L I G J
Nr.9185, datë 12.2.2004

PËR RATIFIKIMIN E "MARRËVESHJES, NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË SHTETEVE TË BASHKUARA TË AMERIKËS, PËR TRANSPORTIN AJROR"

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet "Marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Shteteve të Bashkuara të Amerikës për transportin ajror".

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.4162, datë 2.3.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJE
E TRANSPORTIT AJROR NDËRMJET QEVERISË SË REPUBLIKËS TË SHQIPËRISË
DHE QEVERISË SË SHTETEVE TË BASHKUARA TË AMERIKËS

Qeveria e Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Shteteve të Bashkuara të Amerikës (këtej e tutje "Palët"):

me dëshirën që të nxisin një sistem aviacioni ndërkombëtar të bazuar në konkurrencën e tregut midis shoqërive ajrore me ndërhyrje dhe rregullim minimal nga ana e qeverisë;

me dëshirën që të lehtësojnë zgjerimin e mundësive të transportit ajror ndërkombëtar;

me dëshirën që t'u mundësojnë shoqërive ajrore për t'u ofruar udhëtarëve dhe transportit të mallrave mundësira të ndryshme, shërbime me çmimet më të ulëta, jodiskriminuese, joabuzive për arsye të pozicionit dominues dhe duke dëshiruar të inkurajojnë shoqëritë individuale për të zhvilluar dhe zbatuar çmime të reja dhe konkurruese;

me dëshirën që të sigurojnë shkallën më të lartë të garancisë dhe sigurisë në transportin ajror ndërkombëtar dhe duke rikonfirmuar shqetësimin e thellë rreth akteve dhe kërcënimeve kundër sigurisë së avionit, që rrezikojnë sigurinë e personave ose pronën, në mënyrë të ndërsjellë ndikojnë në realizimin e transportit ajror, si dhe trondisin besimin e publikut ndaj sigurisë së aviacionit civil;

duke qenë Palë në Konventën mbi aviacionin civil ndërkombëtar, hapur për nënshkrim në Çikago, më 7 dhjetor 1944,

kanë pranuar si më poshtë:

Neni 1
Përkufizime

Për qëllim të kësaj Marrëveshjeje, në qoftë se nuk është shprehur ndryshe, termi:

1. "Autoritete aeronautike" nënkupton, në rastin e Republikës së Shqipërisë, Ministrinë e Transportit dhe të Telekomunikacionit, Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil, si dhe çdo person ose agjenci të autorizuar për të kryer funksionet e ushtruara nga autoritetet e sipërpërmendura dhe në rastin e Shteteve të Bashkuara, Departamentin e Transportit ose pasardhësit e tij.

2. "Marrëveshje" nënkupton këtë marrëveshje, anekset dhe çdo amendament të saj.

3. "Transport ajror" nënkupton transportin e publikut me avion pasagjerësh, transportin e bagazhit, ngarkesat e mallrave dhe postës, veçmas ose në kombinim, me shpërblim ose me qira.

4. "Konventë" nënkupton Konventën mbi aviacionin civil ndërkombëtar, e hapur për nënshkrim në Çikago, më 7 dhjetor 1944 dhe përfshin:

a) çdo amendament që është në fuqi sipas nenit 94(a) të Konventës dhe që është ratifikuar nga të dyja Palët dhe

b) çdo aneks ose amendament të saj të adoptuar sipas nenit 90 të Konventës, përderisa një aneks ose amendament i tillë të jetë efektiv në çdo kohë për të dyja Palët.

5. "Shoqëri ajrore e përcaktuar" nënkupton një shoqëri ajrore të përcaktuar dhe të autorizuar në përputhje me nenin 3 të kësaj Marrëveshjeje.

6. "Kosto e plotë" nënkupton koston për shërbimin e kryer plus një detyrim të arsyeshëm për shpenzimet administrative.

7. "Transport ajror ndërkombëtar" nënkupton transportin ajror, që kryhet nëpërmjet hapësirës ajrore mbi territorin e më shumë se një shteti.

8. "Çmim" nënkupton çdo taksë, tarifë ose detyrimet për transportin e pasagjerëve dhe të bagazheve të tyre dhe/ose ngarkesat e mallrave (duke përjashtuar postën) në transportin ajror të përcaktuar nga shoqëritë ajrore, përfshirë agjentët e tyre dhe kushtet që përcaktojnë përdorimin e këtyre taksave, tarifave ose detyrimeve.

9. "Ndalesë për qëllime jotrafiku" nënkupton një ulje për çfarëdolloj qëllimi tjetër, përveç marrjes dhe lënies së pasagjerëve, bagazheve, mallrave dhe/ose postës në transportin ajror.

10. "Territor" nënkupton hapësirën tokësore nën sovranitetin, juridiksionin, mbrojtjen ose kujdestarinë e njërës Palë dhe ujërat territoriale rreth saj.

11. "Detyrimi i përdoruesit" nënkupton një detyrim të vendosur mbi shoqëritë ajrore për ofrimin e mjediseve të aeroportit, fluturimit ajror ose sigurisë së fluturimit, ose shërbimeve, përfshi shërbimet ose objektet të lidhura me to.

Neni 2

Dhënia e të drejtave

1. Çdo Palë i jep Palës tjetër, të drejtat e mëposhtme, për kryerjen e transportit ajror ndërkombëtar nga shoqëritë ajrore të Palës tjetër:

a) të drejtën për të fluturuar nëpërmjet territorit të saj pa kryer ulje;

b) të drejtën të kryejë ulje në territorin e saj për qëllime jotrafiku;

c) të drejtat e specifikuara sipas kësaj Marrëveshjeje.

2. Asgjë në këtë nen nuk duhet të konsiderohet si dhënie për shoqërinë ose shoqëritë ajrore të një Pale, të së drejtës për të marrë në bord, në territorin e Palës tjetër, pasagjerë, bagazhet e tyre, mall ose postë të transportuara për kompensim dhe të destinuara për një pikë tjetër në territorin e asaj Pale tjetër.

Neni 3

Përcaktimi dhe autorizimi

1. Çdo Palë ka të drejtë të caktojë sipas dëshirës shoqëritë ajrore për kryerjen e transportit ajror ndërkombëtar në përputhje me këtë Marrëveshje, si dhe të tërheqë ose të ndryshojë këto caktime. Përcaktimet si të tilla duhet t'i transmetohen Palës tjetër me shkrim nëpërmjet kanaleve diplomatike

dhe do të identifikojnë nëse linja ajrore është e autorizuar të kryejë llojin e transportit ajror të specifikuar në aneksin I ose në aneksn II, ose në të dyja bashkë.

