



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KUVENDI**

PROJEKTLIGJ

Nr. _____, datë ____ / 2016

KODI AJROR I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË¹

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83, pika 1, 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:

**KAPITULLI I
OBJEKTI, SUBJEKTET DHE PARIMET E PËRGJITHSHME**

Neni 1

Parime të përgjithshme

1. Republika e Shqipërisë ka sovranitet të plotë dhe ekskluziv në hapësirën ajrore mbi territorin e saj.

¹ Ky ligj është përafuar pjesërisht me:

- Rregulloren (KE) Nr. **1008/2008** të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 24 shtator 2008 “Mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitetin Evropian”, Nr. CELEX 32008R1008, Fletore Zyrtare e Bashkimit Evropian L 293/2008.
- Rregulloren (KE) Nr. **1070/2009** të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, Rregulloren (KE) Nr. 1070/2009 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 21 tetor 2009, “Amendim i Rregulloreve (EC) Nr.549/2004, (EC) Nr.550/2004, (EC) Nr.551/2004 dhe (EC) Nr.552/2004 me qëllim përmirësimin e performancës dhe qëndrueshmërisë së sistemit të aviacionit evropian”, Nr. CELEX 32009R1070, Fletore Zyrtare e Bashkimit Evropian L 300/2009;
- Rregulloren (KE) Nr. **996/2010** të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 20 Tetor 2010 “Mbi investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil dhe shfuqizon Direktivën 94/56/EC”, Nr. CELEX 32010R0996, Fletore Zyrtare e Bashkimit Evropian L 295/2010;
- Rregulloren (KE) Nr. **300/2008** të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 11 mars 2008 “Për rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil dhe shfuqizimin e Rregullores (EC) Nr. 2320/2004”, Nr. CELEX32008R0300, Fletore Zyrtare e Bashkimit Evropian L 97/2008.

2. Përdorimi i hapësirës ajrore është i lirë, për sa kohë nuk është i kufizuar nga legjislacioni kombëtar shqiptar dhe marrëveshjet ndërkombëtare, të zbatueshme në Republikën e Shqipërisë.

3. Hapësira ajrore e Republikës së Shqipërisë, në zbatim të marrëveshjeve ndërkombëtare, organizohet në kuadër të përdorimit të një qielli të përbashkët evropian.

Neni 2 **Qëllimi**

Ky Kod ka për qëllim rregullimin ligjor të përdorimit të hapësirës ajrore shqiptare dhe të marrëdhënieve juridike në fushën e transportit ajror.

Neni 3 **Fusha e zbatimit të ligjit**

1. Ky Kod zbatohet për aviacionin civil dhe rregullon veprimtarinë e avionëve civilë:

- a) të regjistruar në Republikën e Shqipërisë;
- b) për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi sipas nenit 32 të këtij Kodi;
- c) të regjistruar në një shtet tjetër, por që operojnë me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë, sipas nenit 18 të këtij Kodi.

2. Ky Kod rregullon veprimtarinë e avionëve të parashikuar në pikën 1 të këtij neni, edhe kur ata operojnë jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, përveçse kur e drejta ndërkombëtare publike kërkon zbatimin e dispozitave ligjore të huaja.

3. Nëse ligji kombëtar i huaj, në përputhje me të drejtën ndërkombëtare publike, merr efekte ekstraterritoriale dhe i referohet çështjeve, të cilat rregullohen sipas pikës 2 të nenit 1 të këtij Kodi, ose që janë ndryshe të lidhura me aviacionin, ky ligj do të zbatohet në territorin e Republikës së Shqipërisë vetëm për aq sa nuk është në kundërshtim me legjislacionin shqiptar në fuqi.

4. Dispozitat e këtij Kodi nuk zbatohen për avionët shtetërorë, përveç rasteve të parashikuara ndryshe në këtë Kod, në përputhje me Konventën e Çikagos. Për avionët shtetërorë, zbatohen dispozitat e legjislacionit përkatës.

Neni 4 **Trafiku ajror në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë**

Në përputhje me dispozitat e këtij Kodi, lejohen të përdorin hapësirën

ajrore të Republikës së Shqipërisë:

- a) avionët e regjistruar në Republikën e Shqipërisë;
- b) avionët shtetërorë të Republikës së Shqipërisë;
- c) avionët e regjistruar në një shtet anëtar të BE-së ose një shtet palë në marrëveshjen shumëpalëshe për krijimin e zonës evropiane të përbashkët të aviacionit, siç përcaktohet në këtë marrëveshje;
- ç) avionët e regjistruar në një shtet tjetër, i cili nuk është palë në marrëveshjen shumëpalëshe, por që operojnë në bazë të marrëveshjeve të tjera ndërkombëtare për shërbimet ajrore.

Neni 5 Përkufizime

Në këtë Kod termat e mëposhtëm kanë këto kuptime²:

1. “Aerodrom” është një zonë e përcaktuar (duke përfshirë çdo ndërtesë, instalim, dhe pajisje) në tokë ose mbi ujë, ose mbi një strukturë fikse në tokë, fikse në det, ose strukturë lundruese që do të përdoret tërësisht ose pjesërisht për mbërritjen, nisjen dhe lëvizjen e avionëve mbi sipërfaqe.

2. “Aeroport ndërkombëtar” është çdo aerodrom i caktuar nga shteti si një aeroport i hyrjes dhe daljes në të cilin kryhen shërbime të lidhura me doganat, të kalimit të kufirit, shëndetit publik, të karantinës së kafshëve dhe bimëve dhe procedurave të ngjashme.

3. “Autoriteti i Investigimit” është Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve të Sigurisë së operimit në Aviacionin Civil (AKISA).

4. “Avion” është një makinë, e cila mund të qëndrojë në atmosferë nga kundërveprimi i ajrit, përveç kundërveprimi të ajrit kundrejt sipërfaqes së tokës.

Ky term përfshin xhiroplanët; helikopterët; balonat me motor (dirigibles); deltaplanët ose mjetet fluturuese pa motor (gliders); hidroplanët; aeroplanët; balonat me fluturim të lirë dhe ato të kontrolluara/të lidhura me tokën; deltaplanët ose mjetet fluturuese, që manovrohen nga toka; parashutat; modelet fluturuese; pajisjet sportive fluturuese, si dhe mjetet e tjera fluturuese, të cilat mund të përdorin hapësirën ajrore, me kusht që ato të veprojnë në një lartësi më të lartë se tridhjetë metra mbi nivelin e detit ose të tokës.

5. “Avionë civilë” janë të gjithë avionët, përjashtuar avionët shtetërorë.

6. “Avionë shtetërorë” do të konsiderohen avionët e përdorur në shërbimet e ushtrisë, doganës dhe policisë.

7. “Blloku funksional ajror” është një bllok i hapësirës ajrore i bazuar në

² Disa nga akronimet në këtë Kod i përgjigjen terminologjisë origjinale të *acquires BE dhe ICAO*.

kërkesat operacionale dhe i përcaktuar pavarësisht kufijve shtetërorë, ku ofrimi i shërbimeve të lundriorganizimit ajror dhe funksionet e lidhura me to orientohen dhe optimizohen nga performanca, me synimin për të prezantuar në secilin bllok funksional të hapësirës ajrore, një bashkëpunim sa më të madh ndërmjet ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror ose, kur është e përshtatshme, një ofruesi të integruar.

8. “Detyrim ndërkombëtar” është një detyrim që buron nga një marrëveshje ndërkombëtare e ratifikuar ose aderuar nga Republika e Shqipërisë dhe në veçanti marrëveshja shumëpalëshe.

9. “EASA” është Agjencia Evropiane për Sigurinë e Aviacionit.

10. “Eurocontrol” është Organizata Evropiane për Sigurinë e Lundrimit Ajror.

11. “ICAO” është Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

12. “Konventa e Çikagos” është konventa për aviacionin civil ndërkombëtar, e hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944, si dhe ndryshimet dhe shtojcat e saj, të pranuar ligjërisht nga Republika e Shqipërisë.

13. “Marrëveshje shumëpalëshe” është marrëveshja shumëpalëshe, shtojcat dhe Protokollit I i saj, për krijimin e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (ZPEA), e ratifikuar me ligjin nr.9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Evropian dhe shteteve anëtare të tij, të Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe misionit administrativ të përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, “Për krijimin e një zone të përbashkët të Aviacionit Evropian”, në vijim referuar si marrëveshja shumëpalëshe.

14. “Marrëveshje ndërkombëtare” është marrëveshja ndërkombëtare e ratifikuar nga Republika e Shqipërisë dhe në veçanti marrëveshja shumëpalëshe.

15. “Ministri” është ministri, i cili është përgjegjës në fushën e transportit ajror.

16. “Ndërveprimi” është ndërveprimi mes sistemeve të ndryshme, pajisjeve zëvendësuese, dhe procedurat e lidhura me to për Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror.

17. “Niveli i Pranuar i Sigurisë së Operimeve” është shkalla minimale e objektivave të sigurisë së operimit të pranuar nga autoriteti mbikëqyrës, për t’u arritur nga operatorët apo ofruesit e shërbimeve.

18. “Përdorim fleksibël i hapësirës ajrore” është një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore i zbatuar në hapësirën e RSH, dhe atë të ZPEA, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, mbi bazën e “Manualit të

menaxhimit të hapësirës ajrore për zbatimin e konceptit të përdorimit fleksibël të hapësirës ajrore” të nxjerrë nga Eurocontrol.

19. “Programi Shtetëror i Sigurisë së operimit (SSP)” është një set i integruar i rregulloreve dhe aktiviteteve me qëllim menaxhimin e sigurisë së operimit të aviacionit dhe arritjen e nivelit të pranueshëm të sigurisë së operimeve.

20. “Punë Ajrore” është operimi i një avioni në të cilin ky i fundit përdoret për shërbime të specializuara të tilla si bujqësi, ndërtim, fotografim, studim, vëzhgim dhe patrullim, kërkim-shpëtim, reklamime ajrore etj.

21. “Siguri e operimit (safety)” është gjendja në të cilën rreziqet e shoqëruara me aktivitetet e aviacionit, të lidhura me ose në mbështetje të drejtpërdrejtë të operimit të avionit, zvogëlohen dhe kontrollohen në një nivel të pranueshëm.

22. “Siguri (security)” është mbrojtja e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme. Ky objektivi arrihet nëpërmjet kombinimit të masave, burimeve njerëzore dhe materiale.

23. “Sipërmarrje” është çdo person fizik ose juridik, qoftë fitimprurës ose jo, ose çdo organ tjetër zyrtar, qoftë me personalitetin e vet juridik ose jo.

24. “Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë së operimit (SMS)” është një qëndrim sistematik mbi menaxhimin e sigurisë së operimit, duke përfshirë dhe strukturat e nevojshme organizative, përgjegjësitë, politikat dhe procedurat dhe përfshin çdo sistem menaxhimi që në mënyrë të pavarur ose të integruar me sistemet e tjera të menaxhimit në organizatë, adreson menaxhimin e sigurisë së operimit.

25. “Shërbim ajror” është një fluturim ose një seri fluturimesh për transportim të pasagjerëve, ngarkesave dhe/ose postës për qëllim fitimi dhe/ose me qira;

26. “Transportues ajror i huaj” është transportuesi ajror i vendeve të treta jashtë ZPAE-së, siç përcaktohet në Marrëveshjen Shumëpalëshe.

27. “Transport ajror publik” janë operimet e avionëve të përfshirë në transportin e pasagjerëve, mallrave ose postës për fitim ose me qira, të hapura për publikun.

28. “Transportuesi ajror i ZPEA-së” është transportuesi ajror, i licencuar sipas marrëveshjes shumëpalëshe.

29. “Transport ajror i përgjithshëm” janë të gjithë operimet e aviacionit civil të ndryshme nga shërbimet ajrore të programuara dhe operimet ajrore jo-të programuara për qëllime fitimi ose me qira.

30. “ZPEA” është Zona e Përbashkët Evropiane e Aviacionit, siç është përcaktuar në marrëveshjen shumëpalëshe.

Neni 6
Autoritetet përgjegjëse

Autoritetet përgjegjëse, në përputhje me këtë Kod, janë:

1. Ministri;
2. Autoritetet në varësi të ministrit:
 - a) Autoriteti i aviacionit civil;
 - b) Autoriteti i investigimit.
3. Entet që kryejnë funksione në përputhje me këtë Kod:
 - a) Ofruesi (ofruesit) i shërbimeve të lundrimit ajror;
 - b) Enti menaxhues i aeroportit.

Neni 7
Ministri

1. Ministri cakton kuadrin e politikës së përgjithshme të aviacionit civil dhe është autoriteti më i lartë në fushën e aviacionit civil.

2. Ministri, është përgjegjës për:

- a) zbatimin e politikës së aviacionit civil të Republikës së Shqipërisë;
- b) negocimin dhe nënshkrimin e marrëveshjeve dypalëshe dhe shumëpalëshe për transportin ajror;
- c) përfaqësimin e Republikës së Shqipërisë në organizata ndërkombëtare të aviacionit civil, si dhe në kuadër të marrëveshjes shumëpalëshe;
- ç) nxjerrjen e akteve nënligjore, të nevojshme për zbatimin e këtij Kodi dhe të legjislacionit ndërkombëtar si dhe në kuadër të marrëveshjes shumëpalëshe.

3. Pika 2 e këtij neni nuk kufizon fuqinë e ministrave të tjerë, për të nxjerrë e miratuar rregullore, sikurse parashikohet në këtë Kod.

4. Në përmbushjen e këtyre funksioneve, ministri këshillohet me ministritë dhe institucionet e tjera dhe, sipas rastit, me palët e interesuara.

Neni 8
Autoriteti i Aviacionit Civil

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, në vijim AAC, është ent publik, me vetëfinancim, në varësi të ministrit.

2. Organizimi dhe funksionimi i AAC-së përcaktohen me ligj të veçantë.

3. AAC është përgjegjëse për ushtrimin e funksioneve dhe zbatimin e detyrimeve të përcaktuara në këtë Kod dhe në aktet e tjera të dala në zbatim të tij.

4. AAC ushtron funksionet e autoritetit kombëtar të mbikëqyrjes në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

5. Në rast të një ankimi kundër një vendimi të AAC-së, i marrë në përputhje me dispozitat e këtij Kodi ose të akteve të tjera në zbatim të tij, zbatohen rregullat e Kodit të Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë.

6. Drejtori ekzekutiv i AAC-së ka të drejtë të bëjë përjashtime nga zbatimi i parashikimeve në fuqi, me kusht që pas një studimi të kryer mbi sigurinë, të arrihet në konkluzionin që mospërputhshmëria nuk çënon sigurinë ajrore dhe masat e marra do të ruajnë të njëjtin nivel sigurie me atë të kërkuar nga rregullat në fuqi.

7. Tarifat e vendosura për shërbimet që ofron AAC-ja, administrimi i të ardhurave të përftuara nga këto shërbime dhe mënyra e llogaritjes së tyre përcaktohen në ligjin për organizimin dhe funksionimin e AAC-së.

Neni 9

Organizimi i hapësirës ajrore

1. Ministri përgjegjës për transportin dhe ministri përgjegjës për mbrojtjen janë përgjegjës për organizimin e hapësirës ajrore kombëtare dhe rregullimin e përdorimit të saj.

2. Për koordinimin e veprimeve brenda fushëveprimit të kompetencave të tyre, në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore dhe kontrollin e zonave të sigurisë rreth aeroporteve civile, krijohet Komiteti i Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare me përfaqësues të ministrisë përgjegjëse për transportin dhe ministrisë përgjegjëse për mbrojtjen.

3. Organizimi, detyrat, dhe funksionimi i komitetit, si dhe rregullat për koordinimin dhe bashkëpunimin mbi organizimin e hapësirës ajrore përcaktohen me urdhër të përbashkët të ministrit përgjegjës për transportin dhe ministrit përgjegjës për mbrojtjen.

Neni 10

Programi Shtetëror i Sigurisë së operimit

1. Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës për:

a) krijimin e një Programi Shtetëror të Sigurisë së operimit (State Safety Programme);

b) përditësimin dhe zbatimin e SSP;

c) koordinimin me institucionet që kanë ndikim në sigurinë e operimit në aviacion, e që janë pjesë në hartimin, përditësimin dhe zbatimin e SSP.

2. Çdo ofrues shërbimesh në transportin ajror duhet të krijojë dhe mirëmbajë një Sistem të Menaxhimit të Sigurisë (SMS) në përputhje me gamën, natyrën dhe kompleksitetin e operimeve të autorizuara për t'u kryer sipas përcaktimeve të çertifikatës dhe në raport me risqet dhe rreziqet mbi sigurinë e operimeve.

3. Rregullat për krijimin e një SMS-je përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

KAPITULLI II OPERIMET NË TRANSPORTIN AJROR

Neni 11

Kategoritë e operimeve të transportit ajror

Operimet e transportit ajror përfshijnë shërbimet ajrore tregtare, punët ajrore, fluturimet për qëllime private dhe operimet e tjera të avionit përfshirë operimet e avionëve shtetërorë.

Neni 12

Operimet tregtare në transportin ajror

Operime të transportit ajror tregtar (CAT) nënkuptojnë operimet tregtare të avionëve për transport pasagjeresh, mallrash ose poste me shpërblim ose qira apo operime të tjera kundrejt çdo forme shpërblimi.

Operimet tregtare në transportin ajror mund të jenë shërbime ajrore të programuara ose shërbime ajrore jo-të programuara.

Rregullat dhe procedurat për kryerjen e shërbimeve ajrore të programuara dhe shërbimeve ajrore jo-të programuara përcaktohen me rregullore të ministrit, siç përcaktohet në shkronjën “ç” të nenit 7 të këtij ligji.

Neni 13

Shërbimet ajrore të programuara

Shërbime ajrore të programuar (scheduled) janë një seri fluturimesh që kanë veçoritë:

a) në çdo fluturim vendet dhe/ose kapaciteti për të transportuar ngarkesë dhe/ose postë janë të disponueshme për blerje individuale nga publiku (ose direkt nga transportuesi ajror, ose nga agjentët e tij të autorizuar);

b) operohen në rrugët e përcaktuara paraprakisht sipas një orari të

publikuar, ose një seri fluturimesh me frekuence të rregullt.

Neni 14

Shërbimet ajrore jo-të programuara

Shërbimet ajrore jo-të programuara (non-scheduled) përfshijnë fluturimet charter, fluturimet taxi, fluturimet sportive dhe çdo operim tjetër të transportit ajror tregtar i cili nuk është shërbim ajror i programuar.

Neni 15

Fluturimet për qëllime private

Fluturimet për qëllime private përfshijnë operimet e një avioni me anë të të cilit një person ose sipërmarrje, kryen operime jo-tregtare në trafikun ajror kombëtar ose ndërkombëtar për transport të personave dhe sendeve për përdorim të vetjak.

Në këto lloj fluturimesh, personi ose sipërmarrja që vepron si operator i avionit, kryen transportin pa shpërblim të mallrave, personave, punonjësve dhe bashkëpunëtorëve të biznesit dhe bagazheve të tyre.

Rregullat për operimin e fluturimeve për qëllime private, dhe kushtet e avionëve që lejohen të përdoren për këto lloj fluturimesh përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

Neni 16

Punë ajrore

1. Çdo person fizik ose juridik për të kryer shërbime të caktuara të punëve ajrore, duhet të jetë i pajisur me çertifikatë operimi për punë ajrore të lëshuar nga AAC.

2. Kriteret, mënyra e kryerjes së shërbimeve të punëve ajrore, kushtet sipas të cilave lëshohet, refuzohet, pezullohet, hiqet, rinovohet ose ndryshohet një çertifikatë operimi për punë ajrore, si dhe formati përkatës, përcaktohen me rregullore të miratuar nga Ministri.

3. Mospërbushja e kërkesave siç parashikohet në pikën 2 të këtij neni do të shoqërohet me marrjen e një vendimi për moslëshimin e çertifikatës ose pezullimin e saj, sipas rastit. Në rastin e pezullimit të çertifikatës, afati nuk do të kalojë 60 ditë nga marrja e vendimit. Mos përbushja e kërkesave brenda afatit të përcaktuar në vendimin e pezullimit do të shoqërohet me marrjen e një vendimi për revokim të çertifikatës.

Neni 17
Fluturimet sportive

1. Çdo person fizik ose juridik, për të kryer fluturime sportive do të pajiset me leje për fluturime sportive të lëshuar nga AAC.

2. Kërkesat për kryerjen e fluturimeve sportive, mënyra e organizimit të fluturimeve sportive, procedura për lëshimin, refuzimin, pezullimin, heqjen, rinovimin e një leje, formati përkatës do të përcaktohen me rregullore të miratuar nga Ministri.

3. Kërkesat për një operim të rregullt e të sigurt, mënyra e organizimit të fluturimeve sportive, procedura për lëshimin, refuzimin, pezullimin, heqjen, rinovimin e një leje, formati përkatës do të përcaktohen me rregullore të miratuar nga Ministri.

4. Mos përmbushja e kërkesave siç parashikohet në pikën 3 të këtij neni do të shoqërohet me marrjen e një vendimi për mos lëshimin e lejes ose pezullimin e saj, sipas rastit. Në rastin e pezullimit të lejes, afati nuk do të kalojë 60 dite nga marrja e vendimit. Mos përmbushja e kërkesave brenda afatit të përcaktuar në vendimin e pezullimit do të shoqërohet me marrjen e një vendimi për revokim të lejes.

5. Mënyra e kryerjes së fluturimeve dhe rregullat që kanë të bëjnë me gliders, balonat, avionët ultra të lehtë dhe avionët me krahë motorik dhe krahë për fluturim të lirë (hanggliders, paragliders etj.), ashtu edhe për hedhjet me parashuta, sfilatat e avionëve dhe organizimet e konkurseve do të përcaktohen në një rregullore të miratuar nga Ministri.

6. Rregullat për aktivitete ushtarake me parashuta do të përcaktohen në një rregullore të miratuar nga Ministri i Mbrojtjes.

