të rregullta mund t'i miratojnë ato ose të sugjerojnë modifikime. Në çdo rast shoqëritë ajrore të emëruara nuk duhet të fillojnë shërbimet e tyre para se të miratohet plani i fluturimeve të rregullta nga autoritetet përkatëse. Ky parashikim mund të aplikohet me ndryshime të mëvonshme.