2. Me marrjen e një përcaktimi të tillë dhe të aplikimeve nga linja ajrore e përcaktuar në formën dhe mënyrën e përshkruar për autorizimet e operimit dhe lejet teknike, Pala tjetër duhet t'i japë autorizimet dhe lejet përkatëse me një minimum vonese procedurale, me kusht që:

a) Palës që përcakton shoqërinë ajrore, shtetasve të asaj Pale ose të të dyjave t'u jepet pronësi e konsiderueshme dhe kontroll efektiv mbi atë shoqëri ajrore;

b) shoqëria ajrore e përcaktuar të jetë e kualifikuar që të plotësojë kushtet e parashikuara sipas ligjeve dhe rregullave të zbatuara normalisht në kryerjen e transportit ajror ndërkombëtar nga Pala, që shqyrton kërkesën ose kërkesat;

c) Pala përcaktuese e shoqërisë ajrore të mbajë dhe të administrojë standardet e vendosura në nenin 6 (Siguria) dhe nenin 7 (Sigurimi i aviacionit).

Neni 4

Revokimi i autorizimit

1. Secila Palë mund të revokojë, të pezullojë ose të kufizojë autorizimet e operimit ose lejet teknike të një shoqërie të përcaktuar nga Pala tjetër, kur:

a) Palës tjetër, shtetasve të saj ose të të dyjave nuk u jepet pronësia mbizotëruese dhe kontrolli efektiv i kësaj shoqërie ajrore;

b) kjo linjë ajrore nuk ka arritur të veprojë konform ligjeve dhe rregullave të referuara në nenin 5 (Aplikimi i ligjeve) të kësaj Marrëveshjeje ose

c) Pala tjetër nuk mban ose nuk administron standardet e vendosura në nenin 6 (Siguria).

2. Po qe se nuk bëhet i domosdoshëm parandalimi i mospërputhjeve të tjera me nënparagrafët 1b ose 1c të këtij neni, të drejtat e vendosura nga ky nen do të ushtrohen vetëm pas konsultimeve me Palën tjetër.

3. Ky nen nuk kufizon të drejtat e secilës Palë për të refuzuar, revokuar, kufizuar ose për të vendosur kushte për autorizimin e operimit ose lejen teknike të një shoqërie ose shoqërive ajrore të Palës tjetër, në përputhje me parashikimet e nenit 7 (Sigurimi i aviacionit).

Neni 5

Aplikimi i ligjeve

1. Me hyrjen, qëndrimin ose largimin nga territori i një Pale, ligjet dhe rregullat e saj në lidhje me operimin dhe fluturimin e avionit, duhet të zbatohen nga linjat ajrore të Palës tjetër.

2. Me hyrjen, qëndrimin ose largimin nga territori i një Pale, ligjet dhe rregullat e saj në lidhje me pranimin në ose largimin nga territori i Palës, të udhëtarëve, të ekuipazhit ose të ngarkesës në avion (përfshirë rregullat në lidhje me hyrjen, kontrollin, sigurimin e aviacionit, imigrimin, pasaportat, doganat dhe karantinën ose, në rastin e postës, rregullave postare) duhet të kryhen nga/ose në favor të udhëtarëve, të ekuipazhit ose të mallrave të tilla të shoqërive ajrore të Palës tjetër.

Neni 6

Siguria

1. Çdo Palë duhet të njohë si të vlefshme, për qëllim të kryerjes së transportit ajror sipas kësaj Marrëveshjeje, certifikatat e vlefshmërisë ajrore, certifikatat e kompetencës dhe licencat e lëshuara ose të njohura si të vlefshme nga Pala tjetër dhe që janë akoma në fuqi, duke marrë në konsideratë që kërkesat për certifikata ose licenca të tilla të jenë të paktën të njëjta me standardet minimale, të cilat mund të përcaktohen në përputhje me Konventën. Secila Palë mund, sidoqoftë, të refuzojë, të njohë si të vlefshme, për qëllim të fluturimit mbi territorin e saj, certifikatat e kompetencës dhe licencat e lëshuara ose të njohura të vlefshme për shtetasit e saj nga Pala tjetër.

2. Çdo Palë mund të kërkojë konsultime në lidhje me standardet e sigurisë të mbajtura nga Pala tjetër, në lidhje me mjediset aeronautike, ekuipazhin ajror, avionin dhe operimin e shoqërive ajrore të përcaktuara. Nëse, në vijim të konsultimeve të tilla, njëra Palë konstaton se Pala tjetër nuk mban dhe administron me efikasitet standardet dhe kërkesat e sigurisë, në drejtime që të jenë të paktën

të njëjta me standardet minimale të vendosura në përputhje me Konventën, Pala tjetër do të njoftohet për konstatimet e tilla dhe hapat që do të konsiderohen të nevojshme në përputhje me këto standarde minimale që Pala tjetër të ndërmarrë veprimet korrigjuese përkatëse. Çdo Palë rezervon të drejtën të mbajë, të revokojë ose të kufizojë autorizimin e operimit ose lejen teknike të një shoqërie ose shoqërive ajrore, të përcaktuara nga Pala tjetër, në rast se Pala tjetër nuk ndërmerr veprimet korrigjuese përkatëse brenda një kohe të arsyeshme.

Neni 7
Sigurimi i aviacionit

1. Në përputhje me të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas ligjit ndërkombëtar, Palët riafirmojnë se detyrimet e tyre ndaj njëra-tjetrës për të mbrojtur sigurinë e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjeve të paligjshme formojnë një pjesë përbërëse të kësaj Marrëveshjeje. Pa kufizuar përgjithshmërinë e të drejtave dhe detyrimeve të tyre sipas ligjit ndërkombëtar, në veçanti Palët do të veprojnë në përputhje me parashikimet e Konventës për shkeljet dhe disa akte të tjera të kryera në bordin e avionit, bërë në Tokio më 14 shtator 1963, Konventës për shtypjen e rrëmbimit të paligjshëm të avionit, bërë në Hagë më 16 dhjetor 1970, Konventës mbi shtypjen e akteve të paligjshme ndaj sigurisë së aviacionit civil, bërë në Montreal më 23 shtator 1971 dhe protokollit për shtypjen e akteve të paligjshme të dhunës në shërbimet e aeroportit të aviacionit civil ndërkombëtar, bërë në Montreal, më 24 shkurt 1998.

2. Palët do t'i japin njëra-tjetrës, sipas kërkesës, të gjithë asistencën e nevojshme për parandalimin e akteve të rrëmbimit të paligjshëm të avionit civil dhe akteve të tjera të paligjshme ndaj sigurisë së një avioni të tillë, të pasagjerëve dhe ekuipazhit të tij, të aeroporteve dhe mjeteve ndihmëse të fluturimit ajror, si dhe të adresojnë ndonjë kërcënim tjetër ndaj sigurisë së fluturimit ajror civil.