Neni 18
Licenca e operimit

1. Asnjë sipërmarrje e themeluar në Republikën e Shqipërisë nuk do të lejohet të kryejë transportin e pasagjerëve, të postës dhe ngarkesave nga ajri, për qëllime fitimi, nëse nuk i është dhënë licenca përkatëse e operimit.

2. Një sipërmarrje që plotëson kërkesat e këtij kodi ka të drejtë të marrë një licencë operimi, e cila përfshihet në kategorinë VII.7 të legjislacionit për licencat në Republikën e Shqipërisë. Dokumentet provuese dhe shoqëruese për marrjen e licencës së operimit shqyrtohen nga AAC si autoritet kompetent licencues.

3. Licenca e operimit është një autorizim i dhënë nga autoriteti kompetent licencues një sipërmarrjeje, duke lejuar që ajo të ofrojë shërbime ajrore të përcaktuara në licencën e operimit.

4. Licenca e operimit nuk ruan më vlefshmërinë e saj, nëse ka ndonjë mospërputhje me kërkesat e këtij Kodi dhe aktet nënligjore në zbatim.

5. Kategoritë e mëposhtme të shërbimeve ajrore janë të përjashtuara nga mbajtja e një licence operimi:

a) shërbime ajrore të kryera nga avionë pa ndezje motorike dhe/ose avionë me fuqi ultra të lehtë; dhe

b) fluturime lokale.

Neni 19

Kushtet për dhënien e licencës së operimit

1. Një sipërmarrje ka të drejtë të pajiset me licencë operimi sipas pikës 2 të nenit 18 të këtij kodi, nëse plotëson kërkesat e mëposhtme:

a) vendi kryesor i veprimtarisë është Republika e Shqipërisë;

b) zotëron një çertifikatë të vlefshme të operatorit ajror (AOC) të lëshuar sipas nenit 21 të këtij kodi;

c) ka një ose më shumë avionë në dispozicion përmes pronësisë ose marrëveshjes së qirasë së avionit pa personelin dhe sigurimin (qira e thatë-dry lease);

ç) objekti kryesor i veprimtarisë është vetëm transporti ajror ose transporti ajror i kombinuar me çdo operim tjetër tregtar të avionëve apo transporti ajror i kombinuar me riparim dhe mirëmbajtje avionësh;

d) struktura organizative e saj, mundëson autoritetin licencues kompetent të zbatojë dispozitat e këtij kodi dhe akteve nënligjore në zbatim të tij lidhur me licencën e operimit;

dh) shteti shqiptar dhe/ose shtetas të saj zotëron dhe vazhdon të zotërojë më shumë se 50 % të sipërmarrjes, dhe e kontrollojnë efektivisht atë, në mënyrë të drejtpërdrejtë, ose jo të drejtpërdrejtë nëpërmjet një ose më shumë sipërmarrjeve ndërmjetëse, përveçse kur është parashikuar ndryshe në një marrëveshje me një shtet anëtar të Bashkimit Europian, në të cilën shteti shqiptar dhe Bashkimi Evropian janë palë;

e) provon, në çdo kohë, se ka fuqi financiare të mjaftueshme për të kryer veprimtarinë e tij;

ë) provon një mbulim të mjaftueshëm sigurimi në rast aksidenti, veçanërisht për pasagjerët, bagazhin, ngarkesën, postën dhe palët e treta;

f) provon se ka një reputacion të mirë, veçanërisht, lidhur me deklarinimin zyrtar mbi një proces të mundshëm për shpallje falimenti.

2. Kriteret e hollësishme për dhënien e licencës së operimit për kryerjen e

shërbimeve ajrore përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 20

Refuzimi, pezullimi dhe heqja e licences së operimit

1. Kërkesa për pajisje me licencën e operimit refuzohet kur nuk plotësohen kushtet e parashikuara në nenin 19 të këtij Kodi.

2. Licenca e operimit pezullohet ose hiqet nga autoriteti kompetent licencues, kur konstatohet se:

a) pas një vlerësimi të situatës financiare, transportuesi ajror nuk përmbush më detyrimet aktuale apo të mundshme për një periudhë prej 12 muajsh;

b) llogaritë e audituara nuk janë paraqitur në AAC, edhe pas dy kërkesave të njëpasnjëshme;

c) në rast të pezullimit apo heqjes së AOC-së;

ç) operatori me qëllim, ose në mënyrë neglizhence jep të dhëna të pasakta ose të pavërteta në lidhje me një çështje të rëndësishme;

d) nuk përmbush më kërkesat për reputacionin e mire.

3. Në rastin e pezullimit të licencës së operimit, autoriteti kompetent licencues, ka të drejtë të japë një licencë të përkohshme për një afat jo më të gjatë se 12 muaj, gjatë të cilit operatori nën mbikëqyrje të vazhdueshme nga AAC-ja duhet të dëshmojë korrigjimin e mangësive që çuan në marrjen e këtij vendimi.

4. Një sipërmarrje ri aplikon për licencë operimi, kur:

a) nuk e ka filluar aktivitetin brenda 6 muajve nga data e lëshimit të licencës së operimit, ose e ka pezulluar aktivitetin për 6 muaj;

b) kur operatori është licencuar për operate me avionë me masë maksimale të ngritjes MTM më pak se 10 ton, dhe/ose më pak se 20 vende dhe ka qëllim të kryejë operate me avionë më të mëdhenj.

5. Procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin apo heqjen e licencës së operimit përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 21

Çertifikata e operatorit ajror

1. Çertifikata e operatorit ajror (AOC) është çertifikata që i lëshohet një sipërmarrje të transportit ajror, e cila provon se operatori i transportit ajror

tregtar ka aftësinë dhe organizimin profesional për të garantuar sigurinë e operimeve të përcaktuara në çertifikatë në përputhje me legjislacionin përkatës.

2. Subjekti, i cili ka objekt kryesor të veprimtarisë transportin ajror, duhet të zotërojë një AOC të vlefshme, të lëshuar nga AAC-ja.

3. Pajisja me AOC bëhet për subjekte, që provojnë për një organizim të përshtatshëm, për metodologji kontrolli dhe mbikëqyrjeje të operacioneve të fluturimit, programe trajnimi dhe plane mirëmbajtjeje të vazhdueshme, në përputhje me natyrën dhe shtrirjen e operimeve.

4. Procedurat dhe kërkesat për pajisjen me AOC përcaktohen me rregullore të veçantë të ministrit.

Neni 22

Transportuesit ajrorë të huaj

1. Transportuesit ajrorë të huaj, për të kryer shërbime ajrore pajisen me leje nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Për dhënien e lejes duhet të mbahen parasysh kushtet e përcaktuara në marrëveshjen dypalëshe ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe shtetit në fjalë.

2. Rregullat për dhënien e lejes për transportuesit ajror të huaj përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

Neni 23

Ushtrimi i të drejtave të trafikut

1. E drejta e trafikut do të thotë e drejta për të kryer një shërbim ajror ndërmjet dy aeroporteve, në zbatim të marrëveshjeve ndërkombëtare për shërbimet ajrore.

2. Transportuesit ajrorë të ZPEA-së lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara të trafikut në rrugët brenda territorit të ZPEA-së, pa ndonjë autorizim, sipas kushteve të Marrëveshjes shumëpalëshe, por ata duhet të paraqesin me shkrim në AAC, njoftimin për fluturimin e planifikuar.

3. Ushtrimi i të drejtave të trafikut dhe lejet, sipas nenit 22, mund të kufizohen apo refuzohen, nëse krijohen mbingarkesa serioze dhe/ose probleme mjedisore. Rregulla të mëtejshme për kufizimet apo refuzimet përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

4. Transportuesit ajrorë, të cilët, me vendim të Komisionit Evropian, i nënshtrohen një ndalimi operimi në zonën e ZPEA-së, nuk do të operojnë në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë.

Neni 24

E drejta e një transportuesi ajror kombëtar

Një transportues ajror kombëtar zgjedh në mënyrë të pavarur rrugët për të operuar në shërbimet ajrore të programuara në Republikën e Shqipërisë.

Një transportues ajror kombëtar mund të fillojë të operojë në shërbimet ajrore të programuara ndërkombëtare në një rrugë, në përputhje me kushtet e përcaktuara në marrëveshjet ndërkombëtare të ratifikuara.

Një transportues ajror kombëtar në mënyrë të pavarur do të vendosë nëse ai do të operojë shërbimet jo-të programuara ajrore ndërkombëtare.

Neni 25

Personeli i aviacionit

1. Çdo person, që vepron si anëtar i ekuipazhit të fluturimit të një avioni, duhet të jetë mbajtës i një licence, çertifikate ose dëshmie të kompetencës sipas kategorizimeve përkatëse, të dhëna apo të pranuar si të vlefshme, sipas këtij Kodi dhe akteve nënligjore, të dala në zbatim të tij.

2. Pika 1 e këtij neni zbatohet edhe për punonjësit e sektorëve të tjerë të aviacionit, si të shërbimeve të lundrimit ajror, të mirëmbajtjes, të operimit të fluturimit, operatorët e stacioneve aeronautike dhe për instruktorët e fluturimit.

3. Personeli i parashikuar në këtë nen dhe çdo personel tjetër i cili ushtron funksionet e tij në aviacionin civil nuk lejohet të ushtrojë këto funksione nën efektin e alkoholit, narkotikëve, ose stimulantëve të tjerë ose kur është në gjendje psikologjike që e bën atë të papërshtatshëm për të kryer detyrat e tij në mënyrën e duhur e të sigurtë.

Neni 26

Pranimi i licencave të huaja

1. Licencat e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit, të lëshuara ose të njohura si të vlefshme në një vend të huaj, pranohen si të vlefshme bashkë me privilegjet dhe çertifikatat që i përkasin licencave dhe pa asnjë vonesë të tepruar apo teste shtesë, në rast se ato bazohen mbi kërkesa, të cilat janë të njëjta ose më të larta se standardet e vendosura sipas këtij Kodi dhe akteve nënligjore në zbatim të tij.

2. Pika 1 e këtij neni zbatohet, gjithashtu, për licencat dhe kategorizimet për punonjësit e sektorëve të tjerë të aviacionit, si të shërbimeve të lundrimit ajror, të mirëmbajtjes, të operimit të fluturimit, operatorët e stacioneve aeronautike dhe për instruktorët e fluturimit në përputhje me rregulloret e miratuara nga Ministri.

Neni 27

Vlefshmëria e licencave dhe kategorizimeve

1. Në rast se mbajtësi i një licence apo i kategorizimeve sipas nenit 25 të këtij kodi nuk përmbush kërkesat e përcaktuara sipas këtij Kodi ose të rregulloreve, të dala në zbatim të tij, AAC-ja e njofton për mangësinë e vërejtur, duke i përcaktuar një afat kohor për korrigjim. Kur mbajtësi nuk merr masa për të korrigjuar mangësinë, brenda afatit të përcaktuar, licenca dhe kategorizimi pezullohen ose hiqen nga AAC-ja.

2. Vendimi për pezullimin apo heqjen e licencës, së bashku me arsyet përkatëse, i komunikohen me shkrim mbajtësit të licencës apo të kategorizimit.

3. Kur një licencë ose kategorizim është hequr, mbajtësi është i detyruar ta kthejë atë menjëherë tek AAC-ja.

4. Rregulla të hollësishme për kërkesat, vlefshmërinë, pezullimin dhe heqjen e licencës dhe të kategorizimeve, trajnimin dhe testimin e punonjësve, në zbatim të pikave 1, 2 e 3 të këtij neni dhe të neneve 25 e 26 të këtij Kodi, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 28

Çmimet dhe tarifat

1. Transportuesit ajror caktojnë lirisht çmimet dhe tarifat e shërbimeve ajrore.

2. Transportuesit ajror mbi bazën e reciprocitetit zbatojnë dispozitat përkatëse të marrëveshjeve dypalëshe dhe marrëveshjes shumëpalëshe .

3. Transportuesit ajrorë informojnë publikun për të gjitha tarifat ajrore për pasagjerët, postën dhe ngarkesat.

4. AAC merr të gjitha masat e nevojshme për parandalimin e tarifave dhe praktikave diskriminuese, çmimeve abuzivisht të larta si rezultat i një pozite dominuese dhe çmimeve abuzivisht shumë të ulëta.

5. Në informacionin e dhënë publikut për çmimin përfundimtar të biletës që do të paguhet, përfshihen tarifat ajrore të aplikuara si dhe të gjitha taksat, tarifat dhe shpenzimet që janë të pashmangshme dhe të parashikueshme në kohën e publikimit. Në çmimin përfundimtar të biletës duhet të specifikohen të paktën elementet e mëposhtëm:

- a) tarifa ajrore;
- b) taksat;
- c) tarifat aeroportuale;

d) kosto të tjera, tarifa ose taksa, si ato që kanë të bëjnë me sigurimin ose karburantin.

Për elementet sipas shkronjave b, c dhe d, informacioni jepet, në rastin kur ato janë pjesë e çmimit përfundimtar të biletës.

6. E drejta për t'u njohur me çmimet dhe nivelet e pagesave për shërbimet ajrore në një aerodrom të vendosur në territorin e Republikës së Shqipërisë, të hapur për publikun, do të jepet pa diskriminim të bazuar në kombësinë ose vendin e rezidencës së konsumatorit ose të vendit të themelimit të agjentit të transportuesit ajror ose të shitësit të biletave.

7. Ministri në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregullore për përcaktimin e rregullave të hollësishme, në mbështetje të pikave 1, 2 dhe 3 të këtij neni.

KAPITULLI III OPERIMI I AVIONIT

Neni 29 **Regjistrimi i avionit**

1. Shteti i regjistrimit është ai shtet, në regjistrin e të cilit është regjistruar avioni.

2. AAC mban regjistrin e avionëve civilë të Republikës së Shqipërisë.

3. Avioni regjistrohet në Republikën e Shqipërisë vetëm nëse:

a) nuk është i regjistruar në një shtet tjetër;

b) është në pronësinë:

i) e personave me shtetësi shqiptare, personave me shtetësi të një shteti anëtar të marrëveshjes shumëpalëshe, por që kanë leje qëndrimi të përhershme në Republikën e Shqipërisë;

ii) e një sipërmarrjeje, që ka vendin e saj kryesor të veprimtarisë në Republikën e Shqipërisë, me objekt kryesor të veprimtarisë transportin ajror;

iii) e një shoqërie të formuar në përputhje me ligjin e një shteti anëtar të Bashkimit Evropian ose të një shteti palë në marrëveshjen shumëpalëshe, regjistrimi i së cilës, administrata qendrore ose vendi kryesor i veprimtarisë ndodhen në atë shtet.

c) është marrë me qira të thatë nga një operator ajror i certifikuar nga AAC.

4. Operatori i avionit mund të regjistrohet në regjistër në vend të pronarit, në rast se përmbush kërkesat për regjistrimin, me përjashtim të pronësisë.

5. Në rrethana të veçanta AAC mund të lejojë përjashtime nga kërkesat e këtij neni.

6. Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregullore për përcaktimin e rregullave të hollësishme për kërkesat, përmbajtjen dhe procedurat e regjistrimit, si dhe për rrethanat e veçanta, të parashikuara në pikën 5 të këtij neni.

Neni 30

Shenja e shtetësisë dhe shenja e regjistrimit

Avionët shqiptarë mbajnë shenjën “ZA” të shtetësisë shqiptare dhe një shenjë të veçantë regjistrimi, që i jepet çdo avioni kur regjistrohet.

Neni 31

Heqja e avionit nga regjistri i avionëve civilë

Avioni hiqet nga regjistri i avionëve civilë, kur:

a) nuk ka çertifikatë të vlefshmërisë ajrore, të vlefshme gjatë tri viteve të fundit dhe pronari nuk mund ta marrë këtë çertifikatë brenda afateve kohore të caktuara;

b) kërkohet nga pronari i avionit;

c) nuk përmbushen më kërkesat e parashikuara në nenin 29 të këtij Kodi;

ç) ka humbur dhe nuk ka informacion për vendndodhjen e tij prej tre muajsh dhe operacionet e kërkim-shpëtimit kanë përfunduar. Ky rregull zbatohet edhe për avionët e çmontuar ose ata të shkatërruar plotësisht në një aksident.

Neni 32

Transferimi i përgjegjësisë

1. Ministri, nëpërmjet një marrëveshjeje me autoritetin kompetent të një shteti tjetër, ka të drejtë t'i transferojë atij përgjegjësinë për një avion të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, në përputhje me nenin 83 bis të Konventës së Çikagos.

2. Gjithashtu, ministri mund të pranojë, nëpërmjet një marrëveshjeje me autoritetin kompetent të një shteti tjetër, të marrë përgjegjësinë për një avion të regjistruar në atë shtet, në përputhje me nenin 83 bis të Konventës së Çikagos.

3. Në zbatim të nenit 83 bis të Konventës së Çikagos, çertifikata e vlefshmërisë ajrore, licenca e radios dhe licencat e personelit fluturues, të lëshuara nga shteti i operatorit, të lidhura me transferimin e përgjegjësisë sipas pikave 1 dhe 2 të këtij neni, do të njihen si të vlefshme nga AAC, nëse përmbushin kërkesat e Anekseve 1 deri në 8 të Konventës së Çikagos.

4. Njohja e çertifikatave dhe licencave të lëshuara nga shteti kontraktues do të bëhet menjëherë nga personeli inspektues i Autoritetit të Aviacionit Civil, pasi personeli i avionit paraqet një kopje të legalizuar të Marrëveshjes të lidhur mes shteteve sipas nenit 83 bis të Konventës së Çikagos.

Neni 33

Dokumentet e avionit

1. Një avion i regjistruar sipas nenit 29 të këtij ligji, për t'u përdorur në operacionet e shërbimeve ajrore, duhet të jetë i pajisur me një çertifikatë regjistrimi, një çertifikatë të vlefshmërisë ajrore dhe një licencë radio.

2. Rregulla të hollësishme për dokumentacionin e kërkuar, sipas pikës 1 të këtij neni, si dhe për lëshimin apo heqjen e çertifikatave dhe të licencave përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

3. Nenet 35 deri në 51 të këtij Kodi nuk cenojnë zbatimin e plotë dhe të pakufizuar të rregulloreve të përmendura më lart.

4. Dokumentet e parashikuara në pikën 1 të këtij neni, lëshohen, pezullohen, kufizohen dhe hiqen nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

Neni 34

Operimi në hapësirën ajrore shqiptare

1. Avionët shqiptarë operojnë në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë vetëm nëse janë regjistruar në regjistrin e avionëve civilë të Republikës së Shqipërisë.

2. Avionët, të cilët nuk janë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë, në përputhje me dispozitat e këtij Kodi, hyjnë/ operojnë në hapësirën ajrore shqiptare vetëm me leje paraprake të AAC-së, përveç rastit kur parashikohet ndryshe në marrëveshjen shumëpalëshe ose marrëveshje të tjera ndërkombëtare, të zbatueshme në shtetin e regjistrimit dhe në Republikën e Shqipërisë.

3. Në rastet e emergjencave, si kushtet e këqija të motit, aktivitetet humanitare, aktivitetet për mbrojtjen nga zjarri të njerëzve dhe vlerave materiale, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror mund të lëshojë një leje për hyrjen apo daljen përtej kufijve të miratuar dhe mund të pranojë ndryshime të rrugës së fluturimit të një avioni.

4. Në rast të hyrjes apo daljes së një avioni pa kërkesë dhe pa leje për të operuar, OSHLA duhet të njoftojë pa asnjë vonesë Ministrinë e Mbrojtjes dhe Ministrinë përgjegjëse për rendin publik.

Neni 35
Plani i Fluturimit

1. Një avion do të lejohet të fluturojë në hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë në bazë të një plani fluturimi të paraqitur paraprakisht tek ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror.

2. Plani i fluturimit do të thotë tërësia e të dhënave dhe informacionit në lidhje me një, ose pjesë të një fluturimi të mundshëm të një avioni.

3. Një avion shtetëror i huaj do të paraqesë një plan fluturimi, vetëm nëse për fluturimin e tij Ministria e Punëve të Jashtme ka lëshuar leje diplomatike dhe në rastin e avionëve shtetërorë ushtarake edhe me miratimin e Ministrisë së Mbrojtës. Leja mund të jetë për një fluturim ose vjetore.

4. Rregullat dhe procedurat për bashkërendimin e veprimeve sipas pikës 3 të këtij neni përcaktohen me udhëzim të përbashkët të ministrit përgjegjës për transportin dhe ministrit për punët e jashtme.

Neni 36
Çertifikatat e tipit

1. Avioni, përfshirë produktet, pjesët dhe instalimet e vendosura, duhet të jetë i pajisur me çertifikatë tipi, e cila përcakton modelin dhe çertifikon se ky model përmbush kërkesat e vlefshmërisë ajrore, si dhe vërteton miratimin për modelin e tipit të avionit.

2. Kur nuk plotësohen kërkesat për lëshimin e çertifikatës së tipit, mund të lëshohet një çertifikatë e tipit e kufizuar.

3. Kërkesat dhe procedurat e lëshimit të çertifikatës së tipit dhe çertifikatës së tipit të kufizuar përcaktohen me rregullore të Ministrit në përputhje me rregulloret evropiane.

Neni 37
Çertifikatat e vlefshmërisë ajrore

1. Avionit i lëshohet çertifikatë individuale e vlefshmërisë ajrore, ku vërtetohet përputhshmëria me modelin tip të miratuar në çertifikatën e tipit të tij, kur dokumentet përkatëse, inspektimet dhe testet tregojnë se është në kushte për operim të sigurt.

2. Çertifikata e vlefshmërisë ajrore mbetet e vlefshme për sa kohë ajo nuk pezullohet, hiqet apo përfundon dhe për sa kohë avioni mirëmbahet, në përputhje me kërkesat themelore të përcaktuara në këtë Kod dhe në aktet nënligjore, të dala në zbatim të tij.

3. Çertifikata e kufizuar e vlefshmërisë ajrore i lëshohet avionit, i cili ka marrë nga AAC-ja çertifikatën e tipit të kufizuar.

