



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KUVENDI

LIGJ

Nr. 96/2020

KODI AJROR I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË¹

Në mbështetje të neneve 81 e 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

¹ Ky ligj është përafshuar pjesërisht me:

- Rregulloren (BE) 2018/1139 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 4 korrik 2018 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe krijimin e një Agjencie të Sigurisë së Aviacionit të Bashkimit Europian, dhe që ndryshon Rregulloret (KE) Nr. 2111/2005, (KE) Nr. 1008/2008, (BE) Nr. 996/2010, (BE) Nr. 376/2014 dhe Direktivat 2014/30/BE dhe 2014/53/BE të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, dhe që shfuqizon Rregulloret (KE) Nr. 552/2004 dhe (KE) Nr. 216/2008 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit dhe Rregulloren e Këshillit (KEE) Nr. 3922/91. Numri CELEX 32018R1139, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, Seria L, nr.212, datë 22.8.2018, fq.1-122.

- Rregulloren (KE) Nr. 1008/2008 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 24 shtator 2008 “Mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitetin Europian”, e ndryshuar”. Numri CELEX 32008R1008, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, Seria L, nr.293, datë 31.10.2008, fq.3-20.

- Rregulloren (KE) Nr. 1070/2009 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 21 tetor 2009, që ndryshon Rregulloret (KE) Nr. 549/2004, (KE) Nr. 550/2004, (KE) Nr. 551/2004 dhe (KE) Nr. 552/2004, me qëllim përmirësimin e performancës dhe qëndrueshmërisë së sistemit të aviacionit europian”. Numri CELEX 32009R1070, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, Seria L, nr.300, datë 14.11.2009, fq.34-50.

- Rregulloren (BE) Nr. 996/2010 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 20 tetor 2010 “Mbi hetimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, e cila shfuqizon Direktivën 94/56/KE”, e ndryshuar”. Numri CELEX 32010R0996, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, Seria L, nr.295, datë 12.11.2010, fq.35-50.

- Rregulloren (KE) Nr.300/2008 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit, datë 11 mars 2008 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil, e cila shfuqizon Rregulloren (KE) Nr. 2320/2002”, e ndryshuar”. Numri CELEX 32008R0300, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Europian, Seria L, nr.97, datë 9.4.2008, fq.72-84.

Neni 1

Qëllimi

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

Neni 2

Parime të përgjithshme

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

2. Përdorimi i hapësirës ajrore shqiptare 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 3

Fusha e zbatimit

1. Ky Kod zbatohet për fushën e aviacionit civil dhe rregullon veprimtarinë e:

- a) avionëve civilë të regjistruar në Republikën e Shqipërisë;
- b) avionëve civilë për të cilët Republika e Shqipërisë merr përgjegjësi sipas nenit 34 të këtij Kodi;
- c) avionëve civilë të regjistruar në një shtet tjetër, por që operohen me licencën e operimit të lëshuar nga autoriteti kompetent licencues i Republikës së Shqipërisë;
- ç) aeroporteve ose pjesëve të aeroporteve, që gjenden në territorin e Republikës së Shqipërisë e që nuk janë ekskluzivisht në përdorim për qëllime ushtarake;
- d) operatorëve të aeroportit/aeroporteve, transportuesve ajrorë, ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesve të shërbimeve të tjera aeroportuale;
- dh) të gjitha subjekteve, persona fizikë ose juridikë, vendas apo të huaj, që kanë detyrë të zbatojnë standardet dhe praktikatat e rekomanduara të ICAO-s dhe operojnë brenda ose jashtë aeroportit/aeroporteve.

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 i brendshëm i një shteti të huaj, në përputhje me të drejtën ndërkombëtare publike, merr efekte ekstraterritoriale dhe u referohet çështjeve, të cilat rregullohen sipas pikës 2 të nenit 2 të këtij Kodi, ky ligj do të zbatohet në territorin e Republikës së Shqipërisë vetëm për atë që 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

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 Bashkimit Europian ose një shtet palë në marrëveshjen shumëpalëshe për krijimin e Zonës Europiane 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 kuptim të këtij Kodi, termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

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

2. “Aeroport” është një aerodrom, i cili ka nevojë për një zonë të kufizuar në rrethinat e tij, për shkak të natyrës dhe shkallës së trafikut ajror, i cili përdoret për uljen dhe ngritjen e mjeteve ajrore, për marrjen ose zbritjen e pasagjerëve ose ngarkesave.

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

4. “Aeroport i koordinuar” është 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 e fluturimeve humanitare.

5. “Aeroport me orare të rregulluara” është një aeroport në të cilin mund të ketë situata me 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.

6. “Aksident” është një ngjarje e lidhur me operimin e avionit, e cila, 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 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, në të cilën:

- a) një person plagoset për vdekje apo rëndë si pasojë e:
 - i. prezencës së tij në avion;
 - ii. kontaktit të drejtpërdrejtë me ndonjë pjesë të avionit, duke përfshirë edhe pjesët e shkëputura nga avioni; ose
 - iii. nga ekspozimi i drejtpërdrejtë i shpërthimit të avionit, me përjashtim të rasteve kur dëmtimet janë shkaktuar nga shkaqe natyrore, të vetëshkaktuara apo të shkaktuara nga

persona të tjerë, ose në rastet kur dëmtimet u ndodhin personave të fshehur jashtë zonave normalisht të përdorshme nga pasagjerët dhe ekuipazhi;

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

c) avioni humb apo është krejtësisht i paarritshëm.

7. “Anëtar i ekuipazhit të fluturimit” është personi i licencuar, i ngarkuar me detyra për operimin e një avionit gjatë fluturimit.

8. “Anëtari i ekuipazhit të kabinës” është anëtari, i cili kryen, në interes të sigurisë së pasagjerëve, detyrat e caktuara nga operatori, ose piloti në komandën e avionit, por që nuk bën pjesë në ekuipazhin e fluturimit.

9. “Armë sportive” është çdo lloj arme ose municioni, që nuk është armë luftarë.

10. “Autoriteti i Investigimit” është Autoriteti Kombëtar i Investigimit të Aksidenteve të Sigurisë së Operimit në Aviacionin Civil.

11. “Avion” është një mjet, i cili mund të qëndrojë në atmosferë nga kundërveprimi i ajrit, përveç kundërveprimit 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.

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

13. “Avionë shtetërorë” janë avionët e përdorur në shërbimet e forcave të armatosura, doganës dhe policisë.

14. “Avion pa ndezje motorike” është avioni, shtyrja e të cilit në ajër realizohet nga ndërveprimi i forcave të gravitetit dhe forcave aerodinamike dhe nuk mbështetet nga fuqia e një motori.

15. “Avion me fuqi ultra-i lehtë” është avioni ultra i lehtë, me një peshë maksimale ngritjeje më të ulët se 5700 kg, shtyrja/tërheqja e të cilit në ajër realizohet nga fuqia e një motori.

16. “Blloku funksional ajror” është një bllok i hapësirës ajrore i bazuar në kërkesat operacionale dhe i përcaktuar, pavarësisht kufijve shtetërorë, ku ofrimi i shërbimeve të lundrimit 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.

17. “Certifikata e Operatorit Ajror (AOC)” është certifikata që i lëshohet një sipërmarrjeje të transportit ajror, e cila provon se operatori i transportit ajror ka aftësinë dhe organizimin profesional për të garantuar sigurinë e operimeve të përcaktuara në certifikatë, në përputhje me legjislacionin përkatës.

18. “Detyrim ndërkombëtar” është një detyrim që buron nga një marrëveshje ndërkombëtare e ratifikuar, ose në të cilën Republika e Shqipërisë aderon.

19. “EASA” është Agjencia e Bashkimit Europian për Sigurinë në Operim të Aviacionit.

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

21. “E drejta e trafikut” është e drejta për të kryer një shërbim ajror ndërmjet dy aeroporteve, në zbatim të marrëveshjeve ndërkombëtare për shërbimet ajrore.

22. “Eurocontrol” është Organizata Europiane për Sigurinë e Lndrimit Ajror.

23. “Fluturime lokale” janë fluturime që nuk përfshijnë transportin e pasagjerëve, postës dhe/ose ngarkesave midis aeroporteve të ndryshme ose pikave të tjera të autorizuara të uljes.

24. “Fushë fluturimi” është një zonë e përcaktuar, në tokë ose në ujë, e cila plotëson kushtet e nevojshme për nisjen e mbërritjen e avionëve, që përdoren në bujqësi, pylltari, aktivitete sportive dhe kreative.

25. “Fushë fluturimi për avionët pa motor” është një terren që nënkupton një zonë të përcaktuar në tokë, që plotëson kushtet e kërkuara për aktivitete të rastësishme sportive, që përfshin glajderat pa motor, paraglajderat, parashutat e balonat.

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

27. “Incident” është një ngjarje, e cila nuk konsiderohet aksident, e lidhur me operimin e avionit, që ndikon ose mund të ndikojë në sigurinë e operimit të tij.