3. Palët, në marrëdhëniet e tyre reciproke, do të veprojnë në përputhje me standardet e sigurimit të aviacionit dhe praktikat e rekomanduara përkatëse, të vendosura nga Organizata e Aviacionit Civil Ndërkombëtar dhe të përcaktuara si anekse në konventë; ato duhet të kërkojnë që operatorët e avionit të regjistrit të tyre, operatorët e avionit, të cilët kanë vendet kryesore të biznesit ose rezidencën e përkohshme në territorin e tyre dhe operatorët e aeroporteve në territorin e tyre të veprojnë në përputhje me rregulla të tilla të sigurimit të aviacionit.

4. Çdo Palë pranon të ndjekë rregullat e sigurimit, të kërkuara nga Pala tjetër, për të hyrë, për t'u larguar nga, dhe kur është brenda territorit të asaj Pale tjetër, të marrë masat e menjëhershme për mbrojtjen e avionit dhe inspektimin e pasagjerëve, të ekuipazhit, të bagazheve dhe sendeve të tyre, si dhe të ngarkesës së mallrave dhe hambarëve të avionit, para dhe gjatë imbarkimit të pasagjerëve ose ngarkimit të mallrave. Çdo Palë do të reagojë pozitivisht ndaj çdo kërkese të bërë nga Pala tjetër, për marrje masash të veçanta të sigurimit për të përballuar një kërcënim specifik.

5. Kur ndodh ndonjë incident ose kërcënim për një incident të një rrëmbimi të paligjshëm të avionit ose akte të tjera të paligjshme ndaj sigurisë së pasagjerëve, ekuipazhit, avionit, aeroporteve ose mjeteve ndihmëse të fluturimit, Palët duhet të ndihmojnë njëra-tjetrën, përmes efektshmërisë së komunikimit dhe mjeteve të tjera të përshtatshme, me qëllim që të përfundojnë sa më shpejt dhe në mënyrë të sigurt një incident ose një kërcënim të tillë.

6. Kur një Palë ka arsye të forta për të besuar se Pala tjetër nuk zbaton parashikimet e sigurimit të aviacionit sipas këtij neni, autoritetet aeronautike të kësaj Pale mund të kërkojnë konsultime të menjëhershme me autoritetet aeronautike të Palës tjetër. Në rast se nuk arrihet një marrëveshje e pranueshme brenda 15 ditëve nga data e një kërkese të tillë, do të përbëjë një kusht për tërheqjen, revokimin, kufizimin ose vendosjen e kushteve mbi autorizimin e operimit dhe lejet teknike të një shoqërie ose shoqërive ajrore të kësaj Pale. Nëse kërkohet për shkaqe emergjence, një nga Palët mund të ndërmarrë veprime të përkohshme para skadimit të afatit kohor prej 15 ditësh.

Neni 8
Mundësitë tregtare

1. Shoqëritë ajrore të çdo Pale do të kenë të drejtën e vendosjes së zyrave në territorin e Palës tjetër për kryerjen dhe shitjen e transportit ajror.

2. Shoqëritë ajrore të përcaktuara, të çdo Pale kanë të drejtë, në përputhje me ligjet dhe

rregullat e Palës tjetër, në lidhje me hyrjen, rezidencën dhe punësimin, për të sjellë dhe mbajtur në territorin e Palës tjetër stafin e menaxhimit, shitjes, teknik, operacional dhe specialistë të tjerë të kërkuar për kryerjen e transportit ajror.

3. Çdo shoqëri ajrore e përcaktuar do të ketë të drejtën të kryejë përpunimin në tokë, në territorin e Palës tjetër (vetëpërpunim) ose sipas mundësive të saj të zgjedhë midis agjentëve konkurrues për shërbime të tilla në tërësi ose pjesërisht. Të drejtat u nënshtrohen vetëm kufizimeve fizike, që rezultojnë nga marrja në konsideratë të sigurisë së aeroportit. Aty ku konsiderata të tilla përjashtojnë vetëpërpunimin, do të sigurohet transporti tokësor mbi baza të barabarta për të gjitha shoqëritë ajrore; detyrimet duhet të bazohen mbi koston e shërbimeve të kryera dhe të tilla shërbime do të jenë të krahasueshme me llojin dhe cilësinë e shërbimeve, në qoftë se vetëpërpunimi do të ishte i mundshëm.

4. Çdo shoqëri ajrore e çdo Pale mund të angazhohet në shitjen e transportit ajror në territorin e Palës tjetër direkte dhe me dëshirën e shoqërisë ajrore, nëpërmjet agjentëve të saj, përveç nëse është dhënë në mënyrë specifike në rregullat çarter të vendit në të cilin çarteri ka origjinën në lidhje me mbrojtjen e fondeve të udhëtarëve dhe anulimin e udhëtarëve dhe të drejtat e rimbursimit të tyre. Çdo shoqëri ajrore do të ketë të drejtën të shesë një transport të tillë dhe çdo person do të jetë i lirë të blejë një transportim të tillë, në monedhën e këtij territori ose në monedha të konvertuara në mënyrë të lirë.

5. Çdo shoqëri ajrore do të ketë të drejtën të konvertojë dhe të dërgojë në vendin e tij, sipas kërkesës, të ardhurat lokale të cilat tejkalojnë shumën e harxhuar në vend. Konvertimi dhe dërgimi duhet të lejohen të kryhen menjëherë dhe pa ndonjë kufizim ose taksë sipas shkallës së këmbimit të aplikueshëm për transaksionet e monedhës dhe të dërgohen në datën, që transportuesi bën aplikimin fillestar për dërgim.

6. Shoqëritë ajrore të çdo Pale duhet të lejohen të paguajnë për shpenzimet lokale, përfshi blerjen e karburantit, në territorin e Palës tjetër në monedhën lokale. Në dëshirën e tyre, shoqëritë ajrore të çdo Pale mund të paguajnë për këto shpenzime në territorin e Palës tjetër në monedhë të konvertuar lirshëm në përputhje me rregullat e monedhës lokale.

7. Në kryerjen ose drejtimin e shërbimeve të autorizuara në rrugët e përcaktuara, secila shoqëri ajrore e përcaktuar e një Pale mund të hyjë në marrëveshje bashkëpunimi marketingu si ajo e hapësirës ajrore, ndarja e kodit ose marrëveshje qiraje me

a) një shoqëri ose shoqëri ajrore të çdo pale;

b) një shoqëri ose shoqëri ajrore të një vendi të tretë dhe

c) një transportim në sipërfaqe të dhënë për ndonjë vend,

me kusht që çdo pjesëmarrës në marrëveshje të tilla (i) të ruajë autoritetin përkatës dhe (ii) të plotësojë kërkesat normalisht të zbatuara për marrëveshje të tilla.