4. Kërkesat dhe procedurat për lëshimin e çertifikatës së vlefshmërisë ajrore dhe të çertifikatës të kufizuar të vlefshmërisë ajrore përcaktohen në përputhje me pikën 2 të nenit 33 të këtij Kodi.

Neni 38

Leje për fluturim

1. Leja për fluturim lëshohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil në rastet kur për avionin vendosen kufizime dhe kur këto kufizime nuk cenojnë kërkesat thelbësore për të kryer në mënyrë të sigurt një fluturim bazë.

2. Kërkesat dhe procedura e lëshimit të lejes së fluturimit përcaktohen në përputhje me pikën 2 të nenit 33 të këtij Kodi.

Neni 39

Përgjegjësia e pronarit për mirëmbajtjen

1. Pronari është përgjegjës për vazhdueshmërinë e vlefshmërisë ajrore të avionit të tij. Në transportin ajror tregtar kjo përgjegjësi mbahet nga operatori.

2. Pronari ose operatori duhet të sigurojë që fluturimi të kryhet vetëm nëse:

- a) avioni është në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore;
- b) çdo pajisje operationale dhe emergjence është korrektësisht e instaluar dhe në gjendje pune ose, kur nuk është në gjendje pune, të jetë qartësisht e identifikuar si e tillë;
- c) çertifikata e vlefshmërisë ajrore mbetet e vlefshme;
- ç) mirëmbajtja e avionit bëhet në përputhje me programin e mirëmbajtjes, të miratuar nga AAC-ja.

3. Përgjegjësitë e pronarit transferohen te qiramarrësi, në rastin e avionëve të dhënë me qira, nëse emri i qiramarrësit është shënuar në regjistër ose është përcaktuar saktësisht në kontratën e qirasë.

4. Vazhdueshmëria e vlefshmërisë ajrore është tërësia e proceseve, që sigurojnë se në çdo kohë në periudhën e tij të operimit, avioni përmbush kërkesat e vlefshmërisë në fuqi dhe kushtet për operim të sigurt.

Neni 40

Mirëmbajtja

1. Mirëmbajtja e avionit bëhet nga personeli ose subjekte të kualifikuara në mënyrë të përshtatshme për këtë qëllim.

2. Sipas këtij Kodi, mirëmbajtja është procesi i rinovimit, riparimit,

inspektimit, zëvendësimit, modifikimit ose rregullimit të defekteve të një avioni ose të pjesëve përbërëse, apo kombinim i tyre, me përjashtim të inspektimit të parafluturimit.

Neni 41

Çertifikatë lejimi për shërbim

1. Në përfundim të çdo mirëmbajtjeje, përpara kryerjes së fluturimit, jepet një certifikatë lejimi për shërbim.

2. Rregulla të hollësishme dhe procedurat për mirëmbajtjen e avionit, për punonjësit e mirëmbajtjes dhe për subjektet që merren me mirëmbajtjen, si dhe për miratimin e tyre, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 42

Vlefshmëria ajrore e avionëve të një shteti tjetër

1. Avionët e një shteti tjetër, që ulen në një aeroport shqiptar, i nënshtrohen inspektimit në vendqëndrimin e tyre, në rast se dyshohet për mospërbushje të standardeve ndërkombëtare të sigurisë në operim (*safety*). Këto inspektime mund të kryhen edhe në mungesë të ndonjë dyshimi të mundshëm, në përputhje me një procedurë kontrolli të menjëhershme, e cila duhet të jetë jodiskriminuese. Ky rregull zbatohet edhe për avionët e regjistruar në një shtet anëtar të Bashkimit Evropian ose në një shtet palë në marrëveshjen shumëpalëshe, siç parashikohet në nenin 11 të saj.

Termi “avionë të një shteti tjetër”, sipas këtij Kodi, i referohet një avioni, i cili nuk përdoret ose operohet nën kontrollin e një autoriteti kompetent të një shteti anëtar të Bashkimit Evropian ose të një shteti, palë në marrëveshjen shumëpalëshe.

2. Inspektimet në vendqëndrimin e avionit, sipas këtij neni, kryhen nga inspektorët e AAC-së.

3. Kur kryhet një inspektim në vendqëndrimin e avionit, sipas këtij Kodi, inspektorët duhet të bëjnë të gjitha përpjekjet e tyre, për të shmangur një vonesë të paarsyeshme të avionit që po inspektohet.

4. Kriteret dhe procedurat e vlerësimit të sigurisë përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 43

Informacioni për rezultatet

1. Në përfundim të një inspektimi në vendqëndrimin e avionit, piloti në komandë ose përfaqësuesi i operatorit informohet për rezultatet e inspektimit.

2. Në rast të defekteve serioze të avionit, raporti u dërgohet operatorit të avionit dhe Komisionit të Bashkimit Evropian.

Neni 44 **Mbajtja në tokë**

1. Kur mospërmbushja e standardeve të sigurisë rrezikon dukshëm sigurinë e fluturimit, operatorit të avionit i jepet mundësia të korrigjojë mangësitë përpara nisjes së fluturimit. Në rast se inspektori, që kryen inspektimin në vendqëndrimin e avionit, nuk është i bindur se veprimet korrigjuese do të kryhen përpara fluturimit, inspektori mban në tokë avionin derisa të eliminohet rreziku.

2. Në rast të mbajtjes në tokë të një avioni, AAC duhet të njoftojë menjëherë autoritetet kompetente të operatorit në fjalë dhe të shtetit të regjistrimit të avionit.

3. AAC në bashkëpunim me shtetin përgjegjës për operimin e avionit në fjalë ose shtetin e regjistrimit të avionit përcaktojnë kushtet e nevojshme, që duhet të përmbushë avioni për t'u lejuar të fluturojë në një aeroport, ku mangësitë mund të korrigjohen. Kur çertifikata e vlefshmërisë ajrore bëhet e pavlefshme, avioni lejohet të fluturojë vetëm nëse operatori merr leje nga shteti ose shtetet, mbi të cilat do të kryhet fluturimi.

Neni 45 **Ekuipazhi i fluturimit dhe kabinës**

1. Anëtar i ekuipazhit të fluturimit është personi i licencuar, i ngarkuar me detyra të rëndësishme për operimin e një avioni, gjatë një periudhe fluturimi.

2. Anëtar i ekuipazhit të kabinës është anëtar i ekuipazhit, i cili kryen, në interes të sigurisë së pasagjerëve, detyrat e caktuara nga operatorit ose piloti në komandën e avionit, por që nuk bën pjesë në ekuipazhin e fluturimit.

3. Numri dhe përbërja e ekuipazhit të fluturimit të avionit nuk duhet të jetë më pak se ai i përcaktuar në manualin e fluturimit dhe materialet e tjera udhëzuese të operimeve. Termi “manual i fluturimit” nënkupton manualin, që shoqëron çertifikatën e vlefshmërisë ajrore, i cili përmban kufizime, brenda të cilave avioni quhet i gatshëm për fluturim, përfshirë instruksionet dhe informacionin e nevojshëm për anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, për operimin e sigurt të avionit.

4. Ekuipazhet e fluturimit të avionëve përfshijnë anëtarë shtesë, mbi numrin minimal të specifikuar në manualin e fluturimit ose dokumentet e tjera të lidhura me çertifikatën e vlefshmërisë ajrore, kur kërkohet nga tipi i avionit, lloji i operacioneve të përfshira dhe kohëzgjatja e fluturimit.

5. Rregullat për përbërjen e ekuipazhit të fluturimit dhe të kabinës,

trajnimin e testimin e tyre përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 46

Piloti në komandë

1. Piloti në komandë është piloti i caktuar nga operatori ajror, ose, në rastin e aviacionit të përgjithshëm, nga pronari, i cili ka komandën e avionit dhe është përgjegjës për drejtimin e sigurt të fluturimit.

2. Piloti në komandë i një avioni, në komandim ose jo, është përgjegjës për operimin e avionit, në përputhje me rregullat e ajrit. Ai mund të shmanget nga këto rregulla vetëm në raste të veçanta, kur rrethanat e bëjnë të detyrueshme këtë shmangie, në interes të sigurisë së fluturimit.

Neni 47

Dokumentacioni i nevojshëm në bord

Avionët shqiptarë duhet të mbajnë në bord dokumentet e përcaktuara në rregulloren e miratuar nga ministri, në zbatim të këtij Kodi dhe në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 48

Lista minimale e pajisjeve

1. Operatori përcakton, për çdo avion, një listë minimale pajisjesh (LMP), e cila miratohet nga AAC dhe është pjesë e dokumentacionit të parashikuar në nenin 47 të këtij Kodi. Sipas këtij Kodi, termi "LMP" nënkupton listën e pajisjeve të nevojshme që, në kushte të veçanta, mund të jenë jofunksionale, e përgatitur nga operatori, në përputhje me listën model të pajisjeve minimale, përcaktuar për llojin e avionit nga prodhuesi ose më të kufizuar se ajo.

2. Avioni operon vetëm në përputhje me LMP-në. Përgjashtimisht nga ky rregull, AAC lejon operimin për rastet e parashikuara në rregulloren, sipas nenit 47 të këtij Kodi.

Neni 49

Transporti i armëve dhe municioneve të luftës

1. Operatori nuk do të transportojë, nëpërmjet ajrit, municione lufte, përveçse kur ai pajiset me leje me shkrim nga AAC, për të transportuar municione të tilla. Operatori informon me shkrim pilotin në komandë për llojin, peshën ose sasinë dhe vendndodhjen e çdo municioni lufte, që do të transportohet, përpara se të fillojë fluturimi.

Për qëllimet e këtij Kodi, termi “municione lufte” nënkupton çdo armë ose municion, çdo artikull, që përmban një lëng ose gaz shpërthyes a helmues apo çfarëdo gjëje tjetër, që është përgatitur apo bërë për përdorim në raste lufte apo kundër personave, përfshirë këtu edhe pjesët, qofshin përbërës kryesorë apo aksesorë, për armë, municione ose artikuj të tillë.

2. Municionet e luftës ruhen në avion në një vend të paarrtshëm nga pasagjerët gjatë fluturimit.

3. Armët e zjarrit gjatë transportit duhet të jenë të pambushura.

4. Armët, që mbahen nga një pasagjer, në përputhje me dispozita të tjera ligjore, mund të mbahen pa lejen e dhënë sipas pikës 1 të këtij neni.

Neni 50

Transportimi i armëve sportive

1. Operatori merr të gjitha masat e nevojshme për t'u siguruar se atij do t'i raportohet për armët sportive, që transportohen nëpërmjet ajrit. Sipas këtij Kodi, termi “armë sportive” nënkupton çfarëdo lloj arme apo municioni, çfarëdo artikulli që përmban një lëng ose gaz shpërthyes a helmues, apo çfarëdo gjëje tjetër, përfshirë këtu edhe pjesët, qofshin përbërës kryesorë ose aksesorë, për armë, municione apo artikuj të tillë, i cili nuk është municion për luftë.

2. Pikat 2 e 3 të nenit 49 të këtij Kodi zbatohen edhe për transportimin e armëve sportive.

Neni 51

Transportimi i mallrave të rrezikshme

1. Operatori ajror nuk do të transportojë mallra, të cilat janë të përkufizuara si të rrezikshme, në veçanti, gazra helmuese, karburant bërthamor, armë biologjike dhe lëndë të tjera radioaktive, përveçse kur ai është i pajisur me leje të lëshuar nga AAC-ja.

2. Rregullat për transportimin e mallrave të rrezikshme nga ajri përcaktohen me anë të një rregulloreje të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

KAPITULLI IV AERODROMET

Neni 52

Klasifikimi i aerodromeve civile

1. Aerodromet civile mund të jenë me pronësi shtetërore ose aerodrome me pronësi private, të cilët mund të jenë të hapur ose të mbyllur për përdorim

publik.

2. Aerodromet civile mund të përdoren për operime të transportit ajror kombëtar dhe ndërkombëtar, ose vetëm për operime të transportit ajror kombëtar.

3. Aerodromet civile mund të përdoren për nisjen dhe mbërritjen e avionëve për transport ajror të përgjithshëm dhe punë ajrore (aerodrome për përdorim të aviacionit të përgjithshëm) ose për transportin ajror publik (aerodrome për përdorim publik).

Neni 53

Përdorimi i aerodromeve për qëllime civile dhe ushtarake

Kushtet dhe procedurat për përdorimin e aerodromeve civilë dhe aerodromeve ushtarake nga avionët shtetërorë përcaktohen me rregullore të përbashkët të ministrit përgjegjës për mbrojtjen dhe ministrit përgjegjës për transportin ajror, duke konsideruar të drejtën e pronarit të terrenit mbi pronën.

Neni 54

Leja për punë përgatitore e ndërtimit të një aerodromi

1. Në planifikimin dhe hartimin e dokumentacionit teknik për ndërtimin e një aerodromi, marren në konsideratë të gjitha rregullat e zbatueshme të ndërtimit, si dhe rregullat e veçanta për ndërtimin e një aerodromi, të cilat sigurojnë operimet e parrezikshme dhe të sigurta të transportit ajror.

2. Përpara marrjes të lejes së ndërtimit të aerodromit, duhet të merret pëlqimi paraprak nga Autoriteti i Aviacionit Civil, duke paraqitur dokumentet teknike dhe të planifikimit të aerodromit.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil mund të lejojë kryerjen e punëve përgatitore të nevojshme për aplikimin e çertifikimit të aerodromit, nëse pas shqyrtimit arrihet në përfundim se kushtet për çertifikimin e një aerodromi kanë mundësi të përmbushen. Leja për punë përgatitore nuk përbën premtim për çertifikimin e aerodromit sipas nenit 56 të këtij Kodi.

4. Leja për punë përgatitore mund të përfshijë kushte dhe vlefshmëria e saj nuk i kalon dy vjet.

5. Pëlqimi i Autoritetit të Aviacionit Civil për ndërtimin e një aerodromi nuk jepet nëse terreni i planifikuar nuk është i përshtatshëm për operimin e aerodromit, ose ka fakte të tjera që justifikojnë supozimin se rrezikohet siguria publike.

6. Në rastin kur planifikohet ndërtimi i një aerodromi për transport ajror të përgjithshëm, pëlqimi i Autoritetit të Aviacionit Civil nuk jepet për ndërtimin e tij nëse ndërtimi dhe operimi i aerodromit të planifikuar cenon në mënyrë të

pajustificuar interesat publike.

7. Në rastet kur punët përgatitore mund t'i shkaktojnë dëme të konsiderueshme një prone, aplikanti paguan kompensim të plotë ose në bazë të kërkesës së ankuesit rivendos gjendjen e mëparshme. Në rast mosmarrëveshje, mënyra dhe shuma e kompensimit përcaktohet nga gjykata përkatëse.

8. Përfaqësuesit e Autoritetit të Aviacionit Civil lejohen të hyjnë në një pronë, e cila mund të bëhet pjesë e një aerodromi me lejen e pronarit të tokës ose të çdo personi tjetër, i cili ka të drejta mbi pronën. Ata mund të masin pronën dhe të kryejnë të gjitha punët përgatitore, të nevojshme për vlerësimin përfundimtar të përshtatshmërisë së pronës përkatëse. Ata nuk lejohen të hyjnë në banesë.

9. Kushtet për ndërtimin, e aerodromeve civile do të përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me standartet ndërkombëtare dhe me legjislacionin për planifikimin e territorit për sa i përket ndërtimit.

Neni 55

Kushtet për përdorimin e aerodromeve

1. Një aerodrom do të jetë i hapur për operime të avionëve civil nëse ai është i certifikuar dhe i regjistruar dhe gjatë kohës së operimit, aerodromi të jetë në përputhje me standardet e kërkuara për sigurinë e operimit dhe mbrojtjen nga aktet e ndërhyrjeve të paligjshme në transportin ajror.

2. Kushtet për certifikimin dhe regjistrimin e aerodromit, si dhe kërkesat që zbatohen për operatorët e aerodromeve të regjistruar përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

3. Të gjithë avionët civile të cilët kryejnë fluturime ndërkombëtare me origjinë/ destinacion Republikën e Shqipërisë duhet të ngrihen dhe të ulen në një aeroport ndërkombëtar.

Neni 56

Çertifikimi i aerodromit

1. Çdo aerodrom sipas nenit 52 të këtij Kodi duhet të pajiset me një certifikatë të aerodromit, që do t'i lëshohet operatorit të aerodromit.

2. Çertifikata dhe regjistrimi i aerodromit do të lëshohet me kusht që operatori i aerodromit të demonstrojë se aerodromi është në përputhje me kërkesat e zbatueshme të certifikimit të vendosura nga rregullorja e ministrit sipas pikës 2 të nenit 55.

3. Çertifikata dhe regjistrimi i aerodromit mund të ndryshohet, në përputhje me ndryshimet ose zgjerimet thelbësore në instalimet ose operimet e aerodromit.

4. Çertifikata dhe regjistrimi i aerodromit mund të pezullohet ose të anulohet vetëm kur vërtetohet nga autoriteti se aerodromi nuk plotëson kërkesat e zbatueshme sipas pikës 2 të këtij neni.

5. Për lëshimin, mbajtjen e çertifikatës dhe regjistrimin e aerodromit, përfaqësuesit e Autoritetit të Aviacionit Civil kanë të drejtë të pakufizuar për të hyrë në të gjitha objektet e aerodromit, të shqyrtojnë të gjitha dokumentet dhe materialet e tjera të vlefshme, të inspektojnë të gjitha objektet, pajisjet dhe lehtësirat, si dhe të intervistojnë punonjësit e aerodromit.

Neni 57

Operatori i Aerodromit

1. Operator i aerodromit është çdo person juridik ose fizik, që operon një ose më shumë aerodrome dhe që zotëron një çertifikatë për operimin e një aerodromi, i cili është regjistruar në Regjistrin e Aerodromeve.

2. Operatori i aerodromit civil duhet të garantojë zbatimin e kushteve të përcaktuara në rregulloret përkatëse të zbatueshme për uljen dhe ngritjen e sigurt të avionëve, sigurinë (security) në aviacion, shërbimet e nevojshme të përpunimit në tokë të avionëve, si dhe shërbimet e shpëtimit dhe masat kundër zjarrit.

3. Operatori i aerodromit civil duhet të garantojë gjithashtu lehtësira për ambulancë dhe ndihmën e parë për emergjenca dhe, sipas rastit, lehtësirat dhe formalitetet e lidhura me doganën, kufirin, impiantet, shërbimin sanitar për kafshët dhe shërbimin shëndetësor për njerëzit.

4. Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës për çertifikimin dhe mbikëqyrjen e aerodromeve dhe operatorëve të tyre.

5. Autoriteti i Aviacionit Civil do të kufizojë, pezullojë apo ndalojë operimet e aerodromit civil, në rast se operator i aerodromi nuk plotëson të gjitha kërkesat e zbatueshme për kryerjen e parrezikshme dhe të sigurt të transportit ajror.

Neni 58

Operatorët ekonomike që kryejnë aktivitet në aerodromet civile

1. Operatorët ekonomike dhe organizmat e veçanta shtetërore që kryejnë aktivitet në aerodromet civile, duhet të plotësojnë standardet e vendosura nga operator i aerodromit mbi bazën e këtij Kodi dhe Rregulloreve të veçanta të miratuara nga Ministri, në zbatim të këtij Kodi.

2. Çdo aktivitet brenda kufijve të perimetrit të aerodromit civil do të kryhen vetëm me koordinimin direkt me operatorin e aerodromit.

Neni 59

Manuali i aerodromit

1. Operatori i aerodromit është i detyruar të krijojë dhe mirëmbajë një manual të shërbimeve dhe operimeve të aerodromit, i cili pasqyron kërkesat dhe detyrimet e përcaktuara për çertifikimin e aerodromit. Ky manual përmban të gjithë informacionin dhe udhëzimet e nevojshme për operimin e aerodromit në mënyrë të sigurt, të rregullt dhe me përgjegjësi mjedisore, përfshirë, në veçanti:

- a) organizimin e aerodromit;
- b) rregullat e ngritjes dhe të uljes në tokë;
- c) rregullat e përgjithshme për përdorimin e aerodromit.

2. Manuali i shërbimeve dhe operimeve të aerodromit dhe ndryshimet e mundshme të tij i paraqiten për praninë AAC-së, e cila shprehet brenda 30 ditëve nga data e dorëzimit të manualit nga enti menaxhues i aeroportit.

3. Kur AAC-ja nuk shprehet brenda afatit 30-ditor nga data e dorëzimit, manuali i shërbimeve dhe operimeve të aerodromit vlerësohet i pranuar nga autoriteti.

Neni 60

Regjistri i aerodromit

1. Aerodromet e çertifikuara, në përputhje me nenin 56 të këtij Kodi, regjistrohen në regjistrin e aerodromit, i cili mbahet nga AAC-ja.

2. Aerodromi çregjistrohet nga regjistri nëse:

- a) nuk përmbush më kushtet për të cilat është certifikuar;
- b) me kërkesën e pronarit.

3. Forma, përmbajtja dhe procedura administrative për regjistrin e aerodromit përcaktohen me rregullore të nxjerrë nga ministri.

Neni 61

Zonat e mbrojtura të aeroportit dhe kufizimet ndërtimore

1. Zonat e mbrojtura të aeroportit, kufizimet ndërtimore përkatëse, afatet dhe kushtet, sipas të cilave lëshohen lejet e ndërtimit brenda tyre, si dhe përjashtimet përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit.

2. Asnjë leje ndërtimi, brenda zonës së mbrojtur të aeroportit, nuk jepet pa miratimin e AAC-së, pas marrjes parasysh të mendimit zyrtar të entit menaxhues të aeroportit.

3. Leja e ndërtimit jashtë zonës së mbrojtur të aeroportit jepet me pëlqimin e AAC-së, kur lartësia e ndërtimit kalon 100 metra mbi sipërfaqen e tokës. AAC-ja mund të imponojë kufizime të instalimeve më të larta se 30 metra, të cilat vendosen mbi lartësitë natyrale apo artificiale, në rastet kur pika më e lartë e këtyre instalimeve kalon lartësinë më të madhe, në një rreze prej 15 kilometrash përreth instalimit, me më shumë se 100 metra.