28. “Incident i rëndë” nënkupton një incident, i cili përfshin rrethana që tregojnë se ka një probabilitet të lartë për një aksident lidhur me operimin e një avioni, i cili, në rastin e një avioni me ekuipazh, ndodh ndërmjet kohës që një person hipën në avion, me qëllim fluturimin, deri në kohën që ky person zbret, ose në rastin e një avioni pa pilot ndodh ndërmjet kohës që avioni është gati të lëvizë, me qëllim fluturimin, deri në kohën e pushimit në përfundim të fluturimit dhe kur sistemi kryesor motorik është fikur.

29. “Kategorizim” është një autorizim i vendosur në licencë, i cili përcakton kushte specifike, të drejta ose kufizime për mbajtësin e kësaj licence.

30. “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 ratifikuara nga Republika e Shqipërisë.

31. “Manual i fluturimit” është manuali që shoqëron certifikatën 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.

32. “Marrëveshje shumëpalëshe” është marrëveshja shumëpalëshe, shtojcat dhe Protokolle i saj për krijimin e Zonës së Përbashkët Europiane të Aviacionit (ZPEA), e ratifikuar me ligjin nr. 9658, datë 18.12.2006 “Për ratifikimin e marrëveshjes shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare të tij, 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 Europian”, në vijim referuar si marrëveshja shumëpalëshe.

33. “Marrëveshje ndërkombëtare” është marrëveshja ndërkombëtare e ratifikuar nga Republika e Shqipërisë.

34. “Marrëveshje e qirasë së thatë (*Dry Lease*)” është marrëveshja e qirasë së avionëve pa personelin dhe sigurimin ndërmjet sipërmarrjeve, sipas së cilës avioni operohet nën AOC- në e qiramarrësit.

35. “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.

36. “Mbrotjtja mjedisore” është veprimtaria që ka për qëllim vlerësimin e 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.

37. “Ministri” është ministri përgjegjës për transportin ajror.
38. “MEL” është lista e pajisjeve të nevojshme që në kushte të veçanta mund të jenë jofunksionale, e përgatitur nga operatori i avionit, në përputhje me listën model të pajisjeve minimale, përcaktuar për llojin e avionit nga prodhuesi ose më të kufizuar se ajo.
39. “Menaxhimi i Trafikut Ajror (MTA)” është tërësia e funksioneve të bazuara në tokë dhe në ajër (shërbimet e trafikut ajror, menaxhimi i hapësirës ajrore dhe menaxhimi i fluksit të trafikut ajror), të kërkuara për të garantuar lëvizjen e sigurt dhe efektive të avionit gjatë të gjitha fazave të operimit.
40. “Mirëmbajtja” është procesi i rinovimit, riparimit, inspektimit, zëvendësimit, modifikimit ose rregullimit të defekteve të një avioni, ose të pjesëve përbërëse të tij, apo kombinim i tyre, me përjashtim të inspektimit të para fluturimit.
41. “Municion luftime” është çdo armë, municion, artikull, që përmban një lëng ose gaz shpërthyes, helmues, ose çdo gjë tjetër, që është përgatitur apo bërë për përdorim në raste luftime, ose kundër personave, përfshirë këtu edhe pjesët, qofshin përbërës kryesorë apo aksesorë, për armë, municione ose artikuj të tillë.
42. “Ndërveprim” është ndërveprimi mes sistemeve të ndryshme, pajisjeve zëvendësuese dhe procedurat e lidhura me to për Rrjetin European të Menaxhimit të Trafikut Ajror.
43. “Ngjarje” është çdo ngjarje që lidhet me sigurinë e operimit, e cila rrezikon ose, nëse nuk korrigjohet ose trajtohet, mund të rrezikojë një avion, pasagjerët e tij ose ndonjë person tjetër dhe përfshin në veçanti një aksident ose incident të rëndë.
44. “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.
45. “Operimi i transportit ajror të përgjithshëm” është operimi i një avioni, i ndryshëm nga operimet e transportit ajror publik dhe operimet për punë ajrore.
46. “Operator i aerodromit” është çdo person juridik ose fizik, që operon një ose më shumë aerodrome dhe që certifikohet për operimin e një aerodromi, i cili është regjistruar në Regjistrin e Aerodromeve.
47. “Operator i avionit” është personi, i cili përdor avionin, është pronari i avionit, ose personi që ka përdorimin e autorizuar të avionit për qëllimin e operimit të tij.
48. “Operimi i avionit” është përdorimi i një avioni nga çasti kur forca ushtrohet mbi motorët, për qëllim lëvizjeje ose ngritjeje në fluturim deri sa ai kthehet në tokë dhe motorët e tij janë fikur plotësisht.
49. “Përdorim fleksibël i hapësirës ajrore” është një koncept i menaxhimit të hapësirës ajrore i zbatuar në hapësirën e Republikës së Shqipërisë dhe atë të ZPEA-së, 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.
50. “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.
51. “Plani i fluturimit” është tërësia e të dhënave dhe e informacionit lidhur me një ose pjesë të një fluturimi të mundshëm të një avioni.
52. “Programi Shtetëror i Sigurisë së Operimit” është një set i integruar i rregulloreve dhe aktiviteteve, me qëllim menaxhimit e sigurisë së operimit të aviacionit dhe arritjen e nivelit të pranueshëm të sigurisë së operimeve.
53. “Privilegj” është një e drejtë e veçantë që një person, grup personash apo organizatë e fiton nëpërmjet një licence, kategorizimi, autorizimi, miratimi, certifikimi, leje, regjistrimi, i cili jepet për qëllim të ushtrimit të aktiviteteve të caktuara në aviacionin civil.

54. “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.

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

56. “Siguria në operim (*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.

57. “Siguria e aviacionit (*aviation security*)” është kombinimi i masave dhe i burimeve njerëzore dhe materiale, me qëllim mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil.

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

59. “Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë së operimit (SMS)” është një qëndrim sistematik për menaxhimin e sigurisë së operimit, duke përfshirë edhe 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.

60. “Slot” është leja e dhënë nga koordinatori për të përdorur gamën e plotë të infrastrukturës së aeroportit, e nevojshme për të operuar një shërbim ajror në një aeroport të koordinuar, në një datë dhe kohë të caktuar, për qëllimin e uljes ose të ngritjes së avionëve, siç jepet nga koordinatori.

61. “Shërbime të komunikimit” janë shërbimet aeronautike në tokë, fikse dhe të lëvizshme, që mundësojnë komunikimin tokë-tokë dhe ajër-ajër për qëllime të kontrollit të trafikut ajror.

62. “Shërbimet e lundrimit” janë mjete dhe shërbime, që u ofrojnë avionëve informacion për pozicionin dhe kohën.

63. “Shërbime të mbikëqyrjes” janë mjete dhe shërbime të përdorura për të përcaktuar pozicionet përkatëse të avionit, për të mundësuar ndarjen në distancë të sigurt midis avionëve.

64. “Shërbimet meteorologjike” janë mjetet dhe shërbimet që informojnë avionët me parashikime meteorologjike, instruksione përmbledhëse meteorologjike, vëzhgime, si dhe japin çdo informacion ose të dhënë meteorologjike të nevojshme për përdorim aeronautik.

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

66. “Shërbimet e Lundrimit Ajror (SHLA)” përfshijnë menaxhimin e trafikut ajror (MTA), shërbimet e komunikimit, të lundrimit dhe mbikëqyrjes (SHKLM), shërbimet e informacionit aeronautik (SHIA) dhe shërbimet meteorologjike për lundrimin ajror (SHMLA).

67. “Transportues ajror i huaj” është transportuesi ajror i vendeve të treta jashtë ZPAE-së, siç përcaktohet në marrëveshjen shumëpalëshe.

68. “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.

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

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

71. “Zonë e mbrojtur” është përcaktimi i hapësirës ajrore përreth aerodromeve, e cila duhet mbajtur e lirë nga pengesat, duke lejuar që operimet e mjeteve ajrore të kryhen në mënyrë të sigurt, të parandalojnë që aerodromet të bëhen të pashfrytëzueshëm nga shtimi i pengesave përreth tyre, si dhe të sigurojnë që projektet zhvillimore të ndërtimit në zonat e përcaktuara, në asnjë formë, të mos shkelin kërkesat e sigurisë së lundrimit ajror dhe të jenë në përputhje me operimet në aerodrom.

72. “ZPEA” është Zona e Përbashkët Europiane e Aviacionit, siç është përcaktuar në marrëveshjen shumëpalëshe.

Neni 6

Autoritetet përgjegjëse

1. Autoritetet përgjegjëse në fushën e aviacionit civil janë:

- a) Ministri;
- b) Autoriteti i Aviacionit Civil;
- c) Autoriteti i Investigimit;
- ç) Strukturat përgjegjëse për shërbimet e kërkim-shpëtimit.

2. Subjektet që ofrojnë shërbime në përputhje me këtë Kod janë:

- a) operatori/operatorët i/e aeroportit;
- b) operatori/operatorët ajror/ë;
- c) Ofruesi/ofruesit i/e shërbimeve të lundrimit ajror;
- ç) Të gjitha subjektet e tjera shërbimofruese në fushën e aviacionit civil.