8. Pavarësisht nga çdo nen i kësaj Marrëveshjeje, shoqëritë ajrore dhe siguruesit jo të drejtpërdrejtë të transportit të mallit të të dyja Palëve, duhet të lejohen pa kufizime të punësojnë në lidhje me transportin ajror ndërkombëtar ndonjë transport tokësor për mallrat për në/ose nga çdo pikë, në territoret e Palëve ose në vendin e tretë, duke përfshirë transportin për dhe nga të gjitha aeroportet me dogana dhe duke përfshirë kur është e aplikueshme të drejtën e transportit të mallrave sipas ligjeve dhe rregullave të aplikueshme. Mallrave të tilla, gjatë transportit tokësor ose ajror, do t'u garantohen procedura doganore dhe lehtësira. Shoqëritë ajrore mund të zgjedhin për të kryer transportin e tyre në tokë ose ta sigurojnë atë nëpërmjet marrëveshjeve me transportues të tjerë tokësorë, duke përfshirë transportin tokësor të kryer nga shoqëri të tjera ajrore, si dhe shërbime indirekte të transportit ajror të mallrave. Këto metoda të kombinuara për transportin dhe shërbime të tilla, mund të ofrohen dhe si një e vetme, nëpërmjet çmimit të kombinimit të transportit ajror dhe atij tokësor, me kusht që transportuesit e mallrave të mos gabojnë për sa u përket fakteve që kanë të bëjnë me transporte të tilla.

Neni 9

Taksat dhe tarifat doganore

1. Me mbërritjen në territorin e një Pale, avioni i cili kryen transport ndërkombëtar nga shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër, pajisjet e tyre të zakonshme, mjetet në tokë, karburante, vajra lubrifikantë, pjesë teknike konsumi, pjesë këmbimi (duke përfshirë motorët), pjesët e depozituar të avionit (duke përfshirë, por duke mos u kufizuar në artikuj të tillë, si ushqime, pije të forta dhe të buta, cigare dhe produkte të tjera të destinuara për shitje ose për përdorim nga pasagjerët në sasi të

kufizuara gjatë fluturimit) dhe artikuj të tjerë me qëllim përdorimi vetëm në lidhje me operimin ose shërbimin e avionit, që operon në transportin ajror ndërkombëtar, duhet të përjashtohen mbi baza reciprociteti, nga të gjithë kufizimet e importit, taksat e pronës dhe detyrime mbi kapitalin, detyrimet doganore, taksat e akcizës dhe pagesa e detyrime të njëjta që janë (a) të vendosura nga autoritetet kombëtare (b) jo të bazuara në koston e shërbimeve të dhëna, duke siguruar që pajisje dhe furnizime të tilla do të qëndrojnë në bord të avionit.

2. Gjithashtu duhet të jenë subjekt përjashtimi në baza reciprociteti nga taksat, qiratë, detyrimet, pagesat dhe detyrimet e referuara në paragrafin 1 të këtij neni, me përjashtim të detyrimeve të bazuara në koston e shërbimeve të dhëna:

a) Artikujt e depozituar të avionit, të futur ose të furnizuar në territorin e një Pale dhe të vendosur në bord, me kufizime të arsyeshme, për përdorim në avionët në nisje të një shoqërie ajrore të Palës tjetër, që operon në transportin ajror ndërkombëtar edhe kur këto depozitime do të përdoren në një pjesë të udhëtimit të kryera mbi territorin e Palës në të cilën ato janë vendosur në bord.

b) Pajisjet e tokës dhe pjesët e këmbimit (duke përfshirë motorët) të vendosura në territorin e një Pale, për qëllime shërbimi, mirëmbajtje ose riparimi të avionit të një shoqërie ajrore të Palës tjetër të përdorura në transportin ajror ndërkombëtar.

c) Karburantet, lubrifikantet dhe furnizimet teknike konsumi të vendosura ose të furnizuara në territorin e një Pale për përdorim në avionin e një shoqërie ajrore të Palës tjetër, që operon në transportin ajror ndërkombëtar madje dhe kur do të përdoren në një pjesë të udhëtimit të kryer mbi territorin e Palës në të cilën ato janë vendosur në bord.

d) Materiale për reklama dhe promovim të paraqitura ose të sjella në territorin e një Pale dhe të vendosura në bord, brenda kufizimeve të arsyeshme, për përdorim në avionin në nisje, të një shoqërie ajrore të Palës tjetër, që operon në transportin ajror ndërkombëtar dhe kur këto depozitime do të përdoren në një pjesë të udhëtimit të kryer mbi territorin e Palës në të cilën ato janë vendosur në bord.

3. Pajisjet dhe furnizimet e referuara në paragrafin 1 dhe 2 të këtij neni, kërkohen të mbahen nën mbikëqyrje ose kontroll nga autoritetet përkatëse.

4. Përjashtimet sipas këtij neni do të jenë të vlefshme në rastin kur shoqëritë ajrore të përcaktuara të një Pale kanë bërë kontratë me një shoqëri tjetër ajrore, e cila gëzon përjashtime të tilla nga Pala tjetër, për huamarrjen ose transfertën në territorin e Palës tjetër të artikujve të specifikuar në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni.

Neni 10
Detyrimet e përdoruesit

1. Detyrimet e përdoruesit, që mund të vendosen nga autoritetet kompetente të detyrimeve ose bordet e çdo Pale mbi shoqëritë ajrore të Palës tjetër duhet të jenë të drejta, të arsyeshme, jo-diskriminuese në mënyrë të padrejtë dhe të ndara në mënyrë të barabartë midis kategorisë së përdoruesve. Në çdo rast detyrime të tilla të përdoruesit do të vlerësohen mbi shoqëritë ajrore të Palës tjetër në kushte jo më pak të favorshme, sesa kushtet më të favorshme të vlefshme për ndonjë shoqëri tjetër ajrore në kohën e vlerësimit të detyrimeve.

2. Detyrimet e përdoruesit, që mund të vendosen mbi shoqëritë ajrore të Palës tjetër mund të reflektojnë, por nuk duhet të tejkalojnë koston e plotë të autoriteteve ose organizmave kompetente të detyrimeve që merren me sigurimin e aeroportit përkatës, të ambientit të aeroportit, të fluturimit ajror dhe mjeteve ndihmëse të sigurisë së aviacionit dhe të shërbimeve në aeroport ose brenda sistemit të aeroportit. Detyrime të tilla mund të përfshijnë një kthim të arsyeshëm tek asetet, pas zhvlerësimit. Mjetet ndihmëse dhe shërbimet për të cilat janë vënë detyrimet duhet të paraqitet mbi baza efiçente dhe ekonomike.