Neni 62

Ndikimi në instalimet e KLME-së

1. Ofruesi i shërbimeve të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes elektronike (KLME) informon AAC-në për vendndodhjen e të gjitha instalimeve të KLME-së dhe zonat përreth këtyre instalimeve, ku mund të ndodhin ndërhyrje, si pasojë e ndërtimeve. AAC-ja informon ofruesin e shërbimeve për planifikimin e këtyre ndërtimeve në zonat e mësipërme. Asnjë ndërtim nuk do të lejohet, nëse ofruesit e shërbimeve të KLME-së i argumentojnë AAC-së që ndërtimet e ardhshme ndikojnë në instalimet e KLME-së.

2. Pronari dhe çdo person me të drejta mbi ndërtesën pranojnë modifikimin e ndërtesave, të cilat ndërhyjnë në instalimet e KLME-së, në mënyrë të tillë që ndërhyrja të eliminohet, ose kur është e mundur të shmanget nga ofruesit e shërbimeve të KLME-së, me kosto e cila nuk është më e lartë se kostoja për ndryshimet e ardhshme të ndërtesës.

Neni 63

Fasilitetet teknike, pajisjet, mjetet dhe objektet për ofrimin e SHLA

1. Fasilitetet teknike, pajisjet, mjetet dhe objektet për ofrimin e SHLA janë fasilitete, të cilat nëpërmjet operimit dhe funksionimit duhet të garantojnë një ofrim të sigurtë të SHLA dhe për të realizuar qëllimin duhet të prokurohen, instalohen dhe mirëmbahen në një mënyrë të tillë dhe kushte optimale.

2. Të dhënat e fasiliteteve të përmendura në pikën 1 të këtij neni duhet të publikohen sipas procedurave standarte të trafikut ajror dhe vetë fasilitetet duhet të mbrohen kundër çdo dëmtimi apo shkatërrimi.

3. Çdo pengesë, pajisje që çliron energji, objekte, linja për përcjelljen e energjisë dhe pajisje të tjera që përcjellin valë elektromagnetike ndalohet të vendosen në një distancë në të cilën mund të ndërhyjnë në operimet e fasiliteteve të përmendura në këtë nen.

4. Vendosja e pengesave do të lejohet vetëm me leje paraprake nga AAC-ja, sipas rregullave të përcaktuara në një rregullore të miratuar nga Ministri.

Neni 64

Pajisja me shenjat e pengesave të aviacionit

1. Kur AAC-ja e gjykon të nevojshme, për të garantuar operime të sigurta të avionëve, kërkon që ndërtimet dhe pengesat e aviacionit, që nuk i kalojnë lartësitë e instalimeve të përcaktuara sipas nenit 61 të këtij Kodi, të pajisen me shenja, të pozicionuara sa më afër majës së pengesave.

2. Personi përgjegjës për zbatimin e detyrimit, sipas pikës 1 të këtij neni, duhet të sigurojë që instalimet e shënuara të duken gjatë të gjithë kohës. Në rast të ndonjë defekti të ndonjë shenje gjatë natës, personi përgjegjës duhet të riparojë ose zëvendësojë instalimin sa më shpejt të jetë e mundur. Procedurat dhe rregullat përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 65

Heqja e pengesave të aviacionit

1. Në rast se kërkohet nga AAC-ja, pronari dhe çdo person me të drejta mbi ndërtesën që tejkalon lartësinë e lejuar, pranojnë që ndërtesat të modifikohen dhe të shemben deri në lartësinë e lejuar. E njëjta gjë zbatohet edhe për pengesat e tjera të aviacionit.

2. Në rast se shembja nuk është e mundur në një rast të veçantë, pronari ose personi me të drejta mbi pengesat pranon që të ndërmerren masa të nevojshme, për të garantuar sigurinë e aviacionit.

Neni 66

Kompensimi

1. Nëse pronari ose çdo person tjetër me të drejta ka pësuar dëme, për shkak të zbatimit të dispozitave nga neni 62 deri në nenin 65 të këtij Kodi, paguhet një kompensim i drejtë, në përputhje me dëmtimin ose prishjen e një objekti dhe interesin e personit dhe të publikut.

2. Kompensimi, në përputhje me pikën 1 të këtij neni, paguhet nga enti menaxhues i aerodromit, pa paragjykuar të drejtat dhe detyrimet, që burojnë nga ligji në fuqi. Kompensimi, në përputhje me nenin 66 të këtij Kodi, paguhet nga ofruesit e shërbimeve të KLME-së vetëm nëse:

- a) prona në fjalë ndodhet jashtë zonës së mbrojtur të aeroportit;
- b) masat e marra nga ofruesit e shërbimeve të KLME-së nuk përfshijnë operimet e ngritjes dhe të uljes.

3. Në rastin e nenit 64 të këtij Kodi, kompensimi paguhet nga enti, i cili kërkoi shënjimin e pengesave.

Neni 67

Mbrojtja mjedisore

1. Mbrojtja mjedisore, sipas këtij Kodi, nënkupton të gjitha veprimtaritë, që kanë qëllim vlerësimin dhe minimizimin e ndikimit të aviacionit civil mbi mjedisin, si rrjedhojë e zhurmës së krijuar nga avionët civilë, emetimet e motorëve të tyre, substancat dhe karburantet e përdorura në veprimtaritë aeronautike, si dhe mbetjet e krijuara nga këto veprimtari.

2. Ministri, në bashkëpunim me ministrin që mbulon çështjet e mjedisit, propozojnë politika të veçanta dhe miratojnë rregullore në fushën e mbrojtjes së mjedisit.

3. Ministri miraton stimuj ekonomikë për promovimin e teknologjive të qëndrueshme në aviacionin civil.

4. Ministri, në bazë të kërkesës së operatorit të aeroportit, mund të miratojë masa të përkohshme dhe përjashtime, që lejojnë operimin e avionëve civilë, të cilët ndikojnë në mënyrë të ndjeshme në mjedis.

Neni 68

Organi përgjegjës dhe rregullat për zhurmat nga operimi i avionëve

1. AAC-ja është organi përgjegjës për garantimin e standardeve në lidhje me zhurmat e krijuara nga operimi i avionëve.

2. Rregullat për kërkesat, vlerësimin, përjashtimet dhe kufizimet operative, të lidhura me zhurmat e krijuara nga operimi i avionëve, përcaktohen me rregullore të përbashkët të ministrit dhe ministrin që mbulon çështjet e mjedisit, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 69

Instalimet për matjet e zhurmave

AAC-ja i kërkon operatorit të aerodromit të ndërtojë dhe të mirëmbajë pajisje në aerodrom apo në afërsi të tij, për matjen konstante të zhurmave, të emetuara nga avionët, që ulen dhe ngrihen, kur lëvizjet e trafikut ajror vjetor kalojnë shifrën 20000. Matjet do t'i komunikohen rregullisht AAC-së dhe cilitdo autoriteti tjetër publik të interesuar.

Neni 70

Rregullimi i orareve dhe përdorimi i slotëve

1. Ministri përcakton një aeroport si të koordinuar apo me orare të rregulluara, në përputhje me kërkesat e këtij Kodi apo të akteve nënligjore, të

dala në zbatim të tij.

2. Sipas këtij Kodi, termi “aeroport i koordinuar” nënkupton një aeroport ku, për të mundësuar uljen apo ngritjen e avionit, duhet që një operator ajror të ketë marrë një slot nga një koordinator, me përjashtim të fluturimeve shtetërore, uljeve të emergjencës dhe fluturimeve humanitare.

3. Sipas këtij Kodi, termi "aeroport me orare të rregulluara" nënkupton një aeroport ku ka mundësi për trafik të rënduar në disa periudha të ditës, javës ose vitit, të cilat mund të zgjidhen me bashkëpunim vullnetar ndërmjet transportuesve ajrorë dhe ku një rregullues i orareve është caktuar për të lehtësuar operimet e linjave ajrore që operojnë ose kanë për synim operimin e shërbimeve në atë aeroport.

Neni 71

Alokimi i slotëve

1. Në kuptim të këtij Kodi, slot është leja e dhënë nga koordinatori, për të përdorur gamën e plotë të infrastrukturës së aeroportit, të nevojshme për të operuar një shërbim ajror në një aeroport të koordinuar, në një datë dhe kohë të caktuar, për qëllimin e uljes apo të ngritjes së avionëve, siç jepet nga koordinatori.

2. Alokimi i slotëve bëhet në përputhje me rregullat transparente, asnjëse dhe jodiskriminuese.

Neni 72

Koordinatori i aeroportit ose rregulluesi i orareve

1. Koordinatori i aeroportit ose rregulluesi i orareve mund të jetë një person fizik ose juridik, i specializuar në fushën e aviacionit. I njëjti koordinator ose rregullues i orareve mund të emërohet për më shumë se një aeroport.

2. Koordinatori ose rregulluesi i orareve vepron në mënyrë transparente, asnjëse dhe jodiskriminuese, si dhe është funksionalisht dhe financiarisht i pavarur nga çdo palë e interesuar.

3. Ministri, emëron koordinatorin për alokimin e slotëve ose rregulluesin e orareve, pas këshillimeve me transportuesit ajrorë që përdorin rregullisht aeroportin, përfaqësuesit e tyre, entin menaxhues të aeroportit dhe komitetin koordinues.

Neni 73

Komiteti koordinues

1. Në një aeroport të koordinuar, Ministri ngrë komitetin koordinues, i cili

mund të caktohet për më shumë se një aeroport.

2. Komiteti koordinues përbëhet nga transportuesit ajrorë, që përdorin aeroportin në fjalë rregullisht ose përfaqësuesit e tyre, nga organi drejtues i aeroportit, nga ofruesit përkatës të shërbimeve të lundrimit ajror dhe përfaqësuesit e aviacionit të përgjithshëm që përdorin aeroportin rregullisht.

Neni 74

Rregullimi i orareve dhe sloteve

1. Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregullat për përcaktimin e një aeroporti të koordinuar ose me orare të rregulluara, si dhe rregullat për alokimin e sloteve, rregullimin e orareve, funksionimin e komitetit koordinues dhe ushtrimin e funksioneve të koordinatorit ose të rregulluesit të orareve, të parashikuara në nenet 70, 71, 72 dhe 73 të këtij Kodi.

2. Procedurat që lidhen me monitorimin e përdorimit dhe shfrytëzimit të sloteve, koordinimi dhe përgjegjësitë e palëve të përfshira në këtë proces, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

Neni 75

Liria në tregun e shërbimeve të përpunimit në tokë

AAC-ja, në përputhje me detyrimet ligjore kombëtare dhe ndërkombëtare, merr masat e nevojshme për të siguruar hyrje të lirë në treg të ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta, si dhe të sigurojë lirinë për vetëpërpunim në aeroport, përveç rastit kur është parashikuar ndryshe nga ky Kod ose aktet nënligjore në zbatim të tij.

Neni 76

Vetëpërpunimi dhe shërbimet e përpunimit në tokë për palët e treta

1. Me kërkesë të entit menaxhues të aeroportit dhe pasi është konsultuar me transportuesit ajrorë, komitetin e përdoruesve të aeroportit dhe palë të tjera të interesuara, AAC-ja mund të vendosë që në aeroport ose në një pjesë të aeroportit, disa përdoruesve të aeroportit t'u rezervohet e drejta për vetëpërpunim, ose që numri i ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta të kufizohet. Kjo zbatohet vetëm për kategoritë e mëposhtme të shërbimeve të përpunimit në tokë, të cilësuara këtu si shërbime në zonën ajrore:

- a) përpunimin e bagazheve;
- b) përpunimin e avionit në vendqëndrim;
- c) furnizimin me karburant dhe vajra;

ç) përpunimin fizik të mallrave dhe të postës në mbërritje, nisje ose transit, në zonën nga terminali ajror deri në avion.

2. Numri i përdoruesve të aeroportit, të lejuar për vetëpërpunim dhe numri i ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta të jetë jo më pak se dy për çdo kategori.

3. Në rastin e shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta, AAC-ja duhet të sigurojë që të paktën njëri nga ofruesit e autorizuar nuk është i kontrolluar drejtpërdrejt ose tërthorazi nga:

a) enti menaxhues i aeroportit;

b) një përdorues i aeroportit, që ka transportuar më shumë se 25 për qind të pasagjerëve apo të dërgesave të regjistruara në aeroport gjatë vitit pararendës.

c) një organ, që kontrollon ose që kontrollohet drejtpërdrejt ose tërthorazi nga subjektet e parashikuara në shkronjat “a” e “b” të këtij neni.

4. Zbatimi i kërkesave të përcaktuara në pikat 1, 2 dhe 3 më sipër do të zbatohen në rastet kur:

a) Për të drejtën e shërbimit të vetë përpunimit në tokë volumi vjetor i trafikut në aeroport të jetë jo më pak se 1 milion pasagjerë ose 25 000 ton mallra;

b) Për të drejtën e shërbimit të përpunimit në tokë për palë të treta volumi vjetor i trafikut në aeroport të jetë jo më pak se 2 milion pasagjerë ose 50 000 ton mallra.

Neni 77

Përfundimet

1. Kur në një aeroport shfaqen vështirësi për hapësirën dhe kapacitetin e disponueshëm, veçanërisht si rezultat i mbingarkesës dhe tejkalimit të normës së shfrytëzimit të zonës, të cilat e bëjnë të pamundur lirinë e tregut të shërbimeve ose zbatimin e vetëpërpunimit, në shkallën që parashikohet në këtë Kod, me kërkesë të entit menaxhues të aeroportit, dhe pasi është konsultuar me transportuesit ajrorë, Komitetin e Përdoruesve të Aeroportit dhe palë të tjera të interesuara, AAC-ja vendos për:

a) kufizimin e numrit të ofruesve për një ose më shumë kategori të shërbimeve të përpunimit në tokë, në të gjithë apo në një pjesë të aeroportit, përveç atyre të parashikuara në pikën 1 të nenit 76 të këtij Kodi. Edhe në këtë rast zbatohen pikat 2 dhe 3 të nenit 76 të këtij Kodi;

b) dhënien e një ose më shumë kategorie të shërbimeve të përpunimit në tokë, në zonën ajrore, një ofruesi të vetëm;

c) dhënien e së drejtës për vetëpërpunim një numri të kufizuar

përdoruesish të aeroportit, për një ose më shumë kategori të shërbimeve të përpunimit në tokë, të ndryshme nga ato që kryhen në zonën ajrore (*airside*);

ç) pezullimin e shërbimit të vetëpërpunimit ose kufizimin e tij në një përdorues të vetëm aeroporti për kategoritë e shërbimeve të përpunimit në tokë, të përcaktuara në pikën 1 të nenit 76 të këtij Kodi.

2. Përjashtimet, sipas shkronjave “a”, “c” e “ç” të pikës 1 të këtij neni, nuk do të zgjasin më shumë se tre vjet, ndërsa përjashtimet sipas shkronjës “b” të kësaj pike nuk do të zgjasin më shumë se dy vjet.

3. Një vendim, në përputhje me pikën 1 të këtij neni, nuk duhet:

- a) të cenojë lirinë në tregun e shërbimeve në tokë në aeroporte;
- b) të cenojë konkurrencën e lirë ndërmjet ofruesve të shërbimeve në tokë dhe/ose përdoruesve me vetëpërpunim të aeroportit;
- c) të zgjerohet më tepër sesa duhet.

Neni 78

Kërkesat

1. Çdo ofrues i shërbimeve të përpunimit në tokë duhet të provojë një gjendje të sigurt financiare.

2. Çdo ofrues i shërbimeve të përpunimit në tokë dhe çdo përdorues i aeroportit me vetëpërpunim duhet të përmbushë kërkesat në lidhje me:

- a) sigurinë;
- b) sigurinë e instalimeve, të pajisjeve të avionëve dhe të personave;
- c) mbrojtjen e mjedisit; dhe
- ç) duhet të vërtetojë një mbulim të mjaftueshëm siguracioni.

Neni 79

Ndarja e llogarive

1. Enti menaxhues i një aeroporti, përdoruesi i aeroportit ose ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë, kur sigurojnë shërbime të përpunimit në tokë, ata duhet të ndajnë në mënyrë rigorozë llogaritë e veprimtarive të tyre të shërbimeve të përpunimit në tokë nga llogaritë e veprimtarive të tjera, në përputhje me praktikën tregtare në fuqi.

2. AAC-ja kontrollon që ndarja e këtyre llogarive të kryhet në përputhje me pikën 1 të këtij neni.

Neni 80
Përzgjedhja e ofruesve

Përzgjedhja e ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë dhe e përdoruesve të aeroportit me vetëpërpunim, kur numri i tyre është i kufizuar, bëhen nga AAC-ja, në bazë të kriterëve të përshtatshme, objektive, të qarta dhe jodiskriminuese.

Neni 81
Komiteti i përdoruesve të aeroportit

1. Enti menxhues i një aeroporti duhet të ngrejë komitetin e përdoruesve të aeroportit, i përbërë nga përfaqësuesit e këtyre përdoruesve.

2. Të gjithë përdoruesit e aeroportit kanë të drejtë të jenë në komitet ose, me dëshirën e tyre, të përfaqësohen në të nga një organizatë e caktuar për këtë qëllim.

Neni 82
E drejta e hyrjes në instalime dhe përdorimi i infrastrukturës

Enti menaxhues i aeroportit ka detyrim të garantojë si më poshtë:

a) ofruesit e shërbimeve të aeroportit dhe përdoruesit e aeroportit, që lejohen të vetëpërpunohen, të kenë të drejtën e hyrjes në zonat e aeroportit, të nevojshme për të kryer veprimtarinë;

b) kushtet, që vendosen për këtë të drejtë hyrjeje, sipas shkronjës “a” të këtij neni, janë të besueshme, objektive, transparente dhe jodiskriminuese;

c) hapësira në përdorim për shërbime përpunimi në tokë në aeroport ndahet ndërmjet ofruesve të ndryshëm të shërbimeve të përpunimit në tokë, përfshirë edhe ofruesit e rinj, në mënyrë të drejtë, të besueshme, objektive, transparente dhe jodiskriminuese, për të mundësuar konkurrencën e lirë dhe të drejtë;

ç) tarifa, që mund të vendoset për këtë të drejtë hyrjeje, përcaktohet në përputhje me kriterë të besueshme, objektive, transparente dhe jodiskriminuese.

Neni 83
Reciprociteti

1. Ministri duhet të informohet, kur vihet re se një vend i tretë, de jure ose de facto, i trajton ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë dhe përdoruesit me vetëpërpunim të aeroportit të një shteti anëtar të Bashkimit Evropian ose një shteti palë në marrëveshjen shumëpalëshe:

a) në mënyrë të papërshtatshme, krahasuar me trajtimin e ofruar nga shtetet

anëtare të Bashkimit Evropian ose shtetet palë të marrëveshjes shumëpalëshe, për ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë dhe të përdoruesve me vetëpërpunim të aeroportit të atij vendi;

b) në mënyrë më të pafavorshme sesa trajtimi i ofruar për ofruesit e shërbimeve apo përdoruesit e aeroportit me vetëpërpunim vendas;

c) në mënyrë më të pafavorshme sesa trajtimi i ofruar për ofruesit e shërbimeve apo përdoruesit e aeroportit me vetëpërpunim nga vende të tjera të treta.

2. Ministri mund të shmanget, pjesërisht ose plotësisht, nga detyrimet që rrjedhin nga ky Kod ose aktet nënligjore, të dala në zbatim të tij dhe rregullat ndërkombëtare, për ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë dhe për përdoruesit e aeroportit me vetëpërpunim nga ai vend i tretë.

3. Ministri duhet të informojë komitetin e përbashkët të ZPEA-së për çdo vendim të marrë, në mbështetje të pikës 2 të këtij neni.

Neni 84

Rregullat për shërbimet e përpunimit në tokë

Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregulloren për përcaktimin e rregullave të hollësishme për shërbimet e përpunimit në tokë, të parashikuara në nenet 77, 78, 80 dhe 82 të këtij Kodi.

Neni 85

Fushat e fluturimit

1. Në kuptim të këtij Kodi, “fushë fluturimi” është aerodromi, i cili nuk ka nevojë për kufizime të një zone ndërtimi për shkak të natyrës dhe shkallës së trafikut.

2. Në kuptim të këtij Kodi, “fushë fluturimi për avionët pa motor” është një aerodrom, i cili është përcaktuar për përdorim nga mjetet fluturuese me ose pa motor, të cilat nuk janë në gjendje të ngrihen, duke përdorur motorët e tyre.

3. Çdo fushë fluturimi duhet të regjistrohet në regjistrin e Fushave të Fluturimit, që mbahet nga AAC.

4. Kushtet për Regjistrimin e Fushave të fluturimit përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri.

KAPITULLI V RREGULLAT E AJRIT

Neni 86

Zbatimi i rregullave të ajrit

Operimi i avionit në fluturim ose në zonën e lëvizjes në një aerodrom bëhet në përputhje me rregullat e përgjithshme ajrore dhe, kryesisht, kur avioni është në fluturim zbaton:

- a) rregullat vizuale të fluturimit;
- b) rregullat instrumentale të fluturimit.

Rregullat për operimin e avionit, në përputhje me rregullat e ajrit, përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri.

Neni 87

Mbrojtja e personave dhe e pasurisë

Një avion nuk duhet të operohet në mënyrë neglizhente apo të pakujdesshme, duke rrezikuar jetën ose pasurinë e të tjerëve.

Neni 88

Përdorimi i aerodromeve

1. Avionët lejohen të ngrihen ose të ulen vetëm në aerodrome të çertifikuar ose të regjistruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil. Avionët e përfshirë në transportin ajror ndërkombëtar lejohen të ngrihen dhe të ulen vetëm në aeroporte ndërkombëtare.