Neni 7

Ministri

1. Ministri është autoriteti më i lartë në fushën e aviacionit civil.

2. Ministri është përgjegjës për:

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

Neni 8

Autoriteti i Aviacionit Civil

1. Autoriteti i Aviacionit Civil (në vijim AAC) është ent publik, jobuxhetor, në varësi të ministrit.

2. AAC-ja ushtron funksionet e autoritetit kombëtar për rregullimin dhe mbikëqyrjen e të gjitha veprimtarive në fushën e transportit ajror në përputhje me këtë Kod e aktet e tjera ligjore dhe nënligjore në zbatim të tij dhe në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

3. Mënyra e organizimit dhe e funksionimit të AAC-së përcaktohet me ligj të veçantë.

4. Ligji për organizimin dhe funksionimin e AAC-së përcakton edhe procedurat dhe legjislacionin e aplikueshëm për refuzimin, pezullimin dhe revokimin e licencave, lejeve,

autorizimeve dhe certifikatave, legjislacionin e aplikueshëm në rastin e ankimimit të vendimeve të AAC-së, llojet e tarifave për shërbimet që ofron AAC-ja, mënyrën e llogaritjes së tyre, mënyrën e administrimit të të ardhurave të realizuara prej tyre, si dhe rastet e përjashtimeve nga zbatimi i rregullave në fuqi dhe masat për ruajtjen e nivelit të sigurisë në këto raste.

Neni 9

Organizimi i hapësirës ajrore

1. Ministri 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 dhe me qëllim sigurimin e bashkëpunimit të strukturave përgjegjëse për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore krijohet Komiteti i Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare, si një organ konsultativ për veprimet në nivel strategjik dhe vendimmarrës për veprimet në nivel taktik.

3. Komiteti i Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore Shqiptare drejtohet nga Drejtori Ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil dhe ka në përbërje të tij:

- a) Komandantin e Forcave Ajrore;
- b) një përfaqësues nga struktura për politikën e transportit në ministrinë përgjegjëse për transportin;
- c) një përfaqësues nga Shtabi i Përgjithshëm i Forcave të Armatosura (FA);
- ç) përfaqësues nga ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror;
- d) përfaqësues nga përdoruesit e tjerë të hapësirës ajrore, në rolin e vëzhguesve.

4. Organizimi, detyrat, dhe funksionimi i komitetit, si dhe rregullat për koordinimin dhe bashkëpunimin për organizimin e hapësirës ajrore përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit dhe ministrit përgjegjës për mbrojtjen.

Neni 10

Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim

1. Menaxhimi i sigurisë në operim në aviacionin civil në Republikën e Shqipërisë bëhet sipas Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim (SSP), i cili miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

2. Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës për:

- a) krijimin e Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim (*Safety Programme*);
- b) përditësimin dhe zbatimin e Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim;
- c) koordinimin me institucionet, që kanë ndikim në sigurinë e operimit në aviacion e që janë pjesë e hartimit, e përditësimit dhe e zbatimit të Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim.

3. Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim përmban elementet e mëposhtme:

- a) politikën e sigurisë në operim në aviacion, objektivat dhe burimet;
- b) menaxhimin e riskut në aviacion;
- c) garantimin e sigurisë së operimeve në aviacion;
- ç) promovimin e sigurisë së operimeve në aviacion.

4. Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim bazohet në objektivat strategjike kombëtare në fushën e transportit ajror dhe specifikon nivelin e pranueshëm të performancës së sigurisë në operim, të synuar për t'u arritur gjatë kryerjes së aktiviteteve të aviacionit.

5. Plani Kombëtar për Sigurinë e Operimit hartohet nga AAC-ja duke u bazuar në Programin Shtetëror të Sigurisë në Operim. Plani përmban risqet kryesore të identifikuara, të cilat ndikojnë në fushën e aviacionit civil në vend, si dhe veprimet e nevojshme për minimizimin e tyre.

Neni 11

Sistemi i menaxhimit të sigurisë në operim (SMS)

1. Çdo subjekt në transportin ajror krijon dhe mirëmban 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 certifikatës dhe në raport me risqet e rreziqet për sigurinë e operimeve.

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

KAPITULLI II

OPERIMET NË TRANSPORTIN AJROR

Neni 12

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 13

Operimet tregtare në transportin ajror

1. Operimet e transportit ajror tregtar (në vijim CAT) nënkuptojnë operimet tregtare të avionëve për transport pasagjerësh, mallrash, ose poste me shpërblim ose qira, apo operime të tjera kundrejt çdo forme shpërblimi.

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

3. Rregullat e procedurat për kryerjen e shërbimeve ajrore të programuara dhe të shërbimeve ajrore jo të programuara përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

Neni 14

Shërbimet ajrore të programuara

Shërbimet ajrore të programuara (*scheduled*) janë një seri fluturimesh që kanë këto veçori:

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 frekuencë të rregullt.

Neni 15

Shërbimet ajrore jo të programuara

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

Neni 16

Fluturimet për qëllime private

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

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

3. 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 17

Punë ajrore

1. Çdo person fizik ose juridik për të kryer shërbime të caktuara të punëve ajrore duhet të jetë i pajisur me autorizim për punë ajrore të lëshuar nga AAC-ja.

2. Mënyra e kryerjes së shërbimeve të punëve ajrore, kërkesat dhe kushtet sipas të cilave lëshohet, refuzohet, pezullohet, revokohet, rinovohet ose ndryshohet një autorizim për punë ajrore, si dhe formati përkatës përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

3. Nëse nuk përmbushen kërkesat e përcaktuara në rregulloren e ministrit, AAC-ja vendos refuzimin e operimit ose pezullimin e tij, sipas rastit. Në rastin e pezullimit, afati i përmbushjes së kërkesave nuk do të kalojë 60 (gjashtëdhjetë) ditë nga marrja e vendimit, afat që do të përbëjë edhe afatin e pezullimit. Mospërmbushja e kërkesave brenda afatit të përcaktuar në vendimin e pezullimit shoqërohet me marrjen e një vendimi për revokim të autorizimit.

Neni 18

Fluturimet sportive

1. Çdo person fizik ose juridik për të kryer fluturime sportive pajiset me leje për fluturime sportive, të lëshuar nga AAC-ja ose nga organizatat e pranura e të autorizuar nga AAC-ja.

2. Kërkesat, mënyra e kryerjes së fluturimeve sportive, rregullat për mjetet ajrore sportive, për hedhjet me parashuta, shfaqjet me avion dhe organizimet e konkurseve, si dhe kushtet sipas të cilave lëshohet, refuzohet, pezullohet, revokohet ose ndryshohet një leje për fluturime sportive, si dhe formati përkatës përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

3. Nëse nuk përmbushen kërkesat e përcaktuara në rregulloren e ministrit, AAC-ja vendos refuzimin e lejes ose pezullimin e saj sipas rastit.

4. Në rastin e pezullimit të lejes, afati i përmbushjes së kërkesave nuk do të kalojë 60 (gjashtëdhjetë) ditë nga marrja e vendimit, afat që do të përbëjë dhe afatin e pezullimit. Mospërmbushja e kërkesave brenda afatit të përcaktuar në vendimin e pezullimit shoqërohet me marrjen e një vendimi për revokim të lejes.

Neni 19

Licenca e operimit

1. Një sipërmarrje që plotëson kërkesat e këtij Kodi ka të drejtë të pajiset me licencë operimi për ofrimin e shërbimeve ajrore, sipas dispozitave të legjislacionit për licencat në Republikën e Shqipërisë. Dokumentet provuese e shoqëruese për marrjen e licencës së operimit shqyrtohen nga AAC-ja si autoritet kompetent licencues.

2. Licenca e operimit nuk ruan më vlefshmërinë e saj nëse konstatohen mospërputhje me kërkesat e këtij Kodi dhe aktet nënligjore në zbatim të tij.

3. Përjashtohen nga detyrimi për t'u pajisur me licencë operimi kategoritë e shërbimeve ajrore si më poshtë:

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

b) fluturimet lokale.

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

Neni 20

Kushtet për dhënien e licencës së operimit

1. Një sipërmarrje ka të drejtë të pajiset me licencë operimi, sipas nenit 19 të këtij Kodi, nëse plotëson kërkesat e mëposhtme:

a) vendi kryesor i veprimtarisë është Republika e Shqipërisë;

b) zotëron një certifikatë të vlefshme të operatorit ajror (AOC), lëshuar sipas nenit 22 të këtij Kodi;

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

ç) është e regjistruar në regjistrin kombëtar tregtar me objekt kryesor të veprimtarisë transportin ajror ose transportin ajror të kombinuar me çdo operim tjetër tregtar të avionëve, ose transportin ajror të kombinuar me riparim e mirëmbajtje avionësh;

d) struktura organizative e saj mundëson autoritetin licencues kompetent të zbatojë dispozitat e këtij Kodi dhe të akteve nënligjore në zbatim të tij për licencën e operimit;

dh) shteti shqiptar dhe/ose shtetas të saj kanë në pronësi 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 tjetër, ku shteti shqiptar është palë, ose shteti i ZPEA-së ose shtetasit e shteteve të ZPEA-së, sipas parashikimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, zotërojnë dhe vazhdojnë të zotërojnë 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 jashtë ZPEA-së, në të cilën shteti shqiptar ose Bashkimi European është palë;

e) provon se ka fuqi financiare të mjaftueshme për të kryer veprimtarinë e saj;

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

f) provon se personat që do e drejtojnë efektivisht dhe në mënyrë të vazhdueshme shoqërinë kanë reputacion të mirë ose nuk janë deklaruar zyrtarisht të falimentuar.