3. Çdo Palë do të inkurajojë konsultimet ndërmjet autoriteteve kompetente të detyrimeve ose të bordeve në territorin e saj dhe shoqërive ajrore që përdorin shërbimet dhe mjetet ndihmëse dhe të inkurajojnë autoritetet kompetente të detyrimeve ose bordet dhe shoqëritë ajrore të shkëmbejnë një informacion të tillë të nevojshëm për të lejuar një rishikim të përpiktë të fakteve të arsyeshme të

vendosjes së detyrimeve, në përputhje me parimet e paragrafit 1 dhe 2 të këtij neni. Çdo Palë do të inkurajojë autoritetet kompetente të detyrimeve për t'u dhënë përdoruesve njoftime të arsyeshme për çdo propozim për ndryshime në detyrimet e përdoruesve, që ata të jenë në gjendje të shprehin pikëpamjet e tyre përpara se të jenë bërë ndryshimet.

4. Gjatë procedurave për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve në përputhje me nenin 14, asnjëra Palë nuk do të konsiderohet se ka thyer ndonjë klauzolë të këtij neni, me përjashtim të rasteve kur (a) nuk arrin të rishikojë detyrimet ose praktikat që janë subjekt i ankesave nga Pala tjetër brenda një periudhe të arsyeshme kohe ose (b) pas një rishikimi të tillë ai nuk mund të jetë në gjendje të ndërmarrë të gjitha masat brenda fuqisë së tij për të zgjidhur ndonjë nga detyrimet ose praktikat që nuk janë në përputhje me këtë nen.

Neni 11
Konkurrencë e drejtë

1. Çdo Palë duhet të japë mundësi të barabarta dhe të drejta për shoqëritë ajrore të përcaktuara të të dyja Palëve për të konkurruar në transportin ajror ndërkombëtar sipas kësaj Marrëveshjeje.

2. Çdo Palë duhet t'i japë mundësi secilës shoqëri ajrore të përcaktuar për të vendosur frekuencën dhe kapacitetin e transportit ajror ndërkombëtar që ajo ofron, të bazuar mbi konsideratat tregtare në treg. Në përputhje me këto të drejta, asnjë Palë nuk do të kufizojë në mënyrë të njëanshme volumin e trafikut, frekuencën ose rregullsinë e shërbimeve ose tipin e avionit, ose tipat me të cilët operojnë shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër, përveç nëse kërkohet nga doganat ose arsye teknike, operacionale ose ambientaliste sipas kushteve uniforme, në përputhje me nenin 15 të Konventës.

3. Asnjë Palë nuk do të imponojë mbi shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër detyrimin e refuzimit të parë, të rritjes së porcionit, pagesa pa kundërshtime ose ndonjë kërkesë tjetër në lidhje me kapacitetin, frekuencën ose trafikun, që mund të jenë jo në përputhje me qëllimet e kësaj Marrëveshjeje.

4. Asnjë Palë nuk duhet të kërkojë paraqitjen e orarëve (skedulës) të programit për fluturime çarter ose plane operacionale nga shoqëritë ajrore të Palës tjetër për miratim, përveç nëse kërkohet mbi një bazë jodiskriminuese për të përforcuar kushte të njëjta të parashikuara nga paragrafi 2 i këtij neni ose nëse është autorizuar në mënyrën specifike në një aneks të kësaj Marrëveshjeje. Nëse një Palë kërkon paraqitjen e orarëve për qëllime informacioni, ajo do të minimizojë peshën administrative të këtyre kërkesave dhe procedurave mbi ndërmjetësit e transportimit ajror dhe mbi shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër.

Neni 12
Çmimet

1. Çdo Palë do të lejojë vendosjen e çmimeve për transportin ajror nga secila shoqëri ajrore e përcaktuar, bazuar mbi konsiderata të tregut. Ndërhyrja nga Palët do të kufizohet në:

a) parandalimin e çmimeve ose praktikave diskriminuese të paarsyeshme;

b) mbrojtjen e konsumatorëve nga çmime që janë në mënyrë të paarsyeshme të larta ose kufizuese për shkak të abuzimit me pozicionin dominues;

c) mbrojtjen e shoqërive ajrore nga çmime që janë artificialisht të ulëta për shkak të ndihmës financiare qeveritare ose të mbështetjes.

2. Çmimet për transportin ajror ndërkombëtar ndërmjet territoreve të Palëve nuk do të kërkohen të regjistrohen. Megjithatë, sa më sipër shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palëve do të vazhdojnë të lejojnë dhënien, sipas kërkesës, të informacionit mbi çmimet në të kaluarën, ekzistuese, si dhe çmimet e propozuara autoriteteve aeronautike të Palëve, në një mënyrë dhe format të pranueshëm për këto autoritete aeronautike.

3. Asnjë Palë nuk do të ndërmarrë veprime të njëanshme për të parandaluar inagurimin ose vazhdimin e një çmimi të propozuar që do të ngarkohet ose që është ngarkuar nga (i) një shoqëri ajrore e Palës tjetër për transport ajror ndërkombëtar ndërmjet territoreve të Palëve ose (ii) një shoqëri ajrore të një Pale për transport ajror ndërmjet territorit të Palës tjetër, ose transport ndërmjet territorit të Palës tjetër dhe të ndonjë vendi, duke përfshirë në të dyja rastet transportin me anë të linjave të brendshme

ose të jashtme. Nëse çdo Palë beson se ndonjë nga çmimet nuk është në përputhje me parashikimet e vendosura në paragrafin 1 të këtij neni, mund të kërkojë konsultime dhe të njoftojë Palën tjetër për arsyet e mosrënies dakord sa më shpejt të jetë e mundur. Këto konsultime nuk duhet të mbahen jo më vonë se 30 ditë pas marrjes së kërkesës dhe Palët duhet të bashkëpunojnë në sigurimin e informacionit të nevojshëm për një zgjidhje të arsyeshme të çështjes. Nëse Palët bien dakord në lidhje me çmimin për të cilin kanë marrë një njoftim për mosrënie dakord, çdo Palë duhet të bëjë përpjekje maksimale për të vënë në jetë këtë Marrëveshje. Pa një Marrëveshje të dyanshme të tillë, çmimi do të vihet në përdorim ose do të vazhdojë të jetë në përdorim.

Neni 13
Konsultime

1. Çdo Palë mund të kërkojë konsultime në lidhje me këtë Marrëveshje në çdo kohë. Konsultime të tilla do të fillojnë në një datë sa më të afërt, por jo më vonë se 60 ditë nga data e marrjes nga Pala tjetër e kërkesës, nëse nuk është rënë dakord ndryshe.