2. Avionët lejohen të ngrihen ose të ulen jashtë aerodromeve të regjistruar vetëm në përputhje me rregullat e përcaktuara nga ministri, mbi bazën e një marrëveshje me pronarin e tokës dhe me miratim të organeve të pushtetit vendor ku ndodhet terreni (vendulje).

3. Pika 2 nuk zbatohet vetëm në rastet e uljeve emergjente, për arsye sigurie dhe/ose rreziku. Në këtë rast, ekuipazhi i avionit njofton, menjëherë, ofruesit përkatës të shërbimit të trafikut ajror, policinë, organet doganore, pronarin e tokës dhe pushtetin vendor.

4. Ngritja pas një uljeje të detyruar lejohet vetëm pas marrjes së autorizimit nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

5. Kushtet për lejimin e operimit të avionëve jashtë aerodromeve të regjistruara do të përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

KAPITULLI VI LUNDRIMI AJROR

Lundrimi ajror përfshin funksionin e menaxhimit të trafikut ajror dhe një sërë shërbimesh të lundrimit ajror të cilat mundësojnë lëvizjen e sigurt dhe efektive të avionit në tokë dhe në ajër.

Neni 89

Menaxhimi i trafikut ajror

Menaxhimi i trafikut ajror (MTA) përmbledh një sërë funksionesh të fluturimit dhe të tokës (shërbimet e trafikut ajror, menaxhimi i hapësirës ajrore dhe menaxhimin e fluksit të trafikut ajror) të kërkuara për të garantuar lëvizjen e sigurt dhe efektive të avionit gjatë të gjitha fazave të operimeve.

Neni 90

Menaxhimi i hapësirës ajrore

Menaxhimi i hapësirës ajrore do të përfshijë përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore sipas pikës 18 të nenit 5 të këtij Kodi, organizimin e hapësirës ajrore, projektimin dhe modelimin e strukturës së hapësirës ajrore dhe funksionet e tjera që lidhen me menaxhimin e hapësirës ajrore.

Neni 91

Ofrimi i shërbimeve të lundrimit ajror

1. Në kuptim të këtij Kodi, shërbimet e lundrimit ajror (në vazhdim SHLA) përfshijnë menaxhimin e trafikut ajror (MTA), shërbimet e komunikimit, të lundrimit dhe mbikëqyrjes (në vazhdim SHKLM), shërbimet e informacionit aeronautik (në vazhdim SHIA) dhe shërbimet meteorologjike për lundrimin ajror (në vazhdim SHMLA).

2. Rregullat dhe kërkesat për ndërveprimin e sistemeve, përbërësit e tyre dhe procedurat përkatëse për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror me Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror do të miratohen me Urdhër të Ministrit.

3. Në rast se AAC konstaton se sistemet dhe përbërësit e tyre nuk janë në përputhje me rregullat dhe kërkesat për ndërveprimin, ajo do të marrë të gjitha masat për kufizimin e zonës së aplikimit të tyre ose të ndalojë përdorimin e tyre, me kusht që siguria e operimit dhe vazhdimësia e tij të garantohet.

4. Republika e Shqipërisë ofron SHLA-në, duke pasur përparësi parandalimin e rreziqeve në operim, rregullsinë, eficientë dhe përshtetshmërinë e

lundrimit ajror.

5. Rregulla të hollësishme për SHLA-në parashikohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 92

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror

1. SHLA-të ofrohen nga një ent publik ose privat, të cilët përcaktohen, çertifikohen dhe mbikëqyren nga AAC-ja. Çertifikata e OSHLA-së mund të kufizohet, pezullohet apo revokohet nga AAC, në rastet kur konstatohet se ofruesi nuk përmbush më kushtet për te ofruar shërbimet e parashikuara në çertifikatë.

2. Ofruesit e SHLA-së, të certifikuar nga shtete të tjera anëtare të Bashkimit Evropian ose shtete palë të marrëveshjes shumëpalëshe, mund t'i ofrojnë këto shërbime në Republikën e Shqipërisë, kur një marrëveshje e ratifikuar mes shteteve ekziston për këtë qëllim.

3. Ofruesit e SHLA-së duhet të hartojnë, të paraqesin për auditim dhe të publikojnë llogaritë e tyre financiare.

4. Ofruesit e SHLA-së duhet të kenë sistem menaxhimi për parandalimin e rreziqeve në operim dhe për cilësinë për të gjitha shërbimet, që kryejnë. Ata, gjithashtu, duhet të kenë sistem menaxhimi për sigurinë fizike të mjeteve, personelit të tyre, si dhe për të dhënat operationale që ata marrin ose shfrytëzojnë.

5. AAC kryen mbikëqyrjen për të verifikuar përmbushjen, nga ofruesit e SHLA-së, të dispozitave të këtij Kodi dhe të akteve nënligjore, të dala në zbatim të tij. Mbikëqyrjet mund t'i delegohen plotësisht ose pjesërisht, organizatave të njohura në këtë fushë. Rastet, afatet dhe kushtet e delegimit përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri.

Neni 93

Përgjegjësia për shkaktimin e dëmeve nga ofruesit SHLA

1. Ofruesi i SHLA-së përgjigjet për çdo dëmtim të shkaktuar gjatë kryerjes së veprimtarisë së tij. Ky rregull nuk zbatohet për dëmtimet e shkaktuara, si pasojë e forcës madhore.

2. Ofruesi i SHLA-së duhet të ketë siguracion të mjaftueshëm për të mbuluar humbjet dhe dëmet e mundshme që mund të shkaktohen prej tij, në përputhje me legjislacionin përkatës.

3. Kontrollorët e trafikut ajror vlerësohen personalisht përgjegjës për shkaktimin e dëmit, vetëm në rastet e neglizhencës së rëndë. Ky rregull nuk

përrjashton rastet e përrgjegjësish penale.

Neni 94

Ofrimi i shërbimeve të menaxhimit të trafikut ajror

1. Sipas këtij Kodi, menaxhimi i trafikut ajror (MTA) përmbledh funksionet e bazuara në tokë dhe në ajër, të cilat janë shërbimet e trafikut ajror, menaxhimi i hapësirës ajrore dhe menaxhimi i fluksit të trafikut ajror, të nevojshme për të garantuar lëvizjen e sigurt dhe efektive të avionëve, gjatë të gjitha fazave të operimit.

2. Shërbimet e trafikut ajror (SHTA) janë shërbimet e informimit të fluturimeve, të alarmit, ato këshilluese të trafikut ajror dhe shërbimet e SHKTA-së, që përfshijnë shërbimet e kontrollit të aerodromit, të afrimit dhe të zonës.

3. Shërbimet e MTA-së synojnë t'u mundësojnë operatorëve të avionëve për të realizuar oraret e tyre të planifikuara të nisjes dhe të mbërritjes, si dhe për të qëndruar në profilin e tyre të preferuar të fluturimit, me minimumin e devijimeve, pa kompromentuar nivelet e përcaktuara të sigurisë në operim.

4. Sistemet e MTA-së, përbërësit dhe procedurat që lidhen me to duhet të plotësojnë kërkesat themelore dhe të përmbushin rregullat teknike të veçanta, për garantimin e ndërfunksionimit me rrjetin evropian të MTA-së.

Neni 95

Ofrimi i shërbimeve të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes

1. Republika e Shqipërisë është përrgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të KLM-së, për parandalimin e rreziqeve në operim dhe përrshpejtimin e lundrimit ajror.

Në kuptim të këtij Kodi, termi “shërbime të komunikimit” i referohet shërbimeve aeronautike në tokë, fikse dhe të lëvizshme, që mundësojnë komunikimin tokë-tokë dhe ajër-ajër, për qëllime të kontrollit të trafikut ajror.

Në kuptim të këtij Kodi, “shërbimet e lundrimit” janë mjete dhe shërbime, që i ofrojnë avionëve informacion për pozicionin dhe kohën.

Në kuptim të këtij Kodi, “shërbime të mbikëqyrjes” janë mjete dhe shërbime, të përdorura për të përcaktuar pozicionet përkatëse të avionit, për të mundësuar ndarjen e sigurt të tyre.

2. Shërbimet e KLM-së ofrohen në mënyrë të tillë, që të garantojnë deponimin, vazhdimësinë, saktësinë dhe integritetin e tyre.

Neni 96

Ofrimi i shërbimeve meteorologjike për lundrimin ajror

Republika e Shqipërisë është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve meteorologjike për operatorët, anëtarët e ekuipazhit të fluturimit, njësitë e MTA-së, njësitë e shërbimeve të kërkimit dhe shpëtimit, administratorët e aeroporteve dhe përdoruesit e tjerë, që kanë të bëjnë me kryerjen ose zhvillimin e lundrimit ajror ndërkombëtar, për të kontribuar në sigurinë e operimit, rregullshmërinë dhe efikasitetin e lundrimit ajror.

Në kuptim të këtij Kodi, “shërbimet meteorologjike” janë mjetet dhe shërbimet, që informojnë avionët me parashikime meteorologjike, instruksione përmbledhëse meteorologjike, vëzhgime, si dhe japin çdo informacion apo të dhëna meteorologjike, të nevojshme për përdorim aeronautik.

Neni 97

Ofrimi i shërbimit të informacionit aeronautik

1. Republika e Shqipërisë është përgjegjëse për ofrimin e shërbimit të informacionit aeronautik brenda territorit të saj, si dhe në zonat jashtë territorit të saj, në të cilat është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të MTA-së.

2. Ofruesi i shërbimit të informacionit aeronautik është përgjegjës për mbledhjen, përpunimin, publikimin, ruajtjen dhe shpërndarjen e informacionit e të dhënave aeronautike, të nevojshme për sigurinë, rregullsinë dhe efikasitetin e lundrimit ajror në territorin dhe hapësirën ajrore të Shqipërisë.

3. Informacioni dhe të dhënat aeronautike, përfshirë hartat aeronautike, publikohen dhe përditësohen në Publikimin e Informacionit Aeronautik të Shqipërisë.

4. Në kuptim të këtij Kodi, “Publikimi i Informacionit Aeronautik (PIA)”, është publikimi që përmban informacion aeronautik të një natyre afatgjatë, thelbësor për lundrimin ajror, i nxjerrë në përputhje me rregulloren e miratuar nga ministri.

Neni 98

Tarifat për SHLA-në

1. Tarifat për ofrimin e SHLA-së llogariten nga ofruesit e përcaktuar për këto shërbime duke reflektuar koston bazë të shërbimeve dhe përballohen nga përdoruesit e këtyre shërbimeve, përveç rastit kur është parashikuar ndryshe sipas këtij Kodi. Tarifat e lundrimit ajror përfshijnë tarifën e lundrimit ajror në rrugë (enroute) dhe tarifën për shërbimet e lundrimit ajror, që ofrohen në aerodrome për nisjen dhe mbërritjen e fluturimeve.

2. Tarifat e lundrimit ajror në rrugë përcaktohen, faturohen dhe mblidhen nga Eurocontrol-i, në emër të Republikës së Shqipërisë, bazuar në sistemin e tarifave në rrugë të Eurocontrol -it.

3. Në kuptim të këtij Kodi, termi “sistemi i tarifave në rrugë të Eurocontrol -it” është sistemi i vendosur në konventën e Eurocontrol it “Për bashkëpunimin për sigurinë e lundrimit ajror” të 13 dhjetorit 1960, të ndryshuar dhe në marrëveshjen shumëpalëshe “Për tarifat në rrugë” të 12 shkurtit 1981. Tarifat për shërbimet e lundrimit ajror në rrugë faturohen si një tarifë e vetme për fluturimin, në bazë të distancës së fluturuar brenda secilit vëllim tarifor të hapësirës ajrore dhe në bazë të peshës së avionit.

3. Tarifat për SHLA-të, që ofrohen në aerodrome ose grup aerodromesh për nisjen dhe mbërritjen e fluturimeve, llogariten si një tarifë vetëm për nisjen e fluturimit, duke marrë parasysh peshën e avionit dhe duke aplikuar metodat e përcaktuara dhe miratuara nga AAC-ja. Tarifat e llogaritura sipas kësaj pike faturohen dhe mblidhen nga ofruesit përkatës të SHLA-ve ose përfaqësuesit e autorizuar të tyre, përveç rastit kur parashikohet ndryshe nga ky Kod.

Neni 99

Parimet e vendosjes së tarifave

Tarifat bazohen në koston për njësi dhe janë të një natyre jodiskriminuese. Ato llogariten duke pasur parasysh interesat e të dyja palëve, të ofruesve dhe përdoruesve të shërbimeve të trafikut ajror.

Neni 100

Kostoja për njësi

1. Kostoja për njësi, për shërbimin e lundrimit ajror në rrugë, llogaritet nga ofruesit e SHLA-së si një njësi kostoje mbi bazë vjetore, për çdo vëllim tarifor të hapësirës ajrore, në përputhje me parimet për përcaktimin e koston bazë, për pagesat gjatë udhëtimeve në korridoret ajrore dhe për llogaritjen e kurseve të njësisë të Eurocontrol-it. Kostot autorizohen nga AAC, miratohen nga Eurocontrol, publikohen në PIA dhe komunikohen në ICAO.

2. Kostoja për njësi për shërbimet e ofruara në aerodrome dhe grupe aerodromesh, llogaritet nga ofruesi i SHLA-së si njësi kostoje me bazë vjetore dhe miratohet nga AAC-ja, në përputhje me dispozitat e këtij Kodi.

3. Mënyra e llogaritjes së koston për njësi për shërbimet e lundrimit ajror dhe për shërbimet e ofruara në aerodrome, përcaktohen me rregullore të miratuar me udhëzim të përbashkët të ministrit dhe ministrit përgjegjës për financat, në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare përkatëse.

Neni 101
Skema e Performancës

1. Për të përmirësuar performancën e shërbimeve të lundrimit ajror dhe funksionet e rrjetit në qiellin e vetëm evropian, hartohet një skemë e performancës për shërbimet e lundrimit ajror.

Skema e performancës do të përfshijë:

a) përshtatjen me objektivat e performancës në nivel kombëtar dhe rajonal kur Republika e Shqipërisë të jetë pjesë e FAB, në fushat kryesore të performancës të sigurisë, mjedisit, kapacitetit dhe efikasitetit të kostove;

b) planet kombëtare ose planet për blloqet funksionale të hapësirës ajrore, duke përfshirë objektivat e performancës, të përputhshëm me objektivat e performancës së Komunitetit Evropian, dhe

c) rishikimin, monitorimin dhe krahasimin periodik të performancës së shërbimeve të lundrimit ajror.

2. Planet kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore të përmendura në shkronjën (b) të pikës 1 hartohen nga Autoriteti i Aviacionit Civil dhe miratohen nga Ministri përgjegjës për transportin.

3. Autoriteti i Aviacionit Civil në cilësinë e Autoritetit Mbikëqyrës Kombëtar do të koordinojë me Komisionin Evropian, dhe me organin e përcaktuar prej tij për rishikimin e performancës për të përfituar ndihmë për zbatimin e skemës së performancës të përmendura në pikën 1.

4. Rregullat dhe metodologjia për ndërtimin e skemës së performancës përcaktohen me udhëzim të ministrit.

**KAPITULLI VII
KËRKIMI DHE SHPËTIMI**

Neni 102
Shërbimet e kërkimit dhe të shpëtimit

1. Operacionet e kërkimit dhe të shpëtimit, brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, kryhen nga Qendra Kombëtare për Kërkim dhe Shpëtim.

2. Operacionet e kërkimit dhe të shpëtimit për avionët ushtarakë kryhen nga Forcat Ajrore, të cilat mund të kërkojnë mbështetjen e Qendrës Kombëtare për Kërkim dhe Shpëtim.

3. Rregullat dhe procedurat për organizimin e Qendrës Kombëtare të Kërkimit dhe Shpëtimit përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 103

Bashkëpunimi me shtetet fqinje

Qendra Kombëtare e Kërkimit dhe Shpëtimit bashkëpunon me shërbimet e huaja të kërkimit dhe shpëtimit, në përputhje me marrëveshjet ekzistuese dypalëshe ose shumëpalëshe.

Neni 104

Kostot

1. Kostot e një operacioni të kërkimit dhe të shpëtimit përballohen nga operatori i shoqërisë ajrore.

2. Llogaritja e kostos së shërbimit të kërkimit dhe të shpëtimit përfshin kostot e krijuara nga tërësia e pajisjeve dhe e personelit të përhershëm civil, të angazhuar për ofrimin e këtij shërbimi, në funksion të aviacionit civil, të cilat përfshihen në koston bazë.

3. Hollësitë për llogaritjen e kostove përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, sipas pikës 3 të nenit 102 të këtij Kodi.

KAPITULLI VIII

INVESTIGIMI I AKSIDENTEVE DHE INCIDENTEVE

Neni 105

Objekti dhe qëllimi

1. Çdo aksident apo incident i rëndë ajror, i ndodhur në territorin e Republikës së Shqipërisë, investigohet.

2. Qëllimi i investigimit është përmirësimi i sigurisë ajrore, duke mundësuar kryerjen e shpejtë të investigimeve, të cilat synojnë parandalimin e aksidenteve dhe të incidenteve të ardhshme.

3. Përcaktimi i fajit dhe i përgjegjësisë nuk është qëllim i investigimit.

Neni 106

Aksidentet dhe incidentet ajrore

1. Në kuptimin e këtij Kodi, “aksident” është një ngjarje e lidhur me operimin e avionit, i cili në rastin e një avioni me pilot, ndodh ndërmjet kohës që një person hipën në avion për të fluturuar deri në kohën që ky person zbrit, ose në rastin e një avioni pa pilot ndodh ndërmjet kohës që avioni është gati të lëvizet për të fluturuar deri në kohën që pushon në përfundim të fluturimit dhe sistemi kryesor motorik është fikur, në të cilën:

a) një person dëmtohet në mënyrë fatale ose serioze si rezultat i:

i) i qenies në avion, ose,

ii) i kontaktit të drejtpërdrejtë me ndonjë pjesë të avionit, përfshirë pjesë të shkëputura nga avioni; ose

iii) i ekspozimit të drejtpërdrejtë ndaj shpërthimit të avionit,

përveçse kur dëmtimet janë nga shkaqe natyrore, të vetëshkaktuara apo të shkaktuara nga persona të tjerë, apo kur dëmtimet i ndodhin personave të fshehur jashtë zonave normalisht të përdorshme nga pasagjerët dhe ekuipazhi; ose,

b) avioni pëson dëme apo mosfunksionime strukturore, të cilat ndikojnë në dëmtimin e fuqisë strukturore, performancën apo karakteristikat e fluturimit të avionit dhe që normalisht do të kërkojnë riparim madhor apo zëvendësim të pjesës së dëmtuar, përveçse për dëmtim apo mosfunksionim të motorit, kur dëmi kufizohet te një motor, (përfshirë përbërësit apo aksesoret e tij), të helikave, pjesët e krahëve, antenat, fletët, gomat, frenat, rrotat, mbulesat, panelet, hyrjet e rrotave, xhamat, shpime apo deformime në veshjen e avionit, ose dëmtime të vogla në helikat e bishtit të rotorit, rrotës së uljes, dhe ato që rezultojnë nga breshëri ose sulmi i zogjve; ose,

c) avioni humb apo është krejtësisht i paarritshëm.

2. Në kuptimin e këtij Kodi, “incident” është një ngjarje, e cila nuk konsiderohet aksident, por gjatë operimit të një avioni ndikon ose mund të prekë sigurinë e operimit.

3. Në kuptimin e këtij Kodi “incident i rëndë” do të thotë një incident që përfshin rrethana që tregojnë se ekzistonte një probabilitet i lartë për një aksident dhe i cili lidhet me operimin e një avioni, i cili në rastin e një avioni me pilot, ndodh gjatë kohës që një person hipën në avion për të fluturuar deri në kohën që ky person zbret, ose në rastin e një avioni pa pilot ndodh ndërmjet kohës që avioni është gati të lëvizë për të fluturuar deri në kohën që pushon në përfundim të fluturimit dhe sistemi kryesor motorik është fikur.

Neni 107

Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e operimit

1. Investigimi i aksidenteve dhe i incidenteve serioze kryhet nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e operimit (safety) në Aviacionin Civil, në varësi të Ministrit.

2. Organizimi dhe funksionimi i Autoriteti Kombëtar të Investigimit për Sigurinë e operimit në Aviacionin Civil, në vijim Autoriteti i Investigimit, përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

3. Autoriteti i Investigimit është nga pikëpamja funksionale dhe organizative i pavarur nga autoritetet e aviacionit, të cilat mbikëqyrin vlefshmërinë ajrore, licencimin, operimin e një avioni, mirëmbajtjen, licencimin e personelit, kontrollin e trafikut ajror dhe operimin e aerodromeve, si edhe nga të gjithë personat fizikë dhe juridikë, interesat ose misioni i të cilave mund të jenë në konflikt me detyrën e ngarkuar tek AKISA, ose mund të influencojnë në objektivitetin e këtij autoriteti.

4. Autoriteti i Investigimit mund të bashkëpunojë me shtete të tjera për kryerjen e investigimeve të tilla.

5. Autoriteti i Investigimit mund të delegojë detyrën e kryerjes së një investigimi mbi një aksident ose incident serioz tek një autoritet homolog i një shteti tjetër, në varësi të një marrëveshjeje të përbashkët dhe do të mundësojë kryerjen e procesit të investigimit nga ky autoritet tjetër.

6. Autoriteti i Investigimit mund të investigojë ngjarje edhe incidente, që nuk trajtohen në pikën 1 të nenit 105 të këtij Kodi, kur pritet që nga ky investigim të nxirren mësim të vlefshme për sigurinë ajrore.

7. Autoriteti i Investigimit, investigon edhe aksidente apo incidente serioze, që përfshijnë avionë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë apo që operohen nga një sipërmarrje e vendosur në Republikën e Shqipërisë, të cilat kanë ndodhur jashtë territorit të saj, kur hetime të tilla nuk kryhen nga një shtet tjetër.

8. Autoriteti i Investigimit ka të paktën një investigues të aftë për të kryer funksionin e investiguesit në detyrë, në rastin e një aksidenti ajror.