2. Kërkesat e detajuara për dhënien e licencës së operimit për kryerjen e shërbimeve ajrore miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit përgjegjës për transportin.

Neni 21

Refuzimi, pezullimi dhe revokimi i licencës së operimit

1. Kërkesa për pajisje me licencën e operimit refuzohet kur nuk plotësohen kushtet e parashikuara në nenin 20 të këtij Kodi.

2. Licenca e operimit pezullohet ose revokohet 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 (dymbëdhjetë) muajsh;

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

c) ka pezullim ose revokim të AOC-së;

ç) operatori me qëllim ose në mënyrë neglizhente jep të dhëna të pasakta ose të pavërteta për një çështje të rëndësishme;

d) nuk përmbush më kërkesat për reputacionin e mirë.

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 (dymbëdhjetë) muaj, në pritje të riorganizimit financiar të transportuesit ajror, e nën mbikëqyrje të vazhdueshme nga AAC-ja. Licenca e përkohshme jepet nga AAC-ja, me kushtin që siguria në operim nuk rrezikohet dhe ka një perspektivë reale për një rindërtim të kënaqshëm financiar brenda kësaj periudhe kohore. Licenca e përkohshme pasqyron çdo ndryshim të ndodhur në AOC.

4. Një sipërmarrje aplikon përsëri për licencë operimi kur:

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

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

5. Procedurat, kriteret dhe kushtet për refuzimin, pezullimin ose revokimin e licencës së operimit miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit përgjegjës për transportin.

Neni 22

Certifikimi i operatorit ajror

1. Subjekti, i cili ka objekt kryesor të veprimtarisë transportin ajror, tregtar, ose operime të tjera, duhet të zotërojë një AOC të vlefshme, të lëshuar nga AAC-ja.

2. Pajisja me AOC bëhet për ato subjekte të cilat në aplikimin e tyre provojnë që kanë një organizim të përshtatshëm, metodologji kontrolli e mbikëqyrjeje të operacioneve të fluturimit, programe trajnimi dhe plane mirëmbajtjeje të vazhdueshme, në përputhje me natyrën e shtrirjen e operimit.

3. Rregullat bazë për të garantuar operimin e sigurt të një operatori përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

4. Procedurat e kërkesat për pajisjen me AOC dhe certifikimin e një operatori përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

5. Një operatori që kryen operime të tjera, jo tregtare, në kushte të veçanta, të caktuara në rregulloren e miratuar nga ministri, sipas pikës 4 të këtij neni, mund t'i lejohet që në vend të pajisjes me certifikatë, të bëjë një deklaram lidhur me aftësinë e tij për të kryer me përgjegjësi operimet e synuara.

Neni 23

Transportuesit ajrorë të huaj

1. Transportuesit ajrorë të huaj për të kryer shërbime ajrore pajisen me leje nga AAC-ja. Për dhënien e lejes mbahen parasysh kushtet e përcaktuara në marrëveshjen dypalëshe ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe shtetit përkatës, ose në ndonjë marrëveshjeje shumëpalëshe për shërbimet ajrore.

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

Neni 24

Ushtrimi i të drejtave të trafikut

1. Transportuesit ajrorë të ZPEA-së lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara të trafikut në rrugët e territorit të ZPEA-së, pa ndonjë autorizim, sipas kushteve të marrëveshjes shumëpalëshe, vetëm me paraqitjen me shkrim në AAC të njoftimit për fluturimin e planifikuar.

2. Ushtrimi i të drejtave të trafikut dhe lejet, sipas nenit 23 të këtij Kodi, mund të kufizohen apo të refuzohen nëse krijohen mbingarkesa serioze dhe/ose probleme mjedisore. Rregullat e detajuara për kufizimet apo refuzimet përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

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

Neni 25

E drejta e një transportuesi ajror kombëtar

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

2. 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.

3. Një transportues ajror kombëtar, në mënyrë të pavarur, vendos nëse ai do të operojë shërbimet jo të programuara ajrore ndërkombëtare.

Neni 26

Personeli i aviacionit

1. Pilotët dhe ekuipazhi i kabinës, të angazhuar në operimin e avionit, ashtu si dhe mjetet e simulimit të fluturimit, personat dhe organizatat e përfshira në trajnim, në testim, në kontrollin apo në vlerësimin mjekësor të ekuipazhit, duhet të jenë mbajtës të një licence, certifikate ose dëshmie të kompetencës sipas privilegjeve, kategorizimeve përkatëse, të dhëna apo të pranuar si të vlefshme, sipas këtij Kodi dhe akteve nënligjore 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 dhe operatorët e stacioneve aeronautike.

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

Neni 27

Pranimi i licencave të huaja

1. Bazuar në një licencë ose certifikim të lëshuar në një vend tjetër, përfshirë edhe vendet e ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, për sa kohë Shqipëria nuk është pjesë e Zonës së Përbashkët Europiane të Aviacionit, AAC-ja mund të lëshojë një licencë apo certifikatë për të interesuarit, ashtu siç parashikohet në nenin 26 të këtij Kodi dhe në aktet nënligjore në zbatim të tij.

2. Në rast se AAC-ja zgjedh të mos zbatojë pikën 1 të këtij neni, licencat dhe certifikimet e anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit, ashtu si dhe të mjeteve të simulimit të fluturimit, e personave dhe organizatave të përfshira në trajnim, në testim, në kontrollin ose vlerësimin mjekësor të ekuipazhit, të lëshuara në një vend të huaj, pranohen si të vlefshme bashkë me privilegjet e certifikatat që u përkasin licencave, pa asnjë vonesë 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 aktet nënligjore në zbatim të tij dhe kur kjo parashikohet:

a) në marrëveshjet ndërkombëtare për njohjen e certifikatave të lidhura mes Republikës së Shqipërisë dhe shtetit në fjalë; ose

b) në një rregullore të miratuar nga ministri.

3. 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 dhe operatorët e stacioneve aeronautike, në përputhje me rregullat e miratuara nga ministri.

Neni 28

Vlefshmëria e licencave dhe kategorizimeve

1. Në rast se mbajtësi i një licence ose kategorizimi nuk përmbush kërkesat e përcaktuara sipas këtij Kodi ose rregulloret 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 revokohen nga AAC-ja.

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

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

4. Rregullat e hollësishme për kërkesat, vlefshmërinë, pezullimin dhe revokimin e licencës e të kategorizimeve, trajnimin dhe testimin e punonjësve, në zbatim të pikave 1, 2 e 3 të këtij neni dhe të neneve 26 e 27 të këtij Kodi, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 29

Çmimet dhe tarifat

1. Transportuesit ajrorë caktojnë lirisht çmimet dhe tarifat e shërbimeve ajrore, përveç rasteve kur tarifat përcaktohen me akte të tjera ligjore/nënligjore në fuqi.

2. Transportuesit ajrorë, mbi bazën e reciprocitetit, zbatojnë dispozitat përkatëse të marrëveshjeve dypalëshe e të marrëveshjes shumëpalëshe.

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

4. 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 e shpenzimit që janë të pashmangshme e të parashikueshme në kohën e publikimit. Në çmimin përfundimtar të biletës duhet të specifikohen të paktën elementet e mëposhtme:

a) tarifa ajrore;

b) taksat;

c) tarifat aeroportuale;

ç) kosto të tjera, tarifa ose taksa, si ato që kanë të bëjnë me sigurinë në aviacion (*security fee*) ose karburantin.

Për elementet sipas shkronjave “b”, “c” dhe “ç” të kësaj pike, informacioni jepet në rastin kur ato janë pjesë e çmimit përfundimtar të biletës.

5. 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, 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.

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

KAPITULLI III

OPERIMI I AVIONIT

Neni 30

Regjistrimi i avionit

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

2. AAC-ja 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 Europian, ose të një shteti palë në marrëveshjen shumëpalëshe, regjistrimi i së cilës, administrata qendrore ose vendi kryesor i veprimtarisë ndodhet në atë shtet.
 - c) është marrë me qira të thatë nga një operator ajror i certifikuar nga AAC-ja.
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-ja mund të lejojë përjashtime nga kërkesat e këtij neni.
6. Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregulloren për përcaktimin e rregullave të hollësishme për kërkesat, përmbajtjen e procedurat e regjistrimit, si dhe për rrethanat e veçanta, të parashikuara në pikën 5 të këtij neni.