Neni 14
Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Çdo mosmarrëveshje që mund të lindë në lidhje me këtë Marrëveshje, përveç atyre që mund të lindin sipas paragrafit 3 të nenit 12 (Çmimet), e cila nuk zgjidhet në raundin e parë të konsultimeve zyrtare, me marrëveshje midis Palëve, mund t'i paraqitet ndonjë personi ose organi për të marrë vendim. Nëse Palët nuk bien dakord në këtë mënyrë, mosmarrëveshja do të dorëzohet, me kërkesë të secilës Palë, në arbitrim në përputhje me procedurat e vendosura më poshtë.

2. Arbitrimi do të jetë një gjykatë prej tre arbitra të përbërë si më poshtë:

a) Brenda 30 ditëve pas marrjes së kërkesës për arbitrim, çdo Palë do të emërojë një arbitër. Brenda 60 ditëve të emërimit të këtyre dy arbitrave, ata me marrëveshje do të caktojnë një arbitër të tretë, i cili do të veprojë si kryetar i Gjykatës së Arbitrimit.

b) Në qoftë se Palët nuk arrijnë të emërojnë një arbitër ose nëse arbitri i tretë nuk është caktuar në përputhje me nënparagrafin (a) të këtij paragrafi, secila Palë mund t'i kërkojë Presidentit të Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil për të përcaktuar një arbitër ose arbitrat brenda 30 ditëve. Nëse Presidenti i Këshillit është i së njëjtës kombësi me njerën nga Palët, zëvendëspresidenti i cili nuk është skualifikuar mbi këtë bazë, do të bëjë caktimet.

3. Përveç nëse është rënë dakord ndryshe, Gjykata e Arbitrimit do të përcaktojë limitet e juridiksionit të saj në përputhje me këtë Marrëveshje dhe do të vendosë rregullat proceduriale të saj. Gjykata, e formuar tashmë, mund të rekomandojë masa të përkohshme lehtësuese deri në vendimin e saj përfundimtar. Nën drejtimin e gjykatës ose me kërkesë të njërës nga Palët, mund të mbahet një konferencë për të përcaktuar saktësisht çështjet për t'u arbitruar, si dhe procedurat specifike jo më vonë se 15 ditë pasi gjykata është formuar plotësisht.

4. Përveç nëse është rënë dakord ndryshe ose nëse është drejtuar nga gjykata, secila Palë do të dorëzojë një memorandum brenda 15 ditëve gjatë kohës kur gjykata tashmë është formuar plotësisht. Përgjigjet do të jepen 60 ditë më vonë. Gjykata do të mbajë një seancë dëgjimi me kërkesë të secilës Palë ose dhe me iniciativë të saj brenda 15 ditëve pasi përgjigjet janë dhënë.

5. Gjykata do të përpiqet të përgatisë një vendim me shkrim brenda 30 ditëve pas përfundimit të dëgjimit ose nëse nuk është mbajtur ndonjë seancë dëgjimi, pas datës kur të dyja përgjigjet janë dorëzuar. Vendimi i shumicës së gjykatës do të jetë mbizotërues.

6. Palët mund të dorëzojnë kërkesat për sqarimin e vendimit brenda 15 ditëve, pasi ai është përgatitur dhe çdo sqarim i dhënë do të jepet brenda 15 ditëve të një kërkese të tillë.

7. Çdo Palë do t'i japë efikasitet të plotë çdo vendimi ose verdikti të Gjykatës së Arbitrimit, deri në shkallën që është në përputhje me ligjet e saj kombëtare.

8. Shpenzimet e Gjykatës së Arbitrimit, përfshi pagesat dhe shpenzimet e arbitrave, do të ndahen në mënyrë të barabartë nga Palët. Çdo shpenzim i bërë nga Presidenti i Këshillit të Organizatës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar në lidhje me procedurat e paragrafit 2b të këtij neni, do të konsiderohet pjesë e shpenzimeve të Gjykatës së Arbitrimit.

Neni 15
Përfundimi

Çdo Palë mund t'i japë në çdo kohë njoftim me shkrim Palës tjetër për vendimin e saj për përfundimin e kësaj Marrëveshjeje. Një njoftim i tillë do t'i komunikohet njëkohësisht Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil. Marrëveshja do të përfundojë në mesnatë (në vendin e marrjes së njoftimit të Palës tjetër) menjëherë para përvjetorit të parë të datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër, në qoftë se njoftimi nuk tërhiqet në marrëveshje nga Palët para fundit të kësaj periudhe. Nëse Pala tjetër dështon në marrjen e këtij njoftimi, ai do të konsiderohet si i marrë nga Pala tjetër 14 ditë pas datës së marrjes së njoftimit nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

Neni 16
Regjistrimi në ICAO

Kjo Marrëveshje dhe të gjitha amendamentet e deritanishme do të regjistrohen në Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

Neni 17
Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje dhe anekset e saj do të hyjnë në fuqi nëpërmjet shkëmbimit të notave diplomatike, që konfirmojnë që secila Palë ka përfunduar procedurat e saj ligjore kombëtare për hyrjen në fuqi të Marrëveshjes.

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

Bërë në Uashington, më 24 shtator 2003 në dy kopje në gjuhën shqipe dhe në gjuhën angleze, çdo tekst është autentikisht i barabartë.

ANEKSI I
Transporti ajror i rregullt

Seksioni 1
Rrugët

Shoqëritë ajrore të çdo Pale të përcaktuara sipas këtij aneksi, në përputhje me termat e përcaktimit të tyre do të titullohen për të kryer transportin ajror ndërkombëtar të rregullt ndërmjet pikave në rrugët vijuese:

A) Rrugët për shoqërinë ajrore ose shoqëritë ajrore të përcaktuara nga Qeveria e Shteteve të Bashkuara:

1. Nga pikat pas Shteteve të Bashkuara nëpërmjet Shteteve të Bashkura dhe pikave ndërmjetëse në një pikë ose pikat në Shqipëri dhe më tej.

2. Për shërbimet vetëm kargo ose shërbime, ndërmjet Shqipërisë dhe çdo pike ose pikave.

B) Rrugët për shoqërinë ajrore ose shoqëritë ajrore të përcaktuara nga Qeveria e Shqipërisë:

1. Nga pikat pas Shqipërisë nëpërmjet Shqipërisë dhe pikave ndërmjetëse në një pikë ose pikat në Shtetet e Bashkuara dhe më tej.