Neni 108

Rregullat për investigimin

Këshilli i Ministrave me vendim përcakton rregullat për procesin e investigimit në lidhje me:

- a) Përcaktimin e aksidenteve dhe incidenteve serioze, subjekt i investigimit të sigurisë së operimit;
- b) Bashkëpunimin midis Autoritetit të Investigimit me autoritetet homologe të investigimit dhe EASA;
- c) Koordinimin e investigimeve me organet e tjera juridike të përfshira;
- d) Kompetencat e investiguesit në detyrë dhe rekomandimet e sigurisë;
- e) Mbrojtjen e informacionit të ndjeshëm mbi sigurinë e operimit.

Neni 109

Detyrimi për të njoftuar aksidentet dhe incidentet e rënda

1. Çdo person i përfshirë, i cili ka njohuri për ndodhjen e një aksidenti ose incidenti serioz do të njoftojë pa vonesë Autoritetin e Investigimit, kur ngjarja ka ndodhur në Republikën e Shqipërisë.

2. Autoriteti i Investigimit do të njoftojë pa vonesë EASA-n, sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, ICAO-n, dhe shtetet e tjera që kanë të bëjnë me ngjarjen, për çdo aksident ose incident serioz.

Neni 110

Pjesëmarrja e shteteve të tjera në investigim

1. Me marrjen e njoftimit sipas pikës 2 të nenit 109, shteti i regjistrimit, shteti i operatorit, shteti i modelimit dhe shteti i prodhimit kanë të drejtë të caktojnë një përfaqësues të akredituar, për të marrë pjesë në investigim.

2. Përfaqësuesi i akredituar mund të caktojë këshilltarë, për të marrë pjesë në investigim, nën mbikëqyrjen e tij.

3. Pjesëmarrësit në investigim kanë të drejtë të marrin pjesë në të gjitha aspektet e investigimit, nën kontrollin e investiguesit në detyrë dhe, në veçanti, kanë të drejtë:

- a) të vizitojnë vendin e aksidentit;
- b) të ekzaminojnë mbetjet;
- c) të marrin informacion nga dëshmitarët dhe të sugjerojnë pyetje, sipas fushave;
- ç) të kenë akses të plotë tek të gjitha provat, sa më shpejt të jetë e mundur;
- d) të marrin kopje të të gjitha dokumenteve përkatëse;
- dh) të marrin pjesë në analizat e regjistrimeve të marra nga pajisjet dhe sistemet elektronike;
- e) të marrin pjesë në veprimtaritë investiguese të ngjarjes jashtë vendit, siç janë ekzaminimet e përbërësve, të mbledhjeve teknike, testet dhe eksperimentet;
- ë) të marrin pjesë në takime për ecurinë e investigimit dhe të diskutojnë analizat, rezultatet, shkaqet dhe rekomandimet për sigurinë;
- f) të paraqesin mendime apo pretendime me shkrim, për elemente të ndryshme të investigimit.

4. Autoriteti i Investigimit mund të pranojë si pjesëmarrës në investigim, përfaqësues të akredituar të shteteve të tjera, të ndryshëm nga ata të përmendura në pikën 1 të këtij neni. Pjesëmarrja e tyre lejohet vetëm për ato çështje, për të cilat Autoriteti i Investigimit i ka pranuar ata.

5. Mbi të njëjtën bazë, si për pikat pararendëse të këtij neni, një përfaqësues i Autoriteti për Investigimin, gjithashtu, mund të marrë pjesë në investigime të

ndërmarrë nga një shtet tjetër.

Neni 111

Raporti i investigimit

1. Çdo investigim për një aksident ose incident pasohet nga një raport, në një formë të përshtatshme, për llojin dhe rëndësinë e aksidentit. Raporti i referohet vetëm qëllimit të investigimit, sipas nenit 105 të këtij Kodi dhe, nëse është e nevojshme, përmban rekomandime për sigurinë. Në raport ruhet anonimat i personave të përfshirë në ngjarje.

2. Raporti përfundimtar i dërgohet për mendim dhe koment:

a) përfaqësuesve të akredituar të shteteve që përcaktohen në nenin 110 të këtij Kodi;

b) të gjitha shteteve që kanë marrë pjesë në hetim, përfshirë dhe EASA-s;

c) autoritetet që kanë lidhje me aviacionin;

ç) ministrit dhe AAC-së;

Komentet e rëndësishme dhe të bazuara përfshihen në raportin përfundimtar, sipas rastit. Në rast se brenda 60 ditëve nga data e dërgimit të draftit nuk ka komente, raporti përfundimtar quhet i përfunduar.

3. Autoriteti i Investigimit, nëse është e mundur, brenda 12 muajve nga data e aksidentit, përgatit raportin përfundimtar të investigimit dhe rekomandimet për sigurinë, të cilat ia përcjell:

a) Këshillit të Ministrave;

b) ministrit;

c) shteteve të përcaktuara në pikën 1 të nenit 110 të këtij Kodi;

ç) shteteve të përcaktuara në pikën 4 të nenit 110 të këtij Kodi;

d) ICAO-s, në përputhje me standartet nderkombetare;

dh) shteteve palë në marrëveshjen shumëpalëshe;

e) Komisionit Evropian dhe EASA, me përjashtim të rasteve kur raporti është publikuar në mënyrë elektronike, në këtë rast AKISA vetëm i njofton ato reciprokisht.

4. Këshilli i Ministrave merr masat e nevojshme për zbatimin e rekomandimeve për sigurinë, të nxjerra nga Autoriteti i Investigimit.

Neni 112

Mbledhja e të dhënave

Autoriteti i Investigimit, investiguesi në detyrë dhe pjesëmarrësit, sipas nenit 110 të këtij Kodi, kanë të drejtë, në përputhje me kompetencat përkatëse,

të mbledhin, të përpunojnë dhe të përdorin të dhëna personale të personave të përfshirë në investigim, të prekur nga/ose dëshmitarë të aksidentit apo incidentit serioz, për aq sa nevojitet për qëllimin e investigimit.

Neni 113

Shpërndarja e të dhënave

Autoriteti i Investigimit ka të drejtë t'u shpërndajë autoriteteve publike të dhënat e mbledhura, sipas nenit 112 të këtij Kodi, kur është në interes të sigurisë së aviacionit, lëshimit të licencave apo lejeve të avionëve, zhvillimit të procedurave gjyqësore, sqarimit të pretendimeve për aksidentin ose incidentin serioz dhe informimit të të afërmeve të personave, të përfshirë apo të ndikuar, nga aksidenti ose incidenti serioz.

Neni 114

Kostot e Autoriteti i Investigimit dhe kostot e investigimit

1. Llogaritja e kostos së Autoriteti i Investigimit përfshin kostot e krijuara nga tërësia e pajisjeve dhe e personelit të përhershëm civil, të angazhuara në funksion të aviacionit civil, për këtë qëllim, të cilat përfshihen në koston bazë.

2. Në rastin e një aksidenti ose incidenti të rëndë, Këshilli i Ministrave miraton fondin e veçantë për shpenzimet e nevojshme për investigimin.

3. Pronari i avionit mbulon shpenzimet për heqjen e avionëve ose të mbetjeve. Ky rregull zbatohet dhe kur investiguesi në detyrë urdhëron heqjen e tyre për qëllime të investigimit.

KAPITULLI IX

RAPORTIMI I NGJARJEVE

Neni 115

Qëllimi i raportimit të ngjarjeve

Qëllimi i vetëm i raportimit të ngjarjeve është parandalimi i aksidenteve dhe i incidenteve dhe jo përcaktimi i fajit apo përgjegjësisë.

Neni 116

Raportimi i detyrueshëm

1. Ngjarjet të cilat mund të paraqesin një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë e aviacionit dhe të cilat bien në kategoritë e mëposhtme do të raportohen nga personat e listuar në paragrafin 2 nëpërmjet sistemeve të

raportimit të detyrueshëm për:

- a) ngjarje që lidhen me operimin e avionit;
- b) ngjarje që lidhen me kushtet teknike, mirëmbajtjen dhe riparimin e avionit;
- c) ngjarje që lidhen me shërbimet e navigimit ajror dhe facilitetet;
- d) ngjarje që lidhen me aerodromet dhe shërbimet e përpunimit në tokë

2. Personat fizikë, që detyrohen t'i raportojnë AAC-së nëpërmjet sistemit të raportimit, ngjarjet në Republikën e Shqipërisë janë:

- a) piloti në komandë, ose, në rastet kur piloti në komandë nuk është në gjendje për të raportuar ngjarjen, çdo anëtar tjetër në zinxhirin komandues të një avioni;
- b) personi, i cili merret me biznesin e modelimit, të prodhimit, mirëmbajtjes ose modifikimit të një avioni, ose të çdo pajisjeje apo pjese të lidhur me to;
- c) personi, i cili nënshkruan një certifikatë të vlefshmërisë ajrore ose të lejimit për shërbim për një avion, ose çdo pajisje apo pjesë e lidhur me to;
- d) personi, i cili ushtron një funksion, që i kërkon atij të jetë i autorizuar nga Republika e Shqipërisë, si kontrollor i trafikut ajror ose zyrtar i informacionit për shërbimet e fluturimeve;
- dh) personi i cili kryen një funksion të lidhur me menaxhimin e sigurisë së operimit të një aeroporti të hapur për transport ajror tregtar;
- e) personi, i cili kryen një funksion të lidhur me instalimin, modifikimin, mirëmbajtjen, riparimin, rinovimin, kontrollin e fluturimit (*flight-checking*) ose inspektimin e pajisjeve të lundrimit ajror;
- ë) personi, i cili kryen një funksion, të lidhur me përpunimin e avionit në tokë, përfshirë furnizimin me karburant, shërbimet, përgatitjen e listë-ngarkesës, ngarkimin, heqjen e akullit dhe tërheqjen e avionit në një aeroport të hapur për transport ajror tregtar.

2. Në kuptimin e këtij Kodi, “ngjarje” do të thotë do të thotë çdo ngjarje që lidhet me sigurinë e operimit, cila rrezikon ose të cilat, nëse nuk korrigjohen ose trajtohen, mund të rrezikojnë një avion, pasagjerët e saj ose ndonjë person tjetër, dhe përfshin në veçanti një aksident ose incident serioz.

3. Pika 1 e këtij neni zbatohet edhe për ngjarjet, që përfshijnë avionët shqiptarë jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë, si dhe për ngjarjet, që përfshijnë avionët e huaj, të cilët, në kohën e ngjarjes, operohen nga operatorë shqiptarë.

4. Ngjarjet e raportuara nga personat e caktuara sipas pikës 1, verifikohen/

investigohen nga AAC.

Neni 117

Raportimi vullnetar

1. AAC-ja krijon sistemin e raportimit vullnetar të ngjarjeve, i cili shërben për të mbledhur të dhëna për detajet e ngjarjeve dhe informacionin lidhur me sigurinë e operimit për:

- a) ngjarjet të cilat nuk i nënshtrohen raportimit të detyrueshëm sipas pikës 1 të nenit 116;
- b) ngjarjet të raportuar nga persona që nuk janë listuar në piken 2 të nenit 116.

Neni 118

Konfidencialiteti dhe përdorimi i përshtatshëm i informacionit

1. AAC-ja do të marrë masa për të garantuar konfidencialitetin e detajeve të ngjarjeve të marra. Të dhënat personale do të përdoren për aq sa është e nevojshme në përmbushje të qëllimit të raportimit të ngjarjeve.

2. Nuk do të vihet në dispozicion ose të përdoret informacioni mbi ngjarjet:

- a) me qëllim përcaktimin e fajit ose përgjegjësisë, ose
- b) për çdo qëllim tjetër përveç atij të ruajtjes ose përmirësimit të sigurisë së operimit.

3. Çdo ent që raporton një ngjarje në Autoritetin e Aviacionit Civil, përpara se të raportojë do të fshijë çdo të dhënë personale të raportuesit që është vënë i pari në dijeni për ngjarjen.

4. Çdo person përgjegjës i Autoritetit të Aviacionit Civil, i cili ka autorizim për të pasur akses në bazën e të dhënave të ngjarjeve të raportuara, duhet të nënshkruajë një deklaratë, në të cilën angazhohet se nuk do të shpërndajë asnjë të dhënë, për të cilën janë vënë në dijeni nga baza e të dhënave të raportimit.

Neni 119

Rregullat për raportimin e ngjarjeve

Rregulla të hollësishme për raportimin e ngjarjeve parashikohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

KAPITULLI X SIGURIA

Neni 120 **Qëllimi**

Qëllimi i këtij kapitull është përcaktimi i rregullave për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil në përputhje me detyrimet ndërkombëtare dhe në veçanti me marrëveshjen shumëpalëshe.

Neni 121 **Standardet bazë dhe rregullat e përgjithshme**

1. Standardet bazë për ruajtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme dhe masat e përgjithshme përfshijnë:

- a) Sigurinë e aeroportit;
- b) Kufijtë ndarës të zonave të aeroporteve;
- c) Sigurinë e avionit;
- ç) Pasagjeret dhe bagazhet e kabinës;
- d) Bagazhin e hambarit;
- dh) Kargon dhe postën;
- e) Postën e transportuesit ajror dhe materialet e transportuesit ajror;
- ë) Furnizimet në fluturim;
- f) Furnizimet e aeroportit
- g) Masat e sigurisë në fluturim;
- gj) Rekrutimin e personelit dhe trajnimin;
- h) Pajisjet e sigurisë.

2. Masat për implementimin e standardeve bazë përcaktohen me vendim të këshillit të ministrave në përputhje me detyrimet e legjislacionit ndërkombëtar.

Neni 122 **Organizimi i sigurisë në aviacionin civil**

1. AAC-ja është autoriteti përgjegjës për sigurinë e aviacionit civil, përveç kur parashikohet ndryshe në këtë Kod.

2. Përveçse kur parashikohet ndryshe në këtë Kod, AAC-ja ndërmerr masat e nevojshme për parandalimin e ndërhyrjeve të paligjshme në aviacionin civil.

Për këtë, ky autoritet:

- a) është përgjegjës për zbatimin dhe mbikëqyrjen nga ana e subjekteve të tjera, të rregullave në fuqi për parandalimin e akteve të ndërhyrjes së paligjshme në aviacionin civil;
- b) miraton programet e sigurisë, të hartuara nga transportuesit ajror vendas, operatorët e aerodromit, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe subjektet e tjera që kanë për detyrë zbatimin e rregullave në fuqi për sigurinë në aviacionin civil;
- c) mbikëqyr zbatimin e programit kombëtar të sigurisë së aviacionit civil;
- ç) mbikëqyr zbatimin e programit të sigurisë të transportuesit ajror, operatorëve të aerodromit, ofruesit të shërbimeve të lundrimit ajror dhe subjekteve të tjera;
- d) çertifikon organizatat e trajnimit dhe instruktorët përkatës të sigurisë së aviacionit civil;
- dh) çertifikon personelin e sigurisë së aviacionit civil.

3. Në përmbushjen e funksioneve të përcaktuara në këtë kapitull, AAC-ja bashkëpunon me ministrinë përgjegjëse për rendin publik dhe çdo institucion tjetër, të ngarkuar për çështjet e sigurisë, sipas rastit.

4. Për të bashkërenduar masat për zbatimin e planit kombëtar të sigurisë së aviacionit civil dhe të gjitha standardet për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjeve të paligjshme krijohet Komiteti Kombëtar i Sigurisë së Aviacionit Civil, i kryesuar nga drejtuesi i AAC-së.

5. Përbërja dhe përgjegjësitë e Komitetit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozimin e ministrit, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 123

Programi kombëtar i sigurisë së aviacionit civil

1. Programi kombëtar i sigurisë së aviacionit civil përmban të gjitha masat për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme sipas përcaktimeve në nenin 121 dhe në përputhje me detyrimet ndërkombëtare të Republikës së Shqipërisë.

2. Programi kombëtar i sigurisë së aviacionit civil miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 124

Programi kombëtar për kontrollin e cilësisë

1. Programi kombëtar për kontrollin e cilësisë së sigurisë në aviacionin civil përmban masat e nevojshme të monitorimit të kontrollit të cilësisë, të marra për vlerësimin e vazhdueshëm të zbatimit të programit kombëtar për sigurinë e aviacionit civil, përfshirë dhe politikat ku bazohet ky program.

2. Masat e programit kombëtar të kontrollit të cilësisë së sigurisë së aviacionit civil janë të detyrueshme për çdo person ose ent, subjekt i këtij programi.

3. Programi Kombëtar për Kontrollin e Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 125

Programi i sigurisë për aerodromin

1. Operatori i një aerodromi harton, zbaton dhe përditëson programin e sigurisë për aerodromin, në përputhje me kërkesat e programit kombëtar për sigurinë e aviacionit civil.

2. Programi i sigurisë për aerodromin përfshin çështjet si më poshtë:

- a) vendosjen e kufijve ndërmjet zonës tokësore dhe zonës ajrore;
- b) vendosjen e zonave me siguri të kufizuar në aerodrom;
- c) kontrollin e hyrjes në zonat ajrore dhe në zonat me siguri të kufizuar;
- ç) kontrollin e pastërtisë së figurës dhe trajnimin e personelit, që ka akses në zonat me siguri të kufizuar.
- d) masat për mbrojtjen e perimetrit të zonës me siguri të kufizuar;
- e) patrullimin nga operatori apo subjekti përgjegjës për sigurinë e aerodromit.

3. Programi i Sigurisë së Aerodromit zbatohet nga të gjithë subjektet e përfshira ose që kanë përgjegjësi për zbatimin e masave të sigurisë në aeroport, ne bazë të Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil.

Neni 126

Programi i sigurisë së transportuesve ajrorë dhe ofruesit të shërbimit të lundrimit ajror

1. Transportuesi ajror, që ofron shërbime nga Republika e Shqipërisë, harton, zbaton dhe përditëson një program të sigurisë së kompanisë ajrore. Ky program duhet të përshkruajë metodat dhe procedurat për tu ndjekur nga transportuesi ajror në përputhje me programin kombëtar për sigurinë e aviacionit civil.

2. Ofruesi i shërbimeve të lundrimit ajror kërkohet të zbatojë standardet e sigurisë së aviacionit. OSHLA duhet të hartojë, zbatojë dhe mirëmbajë një program sigurie për të plotësuar kërkesat e programit kombëtar të sigurisë së aviacionit civil.

Neni 127

Programi kombëtar i trajnimit për sigurinë e aviacionit civil

1. AAC-ja, në bashkëpunim me ministrinë, e cila mbulon çështjet e rendit publik, harton dhe zbaton programin kombëtar të trajnimit për sigurinë e aviacionit civil. Programi ka për qëllim aftësimin e anëtarëve të fluturimit, të ekuipazhit të kabinës, si dhe të personelit në tokë, në mënyrë që ata të zbatojnë kërkesat e sigurisë së aviacionit dhe t'u përgjigjen akteve të ndërhyrjes së paligjshme në sigurinë e aviacionit civil.

2. Programi kombëtar i trajnimit për sigurinë e aviacionit civil përfshin edhe rregullat për përzgjedhjen, kualifikimin, trajnimin dhe certifikimin e personelit të sipërpërmendur.

Neni 128

Kontrolli i pastërtisë së figurës së personelit

1. Personeli i aviacionit, që do të ketë akses në zonat me siguri të kufizuar, ose që punon në pozicione të lidhura me sigurinë, i nënshtrohet kontrollit të pastërtisë së figurës për një periudhë jo më të shkurtër se pesë vjet. Kontrolli përsëritet në intervale të rregullta, të cilat nuk duhet të tejkalojnë periudhën prej pesë vjetësh.

2. Kontrolli i pastërtisë së figurës kryhet me kërkesë të AAC-së nga ministria, që mbulon çështjet e rendit publik, në përputhje me aktet ligjore dhe nënligjore në fuqi.

3. Pika 2 e këtij neni nuk paragjykon të drejtën dhe detyrimin e ofruesve të shërbimeve në aviacionin civil për t'i propozuar AAC-së iniciimin e kontrollit të pastërtisë së figurës së personelit përkatës.

4. Rregullat për kontrollin e pastërtisë së figurës së personelit në aviacion përcaktohen me rregullore, të miratuar nga ministri përgjegjës për rendin publik.

Neni 129

Mënyrat e kontrollit

1. Mënyrat e kontroleve përfshijnë auditime të sigurisë, inspektime, analiza dhe investigime nga auditorë të kualifikuar.

2. Operatori i aeroportit dhe çdo subjekt tjetër që duhet të zbatoj masat e

sigurisë në aviacionin civil është i detyruar të marrë masa korigjuese në lidhje me mangësitë e gjetura pas një kontrolli të ushtruar nga Autoriteti i Aviacionit Civil, brenda afateve të vendosura.

2. Procedurat dhe detyrat për mënyrat e kontrollit, sipas pikës 1 dhe 2 të këtij neni, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 130 **Fasilitetet**

1. Në çdo aeroport, nga operatori i tij, duhet të ngrihet një Komitet për Fasilitetet e Aeroportit. Anëtarët e Komitetit për Fasilitetet e Aeroportit janë përfaqësues nga Operatori i aeroportit, Transportuesit ajror, Ofruesit e shërbimeve në aeroport, Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, Autoriteti i Aviacionit Civil, Ministria përgjegjëse për transportin, Ministria përgjegjëse për rendin publik, Autoriteti përgjegjës për doganat, përfaqësues të tjerë, nëse aktivitet e tyre janë relevante për fasilitetet.

2. Komiteti i fasiliteteve të aeroportit kontrollon dhe monitoron zbatimin e masave fasilituese dhe gjithashtu këshillon në lidhje me të gjitha aktivitetet e tjera të lidhura drejtpërdrejtë me fasilitetet e aviacionit në aeroport.

3. Operatori i aeroportit do të zhvillojë një Program për Fasilitetet e Aeroportit në përputhje me Programin Kombëtar të Fasiliteteve në Aviacionin Civil. Programi për Fasilitetet e Aeroportit miratohet nga Autoriteti i Aviacionit Civil.