Neni 31

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 32

Heqja e avionit nga regjistri i avionëve civilë

1. Avioni hiqet nga regjistri i avionëve civilë kur:
 - a) nuk ka certifikatë të vlefshmërisë ajrore, të vlefshme gjatë tre viteve të fundit dhe pronari nuk mund ta marrë këtë certifikatë brenda afateve kohore të caktuara;
 - b) kërkohet nga pronari i avionit ose operatori i avionit, i pajisur me dokumentin origjinal ose të noterizuar, që shpreh dakordësinë e pronarit për çregjistrimin e avionit;
 - c) nuk përmbushen më kërkesat e parashikuara në nenin 30 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.
2. Heqja e avionit nga regjistri, kur kërkohet nga aplikanti, shoqërohet me lëshimin e certifikatës së çregjistrimit nga AAC-ja. Bazuar në kërkesën e aplikantit dhe arsyen e çregjistrimit, nëse avioni ka vlefshmëri ajrore, AAC-ja lëshon certifikatën e vlefshmërisë ajrore për eksport.

Neni 33

Transferimi i përgjegjësisë

1. AAC-ja 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, AAC-ja 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, certifikata 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 e 2 të këtij neni, njihen si të vlefshme nga AAC-ja nëse përmbushin kërkesat e anekseve 1 deri në 8 të Konventës së Çikagos.
4. Njohja e certifikatave dhe e licencave të lëshuara nga shteti kontraktues bëhet menjëherë nga personeli inspektues i AAC-së, pasi personeli i avionit paraqet një kopje të legalizuar të marrëveshjes së lidhur mes shteteve, sipas nenit 83 bis të Konventës së Çikagos.

Neni 34

Dokumentet e avionit

1. Një avion i regjistruar sipas nenit 30 të këtij Kodi për t'u përdorur në operacionet e shërbimeve ajrore, duhet të jetë i pajisur të paktën me një certifikatë regjistrimi, një certifikatë të vlefshmërisë ajrore dhe një licencë radioje.
2. Avioni, motorët, helikat, pjesët dhe pajisjet e përbërëse duhet të jenë në përputhje me standardet e vlefshmërisë ajrore e të mjedisit, siç përcaktohet në rregulloren e miratuar nga Këshilli i Ministrave.
3. Rregullat e hollësishme për dokumentacionin e kërkuar, sipas pikës 1 të këtij neni, si dhe procedurat për lëshimin apo revokimin e certifikatave e të licencave, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.
4. Dokumentet e parashikuara në pikën 1 të këtij neni, lëshohen, pezullohen, kufizohen dhe revokohen nga AAC-ja.

Neni 35

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 e 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, ose në rastet e akteve të ndërhyrjeve të paligjshme, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror (në vijim OSHLA) 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 të daljes së një avioni pa kërkesë e pa leje për të operuar, OSHLA-ja duhet të njoftojë pa asnjë vonesë ministrinë përgjegjëse për mbrojtjen dhe ministrinë përgjegjëse për rendin publik.

5. Një avion shtetëror i huaj paraqet një plan fluturimi vetëm nëse për fluturimin e tij ministria përgjegjëse për punët e jashtme ka lëshuar leje diplomatike e në rastin e avionëve shtetërorë ushtarakë edhe me miratimin e ministrisë përgjegjëse për mbrojtjen. Leja mund të jetë për një fluturim ose vjetore.

6. Rregullat dhe procedurat për bashkërendimin e veprimeve sipas pikës 5 të këtij neni, përcaktohen me udhëzim të përbashkët të ministrit përgjegjës për transportin, të ministrit për punët e jashtme dhe të ministrit përgjegjës për mbrojtjen.

Neni 36

Plani i fluturimit

Një avion 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, sipas rregullave të ajrit të përcaktuara në rregullore të miratuara nga ministri.

Neni 37

Certifikatat e tipit

1. Projektimi i produktit është subjekt certifikimi dhe shoqërohet me lëshimin e certifikatës së tipit, e cila përcakton modelin dhe certifikon 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 certifikatës së tipit, mund të lëshohet një certifikatë e tipit e kufizuar.

3. Projektimi i pjesëve dhe i pajisjeve të painstaluara është subjekt certifikimi dhe shoqërohet me lëshimin e certifikatës nga AAC-ja, ose nga një organizatë e miratuar për të pasur privilegjin e lëshimit të këtyre certifikatave. Kërkesat thelbësore për certifikimin e projektimit të pjesëve dhe të pajisjeve të painstaluara përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave. Rregullat për zbatimin e kërkesave thelbësore detajohen në një rregullore të miratuar nga ministri.

4. Organizatat përgjegjëse për projektimin dhe prodhimin e produkteve, të pjesëve e pajisjeve të painstaluara janë subjekt certifikimi dhe pajisen me miratimin përkatës.

5. Kërkesat dhe procedurat e lëshimit të certifikatës së tipit, certifikatës së tipit të kufizuar, certifikimit të pjesëve dhe pajisjeve, si dhe organizatave të projektimit e prodhimit të tyre përcaktohen me rregullore të miratuara nga ministri.

Neni 38

Certifikata e vlefshmërisë ajrore

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

2. Certifikata e vlefshmërisë ajrore mbetet e vlefshme për sa kohë ajo nuk pezullohet, revokohet apo përfundon dhe për sa kohë avioni dhe motorët e tij, helikat, pjesët dhe pajisjet

e painedaluar mirëmbahen në përputhje me kërkesat themelore të përcaktuara në këtë Kod dhe në aktet nënligjore në zbatim të tij.

3. Kërkesat dhe procedurat për lëshimin e certifikatës së vlefshmërisë ajrore e të certifikatës së kufizuar të vlefshmërisë ajrore përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri.

Neni 39

Leja për fluturim

1. Leja për fluturim lëshohet nga AAC-ja ose nga një organizatë e miratuar për këtë funksion nga AAC-ja, për të lejuar operimin e një avioni, që nuk ka një certifikatë vlefshmërie ajrore ose certifikatë të kufizuar vlefshmërie ajrore.

2. Leja e fluturimit zbatohet me kufizimet e duhura, të cilat nuk cenojnë kërkesat thelbësore për të kryer në mënyrë të sigurt një fluturim bazë.

3. Kërkesat dhe procedura e lëshimit të lejes së fluturimit përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 40

Përgjegjësia e pronarit për mirëmbajtjen

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

2. Pronari ose operatori kryen fluturimin vetëm nëse:

- a) avioni është në përputhje me kërkesat e vlefshmërisë ajrore;
- b) çdo pajisje operacionale dhe emergjence është e instaluar në mënyrë korrekte dhe në gjendje pune ose, kur nuk është në gjendje pune, të jetë qartësisht e identifikuar si e tillë;
- c) certifikata 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 41

Mirëmbajtja

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

2. Organizatat përgjegjëse për mirëmbajtjen dhe për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të painedaluar, janë subjekt certifikimi nga AAC-ja.

3. Personeli përgjegjës për nxjerrjen e një produkti, pjese apo pajisjeje, për shërbim pas mirëmbajtjes, është subjekt certifikimi dhe pajiset me licencë, e cila përcakton privilegjet e dhëna personelit.

4. Organizatat që kryejnë trajnimin e personelit të mirëmbajtjes janë subjekt certifikimi nga AAC-ja.

Neni 42

Certifikatë lejimi për shërbim

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

2. Rregullat e hollësishme dhe procedura 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 43

Përgjashtimet

1. Në kushte të caktuara dhe sipas një procedure të caktuar mund të përcaktohet që përputhshmëria e projektimit të produkteve dhe pjesëve me kërkesat në fuqi të vlerësohet pa qenë nevoja për lëshimin e një certifikate. Organizatës përgjegjëse për projektim i jepet mundësia të bëjë një deklaratë për përputhshmërinë e saj me kërkesat.

2. Për avionin mund të lëshohet një certifikatë e kufizuar e vlefshmërisë ajrore, ose një certifikatë e kufizuar zhurmash, kur projektimi i atij avioni ka qenë subjekt i një deklarimi sipas pikës 1 të këtij neni, ose për atë avion është lëshuar një certifikatë e kufizuar tipi.

3. Kur lëshohet një certifikatë e kufizuar e vlefshmërisë ajrore, aplikuesi duhet të vërtetojë se avioni është në përputhje me projektimin, është në kushte për operime të sigurta dhe është në përputhje me normat e mbrojtjes së mjedisit.

4. Kushtet dhe procedurat për parashikimet e përmendura në pikat 1 dhe 2 të këtij neni, përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

Neni 44

Mbikëqyrja e sigurisë në operim të avionëve të një shteti tjetër

1. Avionët e një shteti tjetër, që ulen në një aeroport shqiptar, i nënshtrohen inspektimit në vendqëndrimin e tyre sipas një programi vjetor, si edhe në rastet kur dyshohet për mospërmbushje 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.