2. Për shërbimet vetëm kargo ose shërbime, ndërmjet Shteteve të Bashkuara dhe çdo pikë ose pika.

Seksioni 2
Fleksibiliteti operacional

Çdo shoqëri ajrore e përcaktuar mund që në një ose në të gjitha fluturimet dhe sipas opsioneve të saj:

1. të kryejë fluturime në një ose në të dy drejtimet;

2. të kombinojë numra të ndryshëm fluturimi brenda operimit të një avioni;

3. të shërbejë në pikat pas, ndërmjetëse, në pikat pas dhe në pikat në territoret e Palëve në rrugë në çfarëdo kombinimi dhe rregulli;

4. të mos bëjë ndalesa në ndonjë pikë ose pika;

5. të transferojë trafik nga ndonjë avion i tij në një nga avionët e tjerë të tij në ndonjë pikë në rrugë;

6. të shërbejë në pikat pas ndonjë pike në territorin e saj me ose pa ndryshim të avionit ose numrit të fluturimit dhe të mbajë, të reklamojë shërbime të tilla tek publiku si shërbime të plota, pa limite drejtimi ose gjeografike dhe pa humbje të ndonjë të drejte për të bërë trafik të lejueshëm sipas kësaj Marrëveshjeje, me kusht që (me përjashtim të shërbimeve vetëm për kargo) shërbimi t'i shërbejë një pike në territorin e Palës që përcakton shoqërinë ajrore.

Seksioni 3

Shkëmbimi i masave

Mbi çdo segment ose segmente të një rruge si më lart, ndonjë shoqëri ajrore e përcaktuar mund të kryejë transport ajror ndërkombëtar pa ndonjë kufizim për këmbim në ndonjë pikë të rrugës, në tipin ose numrin e avionit që operohet, duke siguruar se (me përjashtim të shërbimeve vetëm për kargo) në drejtimin e daljes, të transportit pas një pike të tillë është vazhdim i transportit nga territori i Palës që ka përcaktuar shoqërinë ajrore dhe në drejtimin e hyrjes, transportin tek territori i Palës që ka përcaktuar shoqërinë ajrore është një vazhdim i transportit më tutje nga një pikë e tillë.

ANEKSI II

Transporti ajror çarter

Seksioni 1

A. Shoqëritë ajrore të secilës Palë të përcaktuara sipas këtij aneksi, duhet në përputhje me termat e përcaktimit të tyre të kenë të drejtën e kryerjes së trafikut ndërkombëtar çarter të pasagjerëve (dhe të bagazheve të tyre shoqëruese) dhe/ose kargo (duke përfshirë, por jo të kufizuar të, dërguesin e mallit, në mënyrë të veçantë dhe të kombinuar (çarter pasagjerë/kargo):

1. Ndërmjet çdo pike ose pika në territorin e Palës që ka përcaktuar shoqërinë ajrore dhe ndonjë pikë ose pika në territorin e Palës tjetër; dhe

2. Ndërmjet çdo pike ose pikave në territorin e Palës tjetër, dhe çdo pike ose pikave në një vend ose vende të treta duke siguruar se (me përjashtim në lidhje me çarter kargo) shërbime të tilla përbëjnë pjesë të një operimi të vazhdueshëm, me ose pa këmbim të avionit, që përfshin shërbime në vendin e tij me qëllim që të kryejë trafik lokal ndërmjet vendit të tij dhe territorit të Palës tjetër.

B. Në kryerjen e shërbimeve të mbuluara nga ky aneks, shoqëritë ajrore të secilës Palë, të përcaktuara sipas këtij aneksi kanë gjithashtu të drejtën: 1) të bëjnë ndalesa në çdo pikë që është brenda ose jashtë territorit të secilës Palë; 2) të kryejë trafik transit nëpërmjet territorit të Palës tjetër; 3) të kombinojë në të njëjtin avion trafikun me origjinë në territorin e njërës Palë, trafikun me origjinë në territorin e palës tjetër dhe trafikun me origjinë në një vend të tretë; 4) të kryejë transport ajror ndërkombëtar pa kufizim dhe me këmbim në çdo pikë të rrugës, në tipin ose numrin e avionit me të cilin operon, duke siguruar se (përveç në lidhje me çarterat kargo) në drejtimin në dalje, transportin përtej një pike të tillë është një vazhdim i transportit nga territori i Palës që ka përcaktuar shoqërinë ajrore dhe në drejtimin në hyrje, transportin tek territori i Palës që ka përcaktuar shoqërinë ajrore është një vazhdim i transportit nga përtej një pike të tillë.

C. Çdo Palë do të japë konsiderata të favorshme për aplikimin nga shoqëritë ajrore të Palës tjetër të kryejë trafik të pambuluar nga ky aneks mbi baza të njëjta dhe reciprociteti.

Seksioni 2

A. Çdo shoqëri ajrore e përcaktuar të kryejë transport ajror ndërkombëtar çarter me origjinë në territorin e secilës Palë dhe nëse është e një drejtimi ose mbi baza të udhëtimit me kthim, do të ketë opsionet që të veprojë në përputhje me ligjet dhe rregullat e çarterit, si dhe rregullat e vendit të tij ose të Palës tjetër. Nëse një Palë aplikon rregulla të ndryshme, rregullore, terma, kushte ose kufizime në një ose të më shumë shoqërive të saj ajrore, ose për shoqëri ajrore të vendeve të ndryshme, çdo shoqëri ajrore e përcaktuar do t'u nënshtrohet kritereve të tilla sa më pak kufizuese.

B. Sidoqoftë asgjë e përmbajtur në paragrafin e mësipërm nuk mund të kufizojë të drejtat e secilës Palë për t'i kërkuar shoqërive ajrore të përcaktuara sipas këtij aneksi nga Pala tjetër për të qëndruar në kërkesat në lidhje me mbrojtjen e fondeve të pasagjerëve dhe anulimit të pasagjerëve dhe rifinancimin e të drejtave.

Seksioni 3

Përveçse në lidhje me rregullat e mbrojtjes së konsumatorit të referuar në paragrafin paraprirës këtu, asnjë Palë nuk do t'i kërkojë ndonjë shoqërie ajrore të përcaktuar sipas këtij aneksi nga Pala tjetër, në lidhje me kryerjen e trafikut nga territori i asaj Pale tjetër ose të një vendi të tretë në një drejtim, ose mbi baza udhëtimi me kthim, për të dorëzuar më shumë se një deklaratë të konformitetit me ligjet e aplikueshme, rregulloret dhe rregullat, referuar sipas seksionit 2 të këtij aneksi ose heqjen dorë prej këtyre ligjeve ose rregullave të vendosura nga autoritetet zbatuese të aeronautikës.