4. Operatori i një aeroporti zbaton masat e fasiliteteve në përputhje me programin e miratuar të fasiliteteve të aeroportit. Masat dhe procedurat për fasilitetet e aviacionit civil miratohen me Vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 131 **Komiteti Kombëtar për Fasilitetet**

1. Me qëllim marrjen e masave për fasilitetet në aviacionin civil, me Vendim të Këshillit të Ministrave ngrihet Komiteti Kombëtar për Fasilitetet në Aviacionin Civil.

2. Komiteti Kombëtar i Fasiliteteve drejtohet nga Drejtori Ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil, në cilësinë e Koordinatorit Kombëtar të Fasiliteteve në Aviacionin Civil.

3. Anëtarët e Komitetit Kombëtar për Fasilitetet do të jenë përfaqësues të propozuar nga Ministri përgjegjës për transportin, Ministri përgjegjës për rendin publik, Autoriteti i aviacionit civil, Autoriteti përgjegjës për doganat, Autoriteti

përgjegjës për turizmin, Operatorët e aeroporteve, Ofruesit e shërbimeve në aeroport, shoqëritë ajrore dhe përfaqësues të tjerë, nëse aktivitet e tyre janë relevante për fasilitetet.

4. Programi Kombëtar i Fasiliteteve në Aviacionin Civil propozohet nga Ministri përgjegjës për Transportin dhe miratohet me Vendim të Këshillit të Ministrave.

KAPITULLI XI PËRGJEGJËSIA DHE TË DREJTAT E PASAGJERËVE

NËNKAPITULLI I RREGULLA TË PËRGJITHSHME

Neni 132

Shkëmbimi i njësive monetare

1. Konvertimi në lek i shumave të pasqyruara në të drejtat e posaçme të tërheqjes (SDR), në rastet e procedimeve gjyqësore, bëhet sipas vlerës së lekut kundrejt SDR-së në datën e gjykimit. Vlera e lekut kundrejt SDR-së llogaritet sipas metodës së vlerësimit të Fondit Monetar Ndërkombëtar, në fuqi, në datën e gjykimit, për kryerjen e operacioneve ose të transaksioneve.

2. Termi “E drejtë e posaçme e tërheqjes” (*Special Drawing Rights - SDR*) është njësi monetare e Fondit Monetar Ndërkombëtar.

Neni 133

Juridiksioni

1. Në rast se transportimi ajror i nënshtrohet Konventës së Montrealit, juridiksioni rregullohet nga kjo konventë. Kur gjykatat shqiptare kanë juridiksion, sipas nenit 33, paragrafi 2, të Konventës së Montrealit, veprimet për kërkim dëmi, bazuar në vdekjen apo plagosjen trupore të një pasagjeri, duhet të ngrihen përpara gjykatës në vendin, ku pasagjeri ka adresën kryesore dhe të përhershme në ditën e aksidentit.

2. Padi të ngritura, sipas dispozitave nga neni 144 deri te neni 146 të këtij Kodi, mund t’i nënshtrohen juridiksionit të gjykatave të vendit të destinacionit.

Në rast të nenit 149 të këtij Kodi, padi të për kërkim dëmi kundër transportuesit në fjalë mund të ngrihen, gjithashtu, përpara gjykatës që ka nën juridiksion transportuesin e kontraktuar dhe padi të kundër transportuesit të kontraktuar mund të ngrihen në gjykatën që ka nën juridiksion transportuesin në fjalë.

3. Padia për shpërblimin e dëmit mund të bëhet edhe në gjykatën e vendit ku ndodh aksidenti ose incidenti.

NËNKAPITULLI II PËRGJEGJËSIA PËR DËMTIMET NDAJ PALËVE TË TRETA

Neni 134

Përgjegjësia e operatorit të avionit

1. Operatori i avionit është përgjegjës për dëmtime të shkaktuara në rast vdekjeje ose dëmtimi trupor të një personi apo për dëmtime të pronës, në rast se aksidenti, që shkakton dëmin, ndodh gjatë operimit të avionit.

2. Në kuptim të këtij kapitulli, termi “operator” është personi, i cili po përdorte avionin në kohën kur u shkaktua dëmtimi, ose personi me drejta për të përdorur avionin, drejtpërdrejt ose tërthorazi, i cili ka mbajtur kontrollin e lundrimit të avionit. Një person konsiderohet se po përdor një avion, kur ai e përdor personalisht ose kur punonjësit apo agjentët e tij përdorin avionin gjatë periudhës së punësimit të tyre, pavarësisht nëse është apo jo brenda qëllimit të detyrave të tyre.

3. Pronari i regjistruar i avionit prezumohet operator dhe njihet si personi përgjegjës, përveç rasteve kur, gjatë procesit gjyqësor për përcaktimin e përgjegjësisë së tij, ai provon se operatori ishte një person tjetër.

4. Në kuptim të këtij Kodi, “operimi i avionit” përfshin përdorimin e një avioni nga çasti kur forca ushtrohet mbi motorët, për qëllim lëvizjeje ose ngritja në fluturim, derisa ai kthehet në tokë dhe motorët e tij janë fikur plotësisht. Gjithashtu, ky term nënkupton lëvizjen e një avioni nga mjetet tërheqëse ose shtytëse, apo nga fuqi, që janë karakteristike për zhvendosjen dhe ngritjen në ajër të avionit, veçanërisht rrymat ajrore.

5. Përgjegjësia që rrjedh nga kontrata i nënshtrohet përcaktimeve në nenet 143 deri 151 të këtij Kodi dhe përgjegjësia që rrjedh nga veprimtaritë e avionëve shtetërorë i nënshtrohet përcaktimeve në nenet 152 dhe 153 të këtij Kodi.

6. Një person që dëmtohet gjatë trajnimit të tij në aviacion, ngre padi ndaj trajnuesit, në bazë të dispozitave të përgjithshme përkatëse.

7. Në rast se avioni përdoret pa dijeninë dhe miratimin e pronarit, përdoruesi është përgjegjës në vend të pronarit. Pronari është bashkëpërgjegjës, kur ai mundëson përdorimin e avionit në mënyrë të tillë. Pronari është personi përgjegjës, kur përdoruesi është i punësuar nga pronari i avionit ose kur ai përdor avionin me miratimin e pronarit. Ky rregull nuk përjashton nga përgjegjësia përdoruesin e avionit.

Neni 135

Kompensimi në rast vdekjeje

1. Në rast vdekjeje të një personi, kompensimi përfshin koston e trajtimit mjekësor, të ardhurat e munguara të viktimës së aksidentit gjatë trajtimit mjekësor, deri në çastin e vdekjes dhe koston e funeralit, të cilat i rimbursohen personit që është i detyruar të mbulojë këto shpenzime.

2. Në rast se viktima e aksidentit ka detyrime financiare ndaj një personi të tretë në kohën e aksidentit, sipas detyrimeve ligjore, personi përgjegjës për kompensim është përgjegjës edhe për shlyerjen e këtyre detyrimeve, të cilat viktima parashikohej t'i shlyente gjatë jetës së tij. Ky rregull zbatohet edhe ndaj një personi të tretë, i cili ka qenë konceptuar, por nuk kishte lindur në kohën e aksidentit.

Neni 136

Kompensimi në rast dëmtimi trupor

1. Në rast të dëmtimit trupor, kompensimi përfshin:

- a) shpenzimet e trajtimit mjekësor;
- b) të ardhurat e munguara gjatë periudhës së trajtimit mjekësor të të plagosurit;
- c) të ardhurat e munguara gjatë periudhës së humbjes së përkohshme ose të përhershme, si pasojë e kufizimeve lokomotore (mendore dhe lëvizëse);
- ç) të ardhurat e pakësuara, si pasojë e kufizimeve lokomotore (mendore dhe lëvizëse);
- d) shpenzimet, si pasojë e rritjes së nevojave vetjake.

2. Viktima mund të pretendojë një kompensim të drejtë monetar për dëmtimet jomonetare.

Neni 137

Shuma e përgjegjësisë

1. Masa maksimale e ngritjes (MMN) është maksimumi i masës, me të cilën avioni mund të ngrihet në fluturim, e cila korrespondon me një masë specifike për secilin tip avioni, siç përcaktohet në certifikatën e vlefshmërisë ajrore të avionit.

2. Shuma e përgjegjësisë për një aksident kufizohet, sipas MMN-së së avionit, si më poshtë:

- a) më pak se 500 kg deri në 750 000 SDR;
- b) më pak se 1 000 kg deri në 1 500 000 SDR;
- c) më pak se 2 700 kg deri në 3 000 000 SDR;
- ç) më pak se 6 000 kg deri në 7 000 000 SDR;

- d) më pak se 12 000 kg deri në 18 000 000 SDR;
- dh) më pak se 25 000 kg deri në 80 000 000 SDR;
- e) më pak se 50 000 kg deri në 150 000 000 SDR;
- ë) më pak se 200 000 kg deri në 300 000 000 SDR;
- f) më pak se 500 000 kg deri në 500 000 000 SDR;
- g) 500 000 kg dhe më shumë deri në 700 000 000 SDR.

3. Në rastet e vdekjeve dhe të dëmtimeve trupore, përgjegjësia është e kufizuar deri në 100 000 SDR.

4. Në rast se shuma totale e kompensimit të viktimave të të njëjtit aksident tejkalon shumën maksimale, që jepet në pikën 2 të këtij neni, kompensimi për çdo viktimë duhet të zvogëlohet, në mënyrë të barabartë, në përputhje me raportin e shumës totale të kërkuar me shumën maksimale.

5. Në rast se kërkohet kompensimi për dëmtim vetjak dhe dëmtim material, dy të tretat e shumës maksimale, sipas pikës 2 të këtij neni, do të paguhen për dëmtimet vetjake. Në rast se kjo shumë nuk është e mjaftueshme për të mbuluar të gjitha kërkesat, ajo duhet të jepet në mënyrë të përpjesshme. Një e treta e shumës maksimale duhet të jepet në mënyrë të përpjesshme për dëmtimet materiale dhe për dëmtimet personale, të cilat nuk janë mbuluar ende.

Neni 138

Kompensimi me pagesa periodike

1. Në rast se një viktimë humbet, përkohësisht ose përgjithmonë, aftësinë për të fituar të ardhura apo kjo aftësi kufizohet, kompensimi paguhet në mënyrë periodike. Ky rregull zbatohet për kompensimet që paguhen për kufizimet lokomotore (mendore ose lëvizëse), për rritjen e nevojave vetjake ose për ndihmën ndaj një personi të tretë, sipas pikës 2 të nenit 135 të këtij Kodi.

2. Në rastin e marrjes së pagesës periodike, përfituesi mund të kërkojë të sigurohet për vazhdueshmërinë e pagesës ose rritjen e pagesës, nëse gjendja financiare e personit përgjegjës bie në mënyrë të ndjeshme.

Neni 139

Kufizime të veprimit

Dispozitat ligjore të Kodit Civil të Republikës së Shqipërisë për dëmet zbatohen edhe për kërkimin e dëmshpërblimeve, për dëmet e parashikuara në këtë kapitull.

Neni 140

Parashkrimi i kërkesës për shpërblimin e dëmit

1. Përfituesi humbet të drejtat e tij, sipas këtij Kodi, nëse ai nuk ia kërkon

ato personit përgjegjës, brenda një periudhe prej tre vjetësh, që nga çasti kur ai vihet në dijeni për dëmet dhe për personin përgjegjës të aksidentit.

2. Përfituesi nuk humbet të drejtat e tij, në rast se ai nuk i kërkon ato si pasojë e rrethanave, të cilat nuk varen prej tij, ose në rast se personi përgjegjës vihet vetë në dijeni për aksidentin brenda tre vjetëve.

Neni 141

Dëmet e shkaktuara nga më shumë se një avion

1. Në rast se dëmet janë shkaktuar nga më shumë se një avion, operatorët e avionëve përgjigjen bashkërisht dhe veç e veç.

2. Ndërmjet palëve, operatorët e avionëve janë përgjegjës, në përputhje me shkallën e shkaktimit të dëmit nga secili. I njëjti parim zbatohet për dëmtimet e shkaktuara ndaj njërit operator, për përgjegjësinë e operatorit tjetër.

Neni 142

Përgjegjësia, bazuar në dispozita të tjera ligjore

Dispozitat e tjera ligjore, në bazë të të cilave operatori, përdoruesi ose çdo person i tretë mund të vlerësohet përgjegjës në një shkallë më të gjerë për dëmtimet, të cilat kanë ndodhur gjatë operimit të avionit, nuk preken nga nenet e mësipërme.

NËNKAPITULLI III PËRGJEGJËSIA KONTRAKTUESE

Neni 143

Fusha e zbatimit

Dispozitat e këtij nënkapitulli zbatohen për përgjegjësinë e bazuar në një kontratë transporti ajror, për vdekjen dhe dëmtimet trupore të një pasagjeri, në rastin e një aksidenti, të vonesave të transportit të një pasagjeri dhe të shkatërrimit, humbjes, dëmtimit ose të vonesës së bagazheve dhe për sigurimet e tyre, vetëm në rast se ato nuk parashikohen apo rregullohen nga konventa për unifikimin e rregullave të caktuara, që lidhen me transportimin ajror ndërkombëtar, arritur në Montreal më 28 maj 1999 (Konventa e Montrealit), ose detyrimet e marrëveshjes shumëpalëshe për ZPEA-në.

Neni 144

Dëmtimet vetjake

1. Transportuesi është përgjegjës për dëmin e shkaktuar, në rast vdekjeje ose dëmtimi trupor të një pasagjeri, vetëm në rast se aksidenti, me pasojë

vdekjen ose dëmtimin, ndodh në bordin e avionit apo gjatë procesit të ngjitjes ose zbritjes nga bordi i avionit.

2. Transportuesi nuk është përgjegjës për dëmet, që rrjedhin sipas pikës 1 të këtij neni, për masën e dëmeve mbi 100 000 SDR, për çdo pasagjer, në rast se transportuesi provon se:

a) një dëmtim i tillë nuk ndodh si pasojë e pakujdesisë, veprimeve të gabuara ose neglizhencës nga transportuesi, punonjësit ose agjentët e tij;

b) një dëmtim i tillë ndodh vetëm si pasojë e pakujdesisë, veprimeve të gabuara ose neglizhencës nga një palë e tretë;

Shuma maksimale e pikës 2 të këtij neni zbatohet, gjithashtu, edhe për kompensimin me pagesa periodike.

3. Në rast se shuma totale, që duhet t'i paguhet disa përfituesve për vdekjen ose dëmtimin trupor, sipas pikës 1 të këtij neni, është më e madhe se kufiri i parashikuar, dhe në rast se transportuesi është shkarkuar nga përgjegjësia, sipas pikës 2 të këtij neni, shuma e përgjegjësive përkatëse zvogëlohet në përpjesëtim me raportin e shumës totale të kërkuar dhe shumës maksimale, sipas pikës 2 të këtij neni.

Neni 145

Vonesa në transport

1. Transportuesi është përgjegjës për dëmtimet e shkaktuara nga vonesat në transportimin ajror të pasagjerëve. Transportuesi nuk është përgjegjës për dëmet, shkaktuar nga vonesa, kur provon se ai, punonjësit dhe agjentët e tij morën të gjitha masat e mundshme, për të shmangur dëmtimin, ose kur provon se marrja e masave të tilla ishte e pamundur.

2. Në rast dëmi, të shkaktuar nga vonesa në transportimin e një personi, siç përcaktohet në pikën 1 të këtij neni, përgjegjësia e transportuesit për çdo pasagjer kufizohet deri në 4 150 SDR. Ky kufizim nuk respektohet, në rast se provohet që dëmtimi shkaktohet nga neglizhenca e transportuesit, punonjësit ose agjentëve të tij, e bërë me qëllim për të shkaktuar dëm.

Neni 146

Dëmtimi i bagazheve

1. Transportuesi është përgjegjës për dëmet e shkaktuara në rast shkatërrimi, humbjeje ose dëmtimi të bagazheve të dorëzuara (*checked baggage*), kur këto veprime ndodhin në bordin e avionit apo gjatë periudhës, në të cilën bagazhi i dorëzuar është në përgjegjësinë e transportuesit. Transportuesi nuk është përgjegjës, kur dëmtimi rrjedh nga një defekt i trashëguar, cilësi ose cen i bagazhit.

2. Transportuesi është përgjegjës për dëmin e shkaktuar, në rast vonese të

bagazhit të dorëzuar, përveçse kur vërtetohet se ai, punonjësit dhe agjentët e tij morën të gjitha masat e mundshme, për të shmangur dëmtimin, ose kur marrja e masave të tilla ishte e pamundur.

3. Në rast humbjeje, shkatërrimi ose dëmtimi të bagazhit të dorës (hand baggage), përfshirë edhe sendet vetjake, transportuesi është përgjegjës, nëse vërtetohet që ai, punonjësit dhe agjentët janë fajtorë për veprimet e kryera. Në rast vonese të bagazhit të dorës, zbatohet, sipas rastit, pika 2 e këtij neni.

4. Në rastet e pikave 1, 2 dhe 3 të këtij neni, përgjegjësia e transportuesit për shkatërrimin, humbjen, dëmtimin ose vonesën kufizohet në 1 000 SDR për çdo pasagjer. Ky kufizim nuk respektohet nëse, në kohën kur bagazhi i dorëzuar është marrë nga transportuesi, pasagjeri bën një deklaratë të veçantë interesi për dorëzimin në destinacion dhe, sipas rastit, paguan një shumë shtesë. Në këtë rast, transportuesi paguan shumën e deklaruar, përveç rastit kur ai provon se shuma e deklaruar është më e madhe se interesi aktual i pasagjerit në dorëzimin në destinacion.

5. Pika 4 e këtij neni nuk respektohet në rast se dëmtimet janë të qëllimshme ose shkaktohen nga neglizhenca e transportuesit, punonjësve ose agjentëve të tij.

6. Në rast dëmtimi, pritësi i bagazheve ankohet tek transportuesi në çastin e zbulimit të dëmtimit, por jo më vonë se shtatë ditë nga data e marrjes, në rastin e bagazhit të dorëzuar. Në rast dëmtimi, për arsye vonese, ankimi bëhet jo më vonë se 21 ditë nga data kur ai ka marrë bagazhin në dorëzim. Ankesa bëhet me shkrim. Nëse ankesa nuk bëhet brenda afateve, transportuesi nuk mban përgjegjësi. Nëse pasagjeri e pranon bagazhin e dorëzuar pa ndonjë rezervë, prezumohet se bagazhi është marrë pa dëmtime.

7. Në rast se bagazhi i dorëzuar ka humbur, kërkesa, sipas pikës 1 të këtij neni, bëhet vetëm nëse transportuesi pranon humbjen ose me kalimin e periudhës 21-ditore nga data kur bagazhi duhej të kishte arritur.

Neni 147

Përgjegjësia e bazuar në dispozita të tjera ligjore

1. Pretendimi për zhdëmtim bëhet vetëm sipas kushteve dhe kufizimeve të parashikuara në këtë nënkapitull, pavarësisht se në cilën dispozitë ligjore mund të jetë bazuar.

2. Përgjegjësia e punonjësit ose agjentit të transportuesit, për dëme të shkaktuara jashtë rregullimeve ligjore të këtij nënkapitulli, kufizohet në rast se këto të fundit vërtetojnë se kanë vepruar brenda qëllimit të detyrave të tyre.

3. Në rastet e sipërpërmendura, totali i shumave të dëmshpërblimit nga transportuesi, punonjësit ose agjentët e tij nuk duhet të kalojë kufijtë, sipas këtij nënkapitulli.

Neni 148

Transportimi i njëpasnjëshëm nga ajri

1. Në rast se transportimi nga ajri është kryer nga transportues të ndryshëm të njëpasnjëshëm dhe rezultati është vdekja, dëmtimi trupor ose vonesa e pasagjerit, përgjegjësia bie vetëm mbi transportuesin, i cili kryen transportimin ajror, gjatë të cilit ndodhi aksidenti ose vonesa, përveçse kur, me anë të marrëveshjeve të shprehura, transportuesi i parë merr përgjegjësinë për të gjithë udhëtimin.

2. Në rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi ose vonese të bagazhit, transportuesi i parë, transportuesi i fundit, si dhe ai që kryen transportimin, gjatë të cilit shkaktohet dëmtimi, sipas pikës 1 të këtij neni, mbajnë përgjegjësi bashkërisht dhe veç e veç.

Neni 149

Transportimi ajror i kryer nga një person i ndryshëm nga transportuesi i kontraktuar

1. Dispozitat e këtij neni zbatohen kur një person, në vijim referuar si transportuesi i kontraktuar, i cili, në parim, lidh një kontratë transporti me një pasagjer ose me një person, i cili vepron për llogari të një pasagjeri dhe një person tjetër, në vijim referuar si transportuesi aktual, i cili në emër të transportuesit të kontraktuar, kryen, plotësisht apo pjesërisht, transportin, por nuk përmbush kushtet e transportit të njëpasnjëshëm, sipas pikës 1 të nenit 148 të këtij Kodi. Transportuesi aktual prezumohet se vepron në emër të transportuesit të kontraktuar, përveçse kur provohet e kundërta. Transportuesi i kontraktuar dhe transportuesi aktual janë përgjegjës bashkërisht dhe veç e veç.

2. Në rast se transportuesi kryen transport ajror vetëm në një pjesë të udhëtimit, ai është përgjegjës vetëm për dëmet e ndodhura në atë pjesë udhëtimi.