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

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

Neni 45

Mbajtja në tokë e avionit

1. Kur mospërbushja e standardeve të sigurisë në operim rrezikon dukshëm sigurinë e fluturimit, operatorit të avionit i jepet mundësia të korrigjojë mangësitë përpara nisjes së fluturimit. Kur vërehet se avioni ka për qëllim të operohet pa përmbushur masat korrigjuese nga operatori ose pronari i tij, AAC-ja duhet të njoftojë pilotin në komandë ose operatorin për moslejimin e kryerjes së fluturimit deri në një njoftim të dytë dhe për mbajtjen në tokë të avionit.

2. Në rast të mbajtjes në tokë të një avioni, AAC-ja njofton menjëherë autoritetet kompetente të operatorit dhe të shtetit të regjistrimit të avionit.

3. AAC-ja në bashkëpunim me shtetin përgjegjës për operimin e avionit, 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.

4. Kur mospërputhshmëria ndikon në vlefshmërinë e certifikatës së vlefshmërisë ajrore, avioni lejohet të fluturojë vetëm nëse operatori vërteton se përputhshmëria me kërkesat e aplikueshme rivendoset, është pajisur me leje për fluturim sipas rregullave të aplikueshme dhe lejet nga vendet ku do të mbikalojë, nëse aplikohet.

Neni 46

Ekuipezhi i fluturimit dhe i kabinës

1. Numri dhe përbërja e ekuipezhit 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.

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

3. Rregullat e detajuara për përbërjen e ekuipezhit të fluturimit dhe të kabinës, trajnimin dhe testimin e tyre përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 47

Piloti në komandë

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 48

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 49

Lista minimale e pajisjeve

1. Operatori përcakton për çdo avion një listë minimale pajisjesh (MEL), e cila miratohet nga AAC-ja dhe është pjesë e dokumentacionit të parashikuar në nenin 34 të këtij Kodi.
2. Avioni operon vetëm në përputhje me MEL-in. Përgjatimisht nga ky rregull, AAC-ja lejon operimin për rastet e parashikuara në rregulloren, sipas nenit 48 të këtij Kodi.

Neni 50

Mjetet e pilotimit në distancë

1. Projektimi, prodhimi, mirëmbajtja dhe operimi i mjeteve të pilotimit në distancë, i motorëve, i pjesëve, i pajisjeve, i pjesëve të painstaluara dhe i mjeteve të komandimit të tyre janë subjekt certifikimi nga AAC-ja. Certifikata përmban kufizimet përkatëse, që ndikojnë në sigurinë e operimeve, kushtet e operimit dhe privilegjet.
2. Rregullat bazë për operimin e mjeteve të pilotimit në distancë përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.
3. Rregullat e detajuara për vlefshmërinë e mjetit, organizatat e përfshira, personat operues dhe operimet përcaktohen në një rregullore të miratuar nga ministri në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.
4. Në kushte të caktuara, kur pas vlerësimit dëshmohet se niveli minimal i sigurisë në operime arrihet, AAC-ja mund të lejojë që subjektet e përfshira në prodhim, operim, mirëmbajtje të mjeteve të pilotimit në distancë të bëjnë një deklaram, ose të mos kërkojnë zbatueshmërinë e kërkesave teknike për operimet ajrore në fuqi, në përputhje me parashikimet e rregullores së miratuar nga ministri.

KAPITULLI IV

AERODROMET

Neni 51

Klasifikimi i aerodromeve civile

1. Aerodromet mund të jenë civile, ushtarake ose aerodrome të kombinuara civile-ushtarake.
2. Aerodromet civile mund të jenë me pronësi shtetërore dhe/ose private, të cilat mund të jenë të hapura ose të mbyllura për përdorim publik.
3. Aerodromet civile mund të përdoren për operime të transportit ajror publik kombëtar dhe/ose ndërkombëtar.
4. Aerodromet civile mund të përdoren për nisjen dhe mbërritjen e avionëve për transport ajror të përgjithshëm dhe/ose punë ajrore (aerodrome për përdorim të aviacionit të përgjithshëm) ose për transportin ajror publik (aerodrome për përdorim publik).
5. Të gjithë avionët civilë, të cilët kryejnë fluturime ndërkombëtare me origjinë/destinacion territorin e Republikës së Shqipërisë duhet të ngrihen e të ulen në një aeroport ndërkombëtar.

Neni 52

Përdorimi i aerodromeve për qëllime civile dhe ushtarake

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

Neni 53

Ndërtimi i një aerodromi

1. Për planifikimin dhe hartimin e dokumentacionit teknik për ndërtimin e një aerodromi zbatohen të gjitha rregullat e zbatueshme të ndërtimit, si dhe rregullat e veçanta për ndërtimin e një aerodromi, të cilat garantojnë përmbushjen e kërkesave për sigurinë në operim dhe kërkesave për sigurinë në aviacion.

2. Përpara marrjes së lejes së ndërtimit të aerodromit, merret pëlqimi paraprak nga AAC-ja, duke paraqitur dokumentet teknike dhe të planifikimit të aerodromit.

3. Pëlqimi i AAC-së 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 provojnë se rrezikohet siguria publike.

4. Në rastin kur planifikohet ndërtimi i një aerodromi për transport ajror të përgjithshëm, pëlqimi i AAC-së nuk jepet për ndërtimin e tij nëse ndërtimi dhe operimi i aerodromit të planifikuar cenon në mënyrë të pajustificuar interesat publike.

5. Përfaqësuesit e AAC-së 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 kryejnë të gjitha veprimet e nevojshme për vlerësimin e përshtatshmërisë së terrenit për qëllime të transportit ajror. Ata nuk lejohen të hyjnë në banesë.

6. Rregullat që zbatohen në ndërtimin e aerodromeve civile përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri, në përputhje me standardet ndërkombëtare dhe me legjislacionin për planifikimin e territorit, për sa i përket ndërtimit.

Neni 54

Certifikimi i aerodromit

1. Një aerodrom është i hapur për operime të avionëve civilë nëse ai është i certifikuar dhe i regjistruar nga AAC-ja dhe gjatë kohës së operimit është në përputhje me standardet e kërkuara për sigurinë në operim dhe sigurinë në aviacion.

2. Çdo aerodrom, pajisjet e aerodromit, operimi i aerodromit, ofrimi i shërbimeve në tokë dhe menaxhimi në vendqëndrimin e avionit në aerodrome duhet të jenë në përputhje me kërkesat thelbësore për sigurinë në operim, të cilat përcaktohen në një rregullore të miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave.

3. Çdo aerodrom, sipas përcaktimeve të nenit 51 të këtij Kodi, pajiset me një certifikatë të aerodromit, e cila mbulon operimin e aerodromit dhe pajisjet e lidhura me sigurinë e operimeve në atë aerodrom.

4. Certifikata lëshohet dhe regjistrimi i aerodromit kryhet me kusht që operatori i aerodromit të provojë se aerodromi është në përputhje me kërkesat e zbatueshme të certifikimit të vendosura nga rregullorja e miratuar nga ministri sipas pikës 10 të këtij neni.

5. Certifikata dhe regjistrimi i aerodromit mund të ndryshohet në përputhje me ndryshimet ose zgjerimet thelbësore në instalimet ose operimet e aerodromit. Ndryshimi i certifikatës gjithashtu është subjekt certifikimi dhe shoqërohet me një certifikatë për ndryshimet.

6. Certifikata dhe regjistrimi i aerodromit pezullohet ose anulohet vetëm kur vërtetohet nga AAC-ja se aerodromi nuk plotëson kërkesat e zbatueshme sipas pikës 2 të këtij neni.

7. Pajisjet e lidhura me sigurinë e operimeve në një aerodrom janë subjekt certifikimi dhe pajisen me certifikatë.

8. Kur parashikohet në aktet nënligjore në zbatim të këtij Kodi, organizatave përgjegjëse për projektimin, prodhimin apo mirëmbajtjen e këtyre pajisjeve do t'u lejohet të deklarojnë përshtatshmërinë e këtyre pajisjeve me kërkesat në fuqi.

9. Gjatë procesit për lëshimin, mbajtjen e certifikatës dhe regjistrimin e aerodromit, përfaqësuesit e AAC-së kanë të drejtë të pakufizuar për të hyrë në të gjitha objektet e aerodromit, të inspektojnë objektet, pajisjet dhe infrastrukturën, si dhe të intervistojnë punonjësit e aerodromit.

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

Neni 55

Operatori i aerodromit

1. Operatori i aerodromit garanton 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 e masat kundër zjarrit.

2. Operatori i aerodromit garanton lehtësira për ambulancën dhe ndihmën e parë për emergjencë dhe, sipas rastit, lehtësira e formalitete të lidhura me doganën, kufirin, impiantet, shërbimin sanitar për kafshët, si dhe shërbimin shëndetësor për njerëzit.

3. AAC-ja është përgjegjëse për certifikimin dhe mbikëqyrjen e operatorëve të aerodromeve.

4. AAC-ja kufizon, pezullon ose ndalon operimet e aerodromit në rast se operatori i aerodromit nuk plotëson të gjitha kërkesat e zbatueshme për kryerjen e parrezikshme e të sigurt të transportit ajror.