ANEKSI III

Parimet e mosdiskriminimit dhe konkurrencës në sistemin kompjuterik të rezervimit

Njohja e nenit 2 (Konkurrenca e drejtë) të kësaj Marrëveshjeje u garanton shoqërive ajrore të të dyja Palëve një mundësi të drejtë dhe të barabartë për konkurrim.

Duke konsideruar se një nga aspektet më të rëndësishme të aftësisë së një shoqërie ajrore për të konkurruar është aftësia e saj për të informuar publikun për shërbimet e saj në një mënyrë të drejtë dhe të paanshme dhe se, prandaj, cilësia e informacionit rreth shërbimeve të shoqërisë ajrore e agjentëve të udhëtimit të cilët direkt shpërndajnë një informacion të tillë për udhëtarët dhe aftësia e një shoqërie ajrore për t'u ofruar këtyre agjentëve sisteme konkurruese rezervimi me anë të kompjuterit (SRK) që përfaqëson bazën e mundësive konkurruese për një shoqëri ajrore;

duke konsideruar se është e nevojshme në mënyrë të barabartë për të siguruar se interesat e konsumatorit të produkteve të transportit ajror janë të mbrojtura nga çdo keqpërdorim të një informacioni të tillë dhe paraqitje e tij e gabuar dhe se shoqëria ajrore dhe agjentët e saj të udhëtimit kanë mundësi efektive përdorimi në sisteme konkurruese rezervimi me anë të kompjuterit.

1. Palët bien dakord se SRK do të kenë displein parësor të integruar për të cilin:

a) Informacioni në lidhje me shërbimet ajrore ndërkombëtare, përfshi krijimin e lidhjeve në këto shërbime, do të jenë të shtypura dhe do të jepen (displei) të bazuar në kritere objektive dhe të mosdiskriminimit, që nuk janë të influencuar direkt ose indirekt nga shoqëria ajrore ose identiteti i tregut. Kritere të tilla do të aplikohen në mënyrë uniforme tek të gjitha shoqëritë ajrore pjesëmarrëse.

b) Të dhënat bazë të SRK duhet të jenë sa më të plota që të jetë e mundur.

c) Shitësit e SRK nuk do të fshijnë informacionet e dorëzuara nga shoqëritë ajrore pjesëmarrëse, informacione të tilla duhet të jenë të përpikta dhe transparente; për shembull, ndarje e kodit dhe ndryshimi i masave të fluturimit dhe fluturimet me ndalesa duhet të identifikohen qartë që kanë këto karakteristika.

d) Të gjitha SRK që janë të vlefshme për agjentët e udhëtimit të cilët direkt shpërndajnë informacione rreth shërbimit të shoqërisë ajrore tek publiku udhëtues në territorin e secilës Palë jo vetëm që duhet të jenë të detyruara për, por gjithashtu duhet të jetë e titulluar për të operuar në përputhje me rregullat e SRK që aplikohen në territorin ku SRK ka qenë në operim.

e) Agjentët e udhëtimit duhet të lejohen të përdorin çdo displei sekondar të vlefshëm nëpërmjet SRK për aq kohë sa agjenti i udhëtimit bën një kërkesë specifike për këtë displei.

2. Një Palë do të kërkojë që çdo shitës SRK që operon në territorin e tij të lejojë të gjitha shoqëritë ajrore me vullnet që të kryejnë pagesën në mënyrë jodiskriminuese për të marrë pjesë në

SRK e tij. Një Palë mund të kërkojë që të gjitha mjetet lehtësuese të shpërndarjes që një shitës sistemi siguron do të ofrohet mbi baza jodiskriminuese për shoqëritë ajrore pjesëmarrëse. Një Palë do të kërkojë që shitësit e SRK të paraqesin hapur mbi baza jodiskriminuese, objektive, pa ndikime të kompanisë ose të tregut, shërbimet ajrore ndërkombëtare të shoqërive ajrore pjesëmarrëse në të gjitha tregjet në të cilat ato dëshirojnë të shesin këto shërbime. Me kërkesë, një shitës SRK duhet t'i ketë të hapura hollësitë e të dhënave të tij bazë të kohëve të fundit dhe të procedurave të ruajtjes, kriteret e tij për shtypjen dhe renditjen e informacionit, peshën e dhënë për kritere të tilla dhe kriterin e përdorur për seleksionimin e pikave të lidhjes (konekshën) dhe futjen e fluturimeve të lidhura.

3. Shitësit SRK që operojnë në territorin e një Pale duhet të jenë të titulluar të sjellin, të mbajnë dhe të bëjnë të vlefshme pa pagesë SRK e tyre për agjencitë e udhëtimit ose kompanitë e udhëtimit, për të cilat biznesi i tyre kryesor është shpërndarja e produkteve në lidhje me udhëtimin në territorin e Palës tjetër, nëse SRK përputhet me këto parime.

4. Asnjë Palë në territorin e saj nuk do të imponojë ose të lejojë të imponojnë mbi shitësit e SRK të Palës tjetër kërkesa më shtrënguese në lidhje me hyrjen tek dhe përdorimin e mjeteve ndihmëse lehtësuese, seleksionimin dhe përdorimin e hardware teknik të SRK, si dhe të software dhe instalimet teknike të hardware SRK, sesa ato të imponuara mbi shitësit e saj të SRK.

5. Asnjë Palë në territorin e saj nuk do të imponojë ose të lejojë të imponojnë mbi shitësit e SRK të Palës tjetër kërkesa më kufizuese në lidhje me displein e SRK (përfshirë shtypjet dhe parametrat e SRK) operimit ose të shitjes, sesa të atyre të imponuara mbi shitësit e saj të SRK.

6. SRK në përdorim në territorin e një Pale që vepron në përputhje me këto parime dhe standarde të tjera përkatëse teknike dhe të sigurisë, rregulla mosdiskriminimi do të titullohet për të pasur hyrje efektive dhe në mënyrë uniforme në territorin e Palës tjetër. Një aspekt i kësaj është që një shoqëri ajrore e përcaktuar do të marrë pjesë në një sistem të tillë plotësisht si në territorin e vendit të vet po ashtu në një sistem të ofruar tek agjentët e udhëtimit në territorin e Palës tjetër. Pronarët/operatorët e SRK të një pale do të kenë të njëjtën mundësi tek SRK e operimit të tij që është konform me këto parime brenda territorit të Palës tjetër, po ashtu dhe për operatorët/pronarët e asaj Pale. Çdo Palë do të sigurojë që shoqëritë e saj ajrore dhe shitësit e saj të SRK të mos diskriminohen përkundrejt agjentëve të udhëtimit në territorin e vendit të tij për arsye të përdorimit të tyre ose posedimit të një SRK që operon gjithashtu në territorin e Palës tjetër.