3. Veprimet dhe mosveprimet e transportuesit aktual, të punonjësve dhe agjentëve të tij, të cilët veprojnë brenda objektit të detyrave të tyre për transportimin nga transportuesi aktual, konsiderohen se janë edhe të transportuesit të kontraktuar. Veprimet dhe mosveprimet e transportuesit të kontraktuar, të punonjësve dhe agjentëve të tij, të cilët veprojnë brenda objektit të detyrave të tyre për transportimin nga transportuesi aktual, konsiderohen se janë edhe të transportuesit aktual. Veprime ose mosveprime të tilla nuk e ngarkojnë transportuesin aktual me përgjegjësi, që i tejkalojnë shumat e përmendura në nenet 144 deri në 146 të këtij Kodi. Marrëveshjet e veçanta, sipas të cilave transportuesi i kontraktuar merr përsipër detyrime të paparashikuara nga ky kapitull, apo heqja dorë nga të drejtat e njohura nga ky kapitull ose deklarata e veçantë interesi për dorëzimin e bagazhit në destinacion,

e parashikuar në pikën 4 të nenit 146 të këtij Kodi, nuk cenojnë transportuesin aktual, përveçse kur ai bie dakord.

4. Në transportimin e kryer nga transportuesi aktual mund të ngrihet padi për zhdëmtim ndaj këtij transportuesi ose transportuesit të kontraktuar, apo kundër të dyve së bashku. Në rast se padia ngrihet kundër njërit prej transportuesve, ai transportues ka të drejtë të kërkojë që transportuesi tjetër të thirret në proces.

5. Nëse vërtetohet se punonjësit ose agjentët e transportuesit veprojnë gjatë transportimit, brenda objektit të detyrave të tyre, ata kanë të drejtë të përfitojnë nga kushtet dhe kufizimet e përgjegjësive, të parashikuara nga ky kapitull për transportuesin, për të cilin ata punojnë.

6. Në transportimin e kryer nga transportuesi aktual, totali i shumës së dëmshpërblimit nga ky transportues, transportuesi i kontraktuar, si dhe nga punonjësit dhe agjentët, që veprojnë brenda objektit të detyrave të tyre, nuk duhet të kalojë shumën më të lartë, e cila mund të vendoset ose për transportuesin e kontraktuar ose për transportuesin aktual, sipas këtij kapitulli, por asnjë subjekt nuk është përgjegjës për një shumë, që e tejkalon kufirin e zbatueshëm për atë subjekt.

Neni 150

Kufizime të pretendimeve

E drejta për kërkimin e dëmit humbet, nëse padia nuk ngrihet brenda një periudhe prej dy vjetësh, llogaritur nga data e mbërritjes në destinacion, ose nga data kur avioni duhet të kishte arritur, apo nga data kur transporti u ndërpre.

Neni 151

Zbatimi i detyrueshëm

Dispozitat e kontratës së transportit dhe marrëveshjet e veçanta, të hyra në fuqi përpara ndodhjes së dëmtimit, të cilat janë në kundërshtim me rregullat e përcaktuara në këtë kapitull, janë absolutisht të pavlefshme.

NËNKAPITULLI IV PËRGJEGJËSIA PËR AVIONËT SHTETËRORË

Neni 152

Dëmtimet ndaj palëve të treta

Në rast se një avion shtetëror shkakton dëmet e përmendura në nenin 134 të këtij Kodi, operatori është përgjegjës sipas dispozitave të këtij kapitulli, me përjashtim të nenit 136 të këtij Kodi.

Neni 153
Dëmtimi ndaj pasagjerëve

1. Operatori i avionit shtetëror është përgjegjës në rastin e një aksidenti, me pasojë vdekjen ose dëmtimin trupor të një pasagjeri. Përgjegjësia e tij është e kufizuar në shumën 100 000 SDR për pasagjer kur:

a) dëmi nuk është shkaktuar nga veprimet ose mosveprimet e paligjshme dhe të qëllimshme të tij ose të punonjësve të tij;

b) dëmtimi ka qenë shkaktuar vetëm nga veprimet ose mosveprimet e paligjshme dhe të qëllimshme të një personi të tretë.

2. Operatori i avionit është përgjegjës, kur gjatë transportit me avion shtetëror, bagazhet ose materialet, të cilat pasagjeri i kishte me vete, janë shkatërruar ose dëmtuar nga një aksident. Në këtë rast, përgjegjësia kufizohet në 1 000 SDR, përveçse kur dëmtimi është shkaktuar në mënyrë të qëllimshme ose nga neglizhenca e theksuar gjatë kryerjes së detyrës nga operatori apo punonjësit e tij.

3. Neni 140 dhe pika 3 e nenit 147, të këtij Kodi zbatohen, rast pas rasti, sipas rrethanave.

4. Përgjegjësia, sipas këtij neni, nuk mund të përjashtohet apo të kufizohet paraprakisht me marrëveshje.

**NËNKAPITULLI V
SIGURIMI I DETYRUAR**

Neni 154
Sigurimi i detyruar

1. Transportuesit dhe operatorët ajrorë, që mbikalojnë ose fluturojnë brenda, ose/për/dhe nga territori i Republikës së Shqipërisë, duhet të sigurohen për të mbuluar përgjegjësinë e tyre, sipas këtij Kodi, ndaj pasagjerëve, bagazheve, ngarkesave dhe palëve të treta. Risku i mbuluar nga siguracioni përfshin aktet e luftës, terrorizmit, rrëmbimit të avionit, akte të sabotimit, veprime të paligjshme dhe rebelime civile.

2. Transportuesit dhe operatorët ajrorë mbulojnë me siguracion çdo fluturim, pavarësisht nga fakti se avioni operues është në pronësi ose në përdorim, nëpërmjet një marrëveshjeje qiraje apo marrëveshjeje për operime të përbashkëta apo *franchise*, marrëveshjeje për ndarje kodi (*code-share*) ose çdo lloj marrëveshjeje tjetër të kësaj natyre.

3. Detyrimi i sigurimit nuk zbatohet për avionët, të cilët janë në pronësi të Republikës së Shqipërisë.

4. Shumat minimale të mbulimit nga siguracioni, lidhur me përgjegjësinë ndaj palëve të treta, janë ato të parashikuara në nenin 137 të këtij Kodi.

Neni 155

Sigurimi për pasagjerët, bagazhet dhe ngarkesën

1. Për përgjegjësinë ndaj pasagjerëve shuma minimale e mbulimit të sigurimit është:

a) për operimet tregtare, 250 000 SDR për çdo pasagjer,

b) për operimet jo-tregtare me avionë me MTM prej 270 kg ose më pak, mund të jetë një nivel më i ulët mbulimi, me kusht që një mbulim i tillë të jetë të paktën 100 000 SDR për çdo pasagjer.

2. Për përgjegjësinë ndaj bagazheve shuma minimale e mbulimit të sigurimit është 1000 SDR për çdo pasagjer.

3. Për përgjegjësinë e ngarkesës, për operimet tregtare, shuma minimale e mbulimit të sigurimit do të jetë 17 SDR për çdo kilogram ngarkesë.

4. Paragrafët 1, 2 dhe 3 nuk zbatohen për fluturim mbi territorin e RSH-së, të kryera nga avionë të regjistruar jashtë RSH-së, apo ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, të cilët nuk ulen apo ngrihen nga ky territor.

NËNKAPITULLI VI MBROJTJA E PASAGJERIT

Neni 156

Mohimi i hyrjes në bord, anulimi apo vonesat e gjata të fluturimeve

1. Në rast mohimi të hyrjes në bord, anulimi ose vonesash të gjata të fluturimeve, e drejta e pasagjerëve për t'u kompensuar, për ridrejtim, e drejta e tyre për ndihmë dhe kujdes përcaktohen me akt nënligjor, të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare e veçanërisht me marrëveshjen shumëpalëshe.

2. Pika 1 e këtij neni zbatohet pa cenuar të drejtat e tjera të pasagjerëve, të cilat rrjedhin nga një kontratë transporti ajror, sipas kapitullit XI të këtij Kodi.

3. AAC-ja është autoriteti përgjegjës për zbatimin e pikës 1 të këtij neni, për sa i përket fluturimeve nga aeroportet e vendosura në Republikën e Shqipërisë dhe fluturimeve nga një vend i tretë në këto aeroporte. AAC-ja merr të gjitha masat e nevojshme për të siguruar respektimin e të drejtave të pasagjerëve.

4. Në rast të cenimit të të drejtave të pasagjereve, përveç masës së gjobës

të parashikuar në këtë Kod, AAC-ja merr edhe masa të tjera, të cilat përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 157

Informacioni për identitetin e transportuesit operues

1. Menjëherë pas rezervimit, pavarësisht nga mënyrat e përdorura për rezervim, kontraktuesi i transportuesit ajror duhet të njoftojë pasagjerin për identitetin e transportuesit ose të transportuesve operues.

2. Kur identiteti i transportuesit/transportuesve operues nuk është akoma i ditur në kohën e rezervimit, kontrata e transportuesit ajror duhet të garantojë që pasagjeri të informohet për emrin/emrat e transportuesit/transportuesve operues që kryejnë ose mund të kryejnë fluturimin/fluturimet në fjalë. Në një rast të tillë pasagjeri informohet për identitetin e transportuesit/transportuesve operues menjëherë pas përcaktimit të tyre.

3. Kur transportuesi apo transportuesit operues ka/kanë ndryshime pas rezervimit, kontraktuesi i transportuesit ajror, pavarësisht arsyes për ndryshim, duhet të ndërmarrë menjëherë të gjitha hapat e nevojshëm për të siguruar se pasagjeri është njoftuar për ndryshimet, sa më shpejt të jetë e mundur. Në të gjitha rastet, pasagjerët duhet të njoftohen të pika e kontrollit (check-in) ose gjatë hyrjes në avion (boarding), ku kërkohet kontroll i mëtejshëm i biletës për fluturimet e njëpasnjëshme.

4. Transportuesi ajror ose operatori turistik (tour operator), sipas rastit, duhet të sigurojnë që pasagjeri të informohet për identitetin e transportuesit/transportuesve operues, sa më shpejt të jetë e mundur, veçanërisht në rastet kur një identitet i tillë ndryshohet.

5. Në rast se një agjent shitës bilete nuk është njoftuar për identitetin e transportuesit ajror operues, ai nuk do të përgjigjet për mospërbushjen e detyrimeve, të parashikuara nga ky nen.

6. Detyrimi i kontraktuesit të transportuesit ajror për të njoftuar pasagjerët për identitetin e transportuesit/transportuesve operues duhet të specifikohet në kushtet e përgjithshme të shitjes, të zbatueshme në kontratën e transportimit.

Neni 158

E drejta për rimbursim ose ridrejtim

1. Neni 156 i këtij Kodi nuk cenon të drejtën e pasagjerit për rimbursim ose ridrejtim, në përputhje me rregulloren e dalë në zbatim të nenit 156 të këtij Kodi.

2. Transportuesi ajror i kontraktuar, i cili do të kryejë fluturimin sipas kontratës së transportit ajror, do të rimbursojë ose do të sigurojë të drejtën për

ridrejtimit, në përputhje me rregulloren e miratuar sipas nenit 156 të këtij Kodi kur:

a) transportuesi ajror operues, për të cilin pasagjeri është njoftuar, bën pjesë në listën e komunitetit dhe i nënshtrohet një ndalimi në operim, i cili ka çuar në anulimin e fluturimit në fjalë, ose i cili mund të kishte çuar në anulim, nëse fluturimi do të ishte kryer brenda ZPEA-së;

b) transportuesi ajror operues, për të cilin pasagjeri është njoftuar, është zëvendësuar nga një transportues tjetër, i cili bën pjesë në listën e komunitetit dhe i nënshtrohet një ndalimi në operim, i cili ka çuar në anulimin e fluturimit në fjalë, ose i cili mund të kishte çuar në anulim, nëse fluturimi do të ishte kryer brenda ZPEA-së;

c) me kusht që, kur fluturimi nuk anulohet, pasagjeri vendos për të mos kryer fluturimin.

Neni 159 **Zbatueshmëria**

1. Nenet 156 dhe 157 të këtij Kodi do të zbatohen për transportin ajror të pasagjerëve, kur fluturimi është pjesë e një kontrate transporti e kur transporti ka filluar nga një aeroport, brenda ZPEA-së dhe fluturimi nisët:

a) nga një aeroport i ZPEA-së;

b) nga një aeroport i një vendi të tretë dhe mbërrin në një aeroport të ZPEA-së;

c) nga një aeroport i një vendi të tretë dhe mbërrin në një aeroport tjetër të një vendi të tretë.

2. Nenet 157 e 158 të këtij Kodi do të zbatohen pavarësisht, nëse fluturimi është i skeduluar ose i paskeduluar dhe është pjesë ose jo e një pakete dhe nuk do të prekë të drejtat e pasagjerëve të rregulluara nga ligje të tjera për paketat e udhëtimit dhe sistemet e kompjuterizuara të rezervimit.

3. Sanksionet për shkeljen e neneve 157 e 158 të këtij Kodi do të përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

KAPITULLI XII KUNDËRVAJTJET DHE GJOBAT

Neni 160 **Kundërvajtjet administrative dhe sanksionet**

1. Shkeljet e rregullave të dispozitave të këtij Kodi, dhe të akteve

nënligjore në zbatim të tij, kur nuk përbëjnë vepër penale, përbëjnë kundërvajtje administrative dhe dënohen me gjobë nga 500 000 deri 2 000 000 lekë, të cilat mund të shoqërohen edhe me sanksione në pezullimin ose revokimin e licencës, çertifikatës apo dëshmisë përkatëse, nëse:

a) Transporti ajror kryhet pa pasur një licencë të vlefshme operimi, në përputhje me nenin 18 dhe 19 të këtij Kodi;

b) Transporti ajror tregtar kryhet pa një AOC të vlefshme, në përputhje me nenin 21 të këtij Kodi;

c) Shërbimet ajrore të programuara kryhen pa pasur një licencë të vlefshme dhe/ose pa pasur leje për të operuar shërbime ajrore të programuara, në përputhje me nenet 13 dhe 23 të këtij Kodi;

ç) Një operator operon punë ajrore ose fluturime sportive, në kundërshtim me rregullat e përcaktuara në nenet 16, 17 dhe 23 të këtij Kodi;

d) Një anëtar i ekuipazhit të fluturimit ose çdo personel tjetër i aviacionit nuk ka një licencë, çertifikatë ose dëshmi të vlefshme, në përputhje me dispozitat e neneve 25 deri në 27 të këtij Kodi;

dh) Operatori ajror cënon parimin e lirisë së vendosjes së çmimeve, si dhe të drejtën e publikut për t'u njohur me elementet e çmimit të përcaktuar për shërbimet ajrore në përputhje me nenin 28 të këtij Kodi;

e) Personeli i kualifikuar i aviacionit, i cili ushtron detyrën nën influencën e alkoolit, narkotikëve apo simulantëve të tjerë, ose është në gjendje psikologjike të tillë që e bën të paaftë të performojë detyrat e tij, siç përcaktohet në nenin 25 të këtij Kodi;

ë) Një avion operohet pa pasur dokumentet e vlefshme, në përputhje me nenet 33 deri 38 të këtij Kodi;

f) Personi fizik që drejton avionin, hyn brenda hapësirës ajrore shqiptare, pa lejen përkatëse apo ul/ ngre avionin në një fushë fluturimi ose aeroport i cili nuk është i hapur për operate të trafikut ajror ndërkombëtar, siç përcaktohet në nenin 34 të këtij kodi.

g) Pronari ose, në rastin e transportit ajror tregtar, operatori i avionit, nuk mirëmban vazhdimisht avionin, në përputhje me kushtet e vlefshmërisë ajrore, sipas nenit 39 të këtij Kodi;

gj) Piloti në komandë nuk mban në bord dokumentet e përshkruara nga nenin 47 të këtij Kodi, ose refuzon t'ia paraqesë ato inspektoreve të autorizuar për kontroll;

h) Operatori ajror nuk zbaton kërkesat e përcaktuara në nenet 49, 50 e 51 të këtij Kodi;

i) Një subjekt i certifikuar për një aerodrom nuk e operon aerodromin,

në përputhje me çertifikatën e aerodromit dhe me manualin e shërbimeve dhe të operimeve të aerodromit, siç përcaktohen në nenet 56, 57 dhe 59 të këtij Kodi;

j) Një operator ajror tregtar apo privat përdor aerodrome ose fusha uljeje që nuk përmbushin kërkesat e sigurisë së operimeve, siç përcaktohet në këtë Kod, dhe në aktet nënligjore të dala në zbatim të tij;

k) Sistemet radionaviguese, ndriçuese dhe meteorologjike në një aerodrom nuk përmbushin kërkesat e përcaktuara sipas këtij Kodi apo rregulloreve të nxjerra për zbatimin e tij;

l) Një ndërtesë është ndërtuar në kundërshtim me nenin 62 të këtij Kodi;

ll) Ndërtesat ndërhyjnë me instalimet e KLME-së, siç përcaktohet në nenin 63 të këtij Kodi;

m) OSHLA nuk mbron fasilite teknike, pajisjet, mjetet dhe objektet dhe nuk përmbush rregullat në fuqi për instalimet, mirëmbajtjen, mbrojtjen, sic përshkruhet në nenin xx të këtij Kodi;

n) Nuk riparohen apo zëvendësohen shenjat, në përputhje me nenin 64 të këtij Kodi;

nj) Koordinatori i slotëve ose rregulluesi i orareve, vepron në mënyrë diskriminuese dhe jo transparente, në kundërshtim me parashikimet në nenin xx të këtij Kodi ose aktet përkatëse nënligjore të dala në zbatim të tij;

o) Enti menaxhues i aeroportit vepron në kundërshtim me parimet dhe rregullat për shërbimet e përpunimit në tokë, sipas neneve xxxx ose akteve përkatëse nënligjore të dala në zbatim të tij;

p) Operatori i avionit në fluturim ose në zonën e lëvizjes në një aerodrom operon në kundërshtim me nenet nga xx deri në xx të këtij Kodi;

q) OSHLA operon në kundërshtim me parashikimet e Kapitullit VI të këtij Kodi ose akteve përkatëse nënligjore të dala në zbatim të tij;

r) OSHLA nuk përmbush rregullat dhe kërkesat për sistemin e nderveprimit, përbërësit e tyre dhe procedurat, siç përcaktohet në nenin 91 të këtij Kodi dhe aktet nënligjore të dala në zbatim të tij;

rr) gjatë ofrimit të shërbimeve të lundrimit ajror nuk përdoren njësitë e matjes, shkurtime dhe masat e caktuara në fuqi në legjislacionin shqiptar, siç parashikohet në nenin 96 të këtij Kodi dhe ;

s) Nuk realizohet njoftimi dhe raportimi i aksidenteve dhe incidenteve sipas parashikimeve në nenet 109 dhe 111 të këtij Kodi;

sh) Cenohet parimi i ruajtjes së konfidencialitetit të të dhënave personale dhe shpërndarjes së atyre të dhënave për të cilat merret dijeni për shkak të investigimit, përtej qëllimit të mbledhjes së të dhënave siç përcaktohet

në nenin 112;

t) Një operator i një aerodromi, ofrues i SHLA, transportues ajror dhe çdo subjekt tjetër në formën e një organizate që ofron shërbimin e sigurisë në aviacion nuk vendos, zbaton dhe mirëmban një program të sigurisë së aerodromit, në përputhje me nenet 125 të këtij Kodi;

th) Operatori i një aerodromi dhe çdo subjekt tjetër që ofron shërbimin e sigurisë në aerodrom lejon lëvizjen e personave të papajisur me kartë identiteti të aeroportit ose të automjeteve të papajisur me leje të vlefshme aeroporti brenda perimetrit të aerodromit, në kundërshtim me nenin 125 të këtij kodi;

u) Operatori i aeroportit dhe çdo subjekt tjetër që duhet të zbatojë masat e sigurisë në aviacionin civil, nuk merr masa në afatet e përcaktuara për korrigjimin e mangësive të gjetura gjatë kontrolleve të sigurisë, siç parashikohet në nenin 129 të këtij Kodi;

v) Operatori i një aeroporti operon pa pasur të miratuar një Program Fasilitetesh të Aeroportit, siç përcaktohet në nenin 130 të këtij Kodi;

x) Cënohen të drejtat e pasagjerit, në përputhje me nën kapitullin VI të kapitullit XI të këtij Kodi ose aktet nënligjore përkatëse të dala në zbatim të tij;

xh) Një transportues ajror, që ofron shërbime nga Republika e Shqipërisë, nuk mban një sigurim të detyrueshëm, në përputhje me nenin 154 të këtij Kodi;

Neni 161

Komisioni i shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative

1. Për shqyrtimin e kundërvajtjeve administrative krijohet komisioni i shqyrtimit të kundërvajtjeve administrative (KSHKA), i cili përbëhet nga 5 veta dhe drejtohet nga drejtuesi i AAC-së. Procedura dhe funksionimi i këtij komisioni përcaktohen me urdhër të ministrit.

2. Sanksionet administrative, të vendosura nga KSHKA-ja, sipas këtij neni dhe njoftimi për vendimin e marrë nënshkruhen nga kryetari i komisionit.

Neni 162

Ankimi ndaj vendimeve të komisionit

1. Kundër vendimit të KSHKA-së mund të bëhet ankim te ministri brenda 30 ditëve nga data e njoftimit të këtij vendimi. Me kalimin e 30 ditëve nga data e dorëzimit të kërkesës te ministri, ankuesi i drejtohet gjykatës.

2. Ankimimi në rrugë gjyqësore nuk e pengon ekzekutimin e vendimit të komisionit.

Neni 163
Aktet nënligjore

Këshilli i Ministrave dhe ministrat përgjegjës për nxjerrjen e akteve nënligjore në zbatim të këtij ligji të marrin masat për nxjerrjen e vendimeve e të udhëzimeve përkatëse brenda 12 muajve nga hyrja në fuqi e këtij ligji.

Aktet nënligjore në fuqi, në çastin e miratimit të këtij Kodi, të cilat nuk bien në kundërshtim me të, vazhdojnë të mbeten në fuqi deri në daljen e akteve nënligjore në zbatim të këtij kodi.

Neni 164
Shfuqizimet

Me hyrjen në fuqi të këtij Kodi, ligji nr. 10040, datë 22.12.2008 “Kodi Ajrur i Republikës së Shqipërisë”, shfuqizohet.

Neni 165
Hyrja në fuqi

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