Neni 56

Operatorët ekonomikë që kryejnë aktivitet në aerodromet civile

1. Operatorët ekonomikë dhe organizmat e veçantë shtetërorë, që kryejnë aktivitet në aerodromet civile, duhet të plotësojnë standardet e kërkesat e vendosura nga operatori 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 kryhet vetëm me koordinimin direkt me operatorin e aerodromit.

Neni 57

Manuali i aerodromit

1. Operatori i aerodromit krijon dhe mirëmban një manual të shërbimeve dhe operimeve të aerodromit, i cili pasqyron kërkesat dhe detyrimet e përcaktuara për certifikimin 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:

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

2. Manuali i shërbimeve dhe i operimeve të aerodromit dhe ndryshimet e mundshme të tij miratohen ose pranohen nga AAC-ja sipas përcaktimeve të rregullores së miratuar nga ministri, sipas nenit 54, pika 10, të këtij Kodi.

Neni 58

Regjistri i aerodromit

1. Aerodromet e certifikuara në përputhje me nenin 54 të këtij Kodi, si dhe aerodromet e tjera regjistrohen në regjistrin e aerodromit, i cili mbahet nga AAC-ja.

2. Aerodromi çregjistrohet nga regjistri:

- a) nëse 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 miratuar nga ministri.

Neni 59

Fusha e fluturimit dhe terreni

1. Çdo fushë fluturimi dhe terreni regjistrohet në regjistrin e fushave të fluturimit dhe terreneve, që mbahet nga AAC-ja.

2. Kushtet për regjistrimin dhe përdorimin e fushave të fluturimit dhe terreneve përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri.

Neni 60

Zonat e mbrojtura të aeroportit dhe kufizimet ndërtimore

1. Përcaktimi i zonave të mbrojtura të aeroportit, kushtet dhe kriteret e zhvillimit dhe ndërtimit në këto zona dhe territorit përreth saj bëhen sipas legjislacionit në fuqi për planifikimin dhe zhvillimin e territorit.

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 (njëqind) metra mbi sipërfaqen e tokës. AAC-ja mund të imponojë kufizime të instalimeve më të larta se 30 (tridhjetë) metra, të cilat vendosen mbi lartësitë natyrale apo artificiale, në rastet kur pika më e lartë e këtyre instalimeve kalon

lartësinë më të madhe se 100 (njëqind) metra, në një rreze prej 15 (pesëmbëdhjetë) kilometrash përreth instalimit (me më shumë se 100 (njëqind) metra).

Neni 61

Ndikimi në instalimet e KLM-së

1. Ofruesi i shërbimeve të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes (KLM) informon AAC-në për vendndodhjen e të gjitha instalimeve të KLM-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 KLM-së i argumentojnë AAC-së që ndërtimet e ardhshme ndikojnë në instalimet e KLM-së.

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

Neni 62

Instalimet teknike, pajisjet, mjetet dhe objektet për ofrimin e SHLA-së

1. Instalimet teknike, pajisjet, mjetet dhe objektet për ofrimin e SHLA-së janë instalime, të cilat nëpërmjet operimit dhe funksionimit garantojnë një ofrim të sigurt të SHLA-së dhe për të realizuar qëllimin duhet të prokurohen, instalohen e të mirëmbahen në kushte optimale.

2. Të dhënat e instalimeve, të përmendura në pikën 1 të këtij neni, publikohen sipas procedurave standarde të trafikut ajror dhe vetë instalimet mbrohen kundër çdo dëmtimi apo shkatërrimi.

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

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

Neni 63

Pajisja me shenjat e pengesave të aviacionit

1. Kur AAC-ja e gjykon të nevojshme, për të garantuar operime të sigurt të avionëve kërkon që ndërtimet dhe pengesat e aviacionit, që nuk i kalojnë lartësitë e instalimeve të përcaktuara sipas nenit 60 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 gjithë kohës. Në rast të ndonjë defekti të ndonjë shenje gjatë natës, personi përgjegjës duhet të riparojë ose të zëvendësojë instalimin sa më shpejt të jetë e mundur. Procedurat dhe rregullat për pajisjen me shenjat e pengesave të aviacionit përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 64

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 ato të modifikohen e 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 65

Mbrojtja mjedisore

1. Ministri në bashkëpunim me ministrin që mbulon çështjet e mjedisit harton politika të veçanta për mbrojtjen e mjedisit dhe mbrojtjen nga zhurmat, si dhe rregulloren që përmban standardet dhe përgjegjësitë e operatorit të aeroportit për respektimin e tyre.
2. Ministri në bashkëpunim me ministrin përgjegjës për financat miraton stimuj ekonomikë për promovimin e teknologjive të qëndrueshme në aviacionin civil.
3. Ministri, në bazë të kërkesës së operatorit të aeroportit, miraton masa të përkohshme dhe përjashtime, që lejojnë operimin e avionëve civilë, të cilët ndikojnë në mënyrë të ndjeshme në mjedis.

Neni 66

Organi përgjegjës dhe rregullat për zhurmat nga operimi i avionëve

1. AAC-ja është organi përgjegjës për garantimin e standardeve për 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 e të ministrin që mbulon çështjet e mjedisit, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 67

Instalimet për matjen e zhurmave

AAC-ja i kërkon operatorit të aerodromit të ndërtojë e 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 50 000 (pesëdhjetë mijë) operime. Matjet u komunikohen rregullisht AAC-së dhe çdo autoriteti tjetër publik të interesuar.

Neni 68

Rregullimi i orareve dhe përdorimi e alokimi i slotëve

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

2. 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 slotëve, rregullimin e orareve, funksionimin e komitetit koordinues, mënyrën e caktimit dhe ushtrimit e funksioneve të koordinatorit ose të rregulluesit të orareve, të parashikuara në nenet 68, 69 dhe 70 të këtij Kodi.

3. Procedurat për monitorimin e përdorimit e të shfrytëzimit të slotëve, koordinimin dhe përgjegjësitë e palëve të përfshira në këtë proces përcaktohen me rregullore të miratuar nga ministri.

4. Alokimi i slotëve bëhet në përputhje me rregullat transparente, asnjënjë dhe jodiskriminuese.

Neni 69

Koordinatori i aeroportit ose rregulluesi i orareve

1. Koordinator aeroporti ose rregullues oraresh mund të jetë një person fizik ose juridik, i specializuar në fushën e aviacionit. I njëjti koordinator ose rregullues oraresh mund të caktohet për më shumë se një aeroport.

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

3. Koordinatori për alokimin e slotëve ose rregulluesi i orareve caktohet pas këshillimeve me transportuesit ajrorë që përdorin rregullisht aeroportin, përfaqësuesit e tyre, entin menaxhues të aeroportit dhe komitetin koordinues.

4. Ministri përgjegjës për transportin emëron koordinatorin për alokimin e slotëve ose rregulluesin e orareve.

Neni 70

Komiteti koordinues

1. Në një aeroport të koordinuar, ministri ngre komitetin koordinues, i cili mund të caktohet për më shumë se një aeroport.

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

Neni 71

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. Asnjë ofrues i shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta nuk mund të zotërojë drejtpërdrejt dhe/ose tërthorazi, në total, më shumë se 60% të këtyre shërbimeve në aeroport.

Neni 72

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 palët e tjera të interesuara, AAC-ja mund të vendosë që në aeroport ose në një pjesë të aeroportit, disa përdoruesve të tij 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 cilësuar 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 (njëzet e pesë) 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. Kërkesat e përcaktuara në pikat 1, 2 e 3 të këtij neni zbatohen në rastet kur:

a) për të drejtën e shërbimit të vetëpërpunimit në tokë volumi vjetor i trafikut në aeroport të jetë jo më pak se 1 000 000 (një milion) pasagjerë ose 25 000 (njëzet e pesë mijë) tonë 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 2 000 000 (dy milionë) pasagjerë ose 50 000 (pesëdhjetë mijë) tonë mallra.

Neni 73

Përrjashtimet

1. Kur në një aeroport shfaqen vështirësi për hapësirën dhe kapacitetin e disponueshëm, veçanërisht si rezultat i mbingarkesës dhe i 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 palët e 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 72 të këtij Kodi. Edhe në këtë rast zbatohen pikat 2 dhe 3 të nenit 72 të këtij Kodi;

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

c) dhënie 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 aeroportit për kategoritë e shërbimeve të përpunimit në tokë, të përcaktuara në pikën 1 të nenit 72 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 74

Kërkesat për ofrimin e shërbimeve në tokë

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 lidhur me:

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

Neni 75

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, 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 praktikatat tregtare në fuqi.

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

Neni 76

Përzgjedhja e ofruesve të shërbimeve në tokë

1. Përzgjedhja e ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë dhe e përdoruesve të aeroportit me vetëpërpunim, kur numri i tyre është i kufizuar, bëhet nga AAC-ja sipas një procedure përzgjedhëse konkurruese.

2. Kriteret dhe procedura e përzgjedhjes përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, sipas propozimit të ministrit përgjegjës për transportin.

Neni 77

Komiteti i përdoruesve të aeroportit

1. Enti menaxhues i një aeroporti ngre komitetin e përdoruesve të aeroportit, të përbërë nga përfaqësuesit e këtyre përdoruesve.
2. Të gjithë përdoruesit e aeroportit kanë të drejtë të jenë anëtarë të komitetit ose, me dëshirën e tyre, të përfaqësohen në të nga një organizatë e caktuar prej tyre për këtë qëllim.

Neni 78

E drejta e hyrjes në instalime dhe përdorimi i infrastrukturës aeroportuale

Enti menaxhues i aeroportit ka detyrim të garantojë që:

- a) ofruesit e shërbimeve të aeroportit dhe përdoruesit e aeroportit, që lejohen të vetëpërpunohen, kanë 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 e të drejtë;
- ç) tarifa, që mund të vendoset për këtë të drejtë hyrjeje, përcaktohet në përputhje me kriteret të besueshme, objektive, transparente e jodiskriminuese.

Neni 79

Reciprociteti për shërbimet e përpunimit në tokë

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 European, ose një shteti palë në marrëveshjen shumëpalëshe:
 - a) në mënyrë të papërshtatshme, krahasuar me trajtimin e ofruar nga shtetet anëtare të Bashkimit European 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 në zbatim të tij dhe rregullat ndërkombëtare për ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë e për përdoruesit e aeroportit me vetëpërpunim nga ai vend i tretë.
3. Ministri informon komitetin e përbashkët të ZPEA-së për çdo vendim të marrë në mbështetje të pikës 2 të këtij neni.

Neni 80

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 73, 74, 76, 78 e 79 të këtij Kodi.

KAPITULLI V

RREGULLAT E AJRIT

Neni 81

Zbatimi i rregullave të ajrit

1. 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.

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

Neni 82

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 83

Përdorimi i aerodromeve

1. Avionët lejohen të ngrihen ose të ulen vetëm në aerodrome të certifikuara ose të regjistruara nga AAC-ja.

2. Avionët lejohen të ngrihen ose të ulen jashtë aerodromeve të regjistruara vetëm në përputhje me rregullat e përcaktuara nga ministri, mbi bazën e një marrëveshjeje me pronarin e tokës dhe me miratim të organeve të pushtetit vendor ku ndodhet fusha e uljes.

3. Pika 2 e këtij neni 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 dhe, sa më shpejt të jetë e mundur, policinë, organet doganore dhe Qendrën Kombëtare Operacionale të Emergjencave Civile.

4. Ngritja pas një uljeje të detyruar lejohet vetëm pas marrjes së autorizimit nga AAC-ja.

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

KAPITULLI VI

LUNDRIMI AJROR

Neni 84

Ofrimi i shërbimeve të lundrimit ajror

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

2. Rregullat thelbësore për sigurinë e operimeve për shërbimet e lundrimit ajror përcaktohen në një rregullore të miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

3. Rregullat dhe kërkesat për ndërveprimin e sistemeve, përbërësit e tyre dhe procedurat për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror me Rrjetin Europian të Menaxhimit të Trafikut Ajror miratohen me urdhër të ministrit.

4. Në rast se AAC-ja konstaton se sistemet dhe përbërësit e tyre nuk janë në përputhje me rregullat dhe kërkesat për ndërveprimin, merr të gjitha masat për kufizimin e zonës së aplikimit të tyre ose ndalon përdorimin e tyre, me kusht që të garantohet siguria e operimit dhe vazhdimësia e tyre.

5. Republika e Shqipërisë ofron SHLA-në duke pasur përparësi parandalimin e rreziqeve në operim, rregullsinë, efikasitetin dhe përshpejtimin e lundrimit ajror.

6. Rregullat e hollësishme për SHLA-në dhe procedura për përzgjedhjen e OSHLA-së përcaktohen në rregulloren e miratuar nga ministri në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 85

Ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror

1. Shërbimet e lundrimit ajror ofrohen nga një ent publik ose privat, të cilët përcaktohen, certifikohen dhe mbikëqyren nga AAC-ja.

2. Certifikata e OSHLA-së mund të kufizohet, pezullohet apo revokohet nga AAC-ja në rastet kur konstatohet se ofruesi nuk përmbush më kushtet për të ofruar shërbimet e parashikuara në certifikatë.

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

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

5. 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, të personelit të tyre, si dhe për të dhënat operacionale që ata marrin ose shfrytëzojnë.

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

Neni 86

Përgjegjësia për shkaktimin e dëmeve nga ofruesit e SHLA-së

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 janë personalisht përgjegjës për shkaktimin e dëmit vetëm në rastet e neglizhencës së rëndë, të rezultuar nga një investigim. Ky rregull nuk përjashton rastet e përgjegjësisë penale.

Neni 87

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 kërkuara për të garantuar lëvizjen e sigurt dhe efektive të avionit 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 kanë për qëllim që t'u mundësojnë operatorëve të avionëve realizimin e orareve të tyre të planifikuara të nisjes dhe të mbërritjes, si dhe qëndrimin 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 ndërveprimit me rrjetin europian të MTA-së.

Neni 88

Ofrimi i shërbimeve të komunikimit, lundrimit dhe mbikëqyrjes

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

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

Neni 89

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.

Neni 90

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 dhe 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 (PIA), të nxjerrë në përputhje me rregulloren e miratuar nga ministri.

Neni 91

Kontrollorët e trafikut ajror

1. Kontrollorët e trafikut ajror, si dhe personat dhe organizatat e përfshira në trajnimin, testimin, kontrollimin ose vlerësimin mjekësor të kontrollorëve të trafikut ajror, pajisen me licencë dhe/ose certifikatë, në përputhje me kërkesat e këtij Kodi dhe akteve nënligjore në zbatim të tij.

2. Kontrollorët e trafikut ajror pajisen me licencë nga AAC-ja. Kërkesat, kriteret dhe procedurat për licencimin përcaktohen me rregullore të miratuar me urdhër të ministrit përgjegjës për transportin.

3. Licenca sipas pikës 2 të këtij neni, lëshohet vetëm kur aplikanti për licencë demonstroi se ai/ajo përmbush kërkesat thelbësore, që lidhen me njohuritë teorike, aftësitë praktike, aftësitë gjuhësore, përvojën, dhe procedurat e përcaktuara me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 92

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 rrugëkalim (*enroute*) dhe tarifën për shërbimet e lundrimit ajror, që ofrohen në aerodrome për nisjen dhe mbërritjen e fluturimeve.

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

3. Në kuptim të këtij Kodi, termi “sistemi i tarifave në rrugëkalim 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 tarifën në rrugë”, të 12 shkurtit 1981. Tarifat për shërbimet e lundrimit ajror në rrugëkalim

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.

4. Tarifat për SHLA-të, që ofrohen në aerodrome ose grupe 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 të miratuara nga AAC-ja. Tarifat e llogaritura sipas kësaj pike faturohen e mblidhen nga ofruesit përkatës të SHLA-ve ose përfaqësuesit e autorizuar të tyre, përveç rastit kur parashikohet ndryshe nga ky Kod.

Neni 93

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 94

Kostoja për njësi

1. Kostoja për njësi për shërbimin e lundrimit ajror në rrugëkalim 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-ja, miratohen nga Eurocontrol-i, 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 përcaktohet me rregullore të miratuara me urdhër të ministrit përgjegjës për transportin në përputhje me marrëveshjet ndërkombëtare përkatëse.

4. Bazuar në parimet e mësipërme, ofruesi i SHLA-së nuk është subjekt fitimprurës. OSHLA-ja mbulon nevojat dhe operon me bilance, ku të ardhurat barazohen me shpenzimet.

Neni 95

Skema e performancës

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

a) përshtatjen me objektivat e performancës në nivel kombëtar e rajonal, kur Republika e Shqipërisë të jetë pjesë e FAB-it në fushat kryesore të performancës së 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 Europian;

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 të këtij neni, hartohen nga AAC-ja dhe miratohen nga ministri.

3. AAC-ja, në cilësinë e Autoritetit Mbikëqyrës Kombëtar, koordinon me Komisionin Europian dhe me organin e përcaktuar prej tij për rishikimin e performancës, për të përfituar ndihmë për zbatimin e skemës së performancës.

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

KAPITULLI VII

KËRKIMI DHE SHPËTIMI

Neni 96

Shërbimet e kërkimit dhe të shpëtimit

1. Planëzimi, organizimi, koordinimi dhe kryerja e operacioneve të kërkimit dhe të shpëtimit në territorin e Republikës së Shqipërisë është përgjegjësi e Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit.

2. Operacionet e kërkimit dhe të shpëtimit kryhen nga strukturat e shërbimit të kërkim-shpëtimit, të përcaktuara në Planin Kombëtar të Kërkim-Shpëtimit.

3. Rregullat dhe procedurat për organizimin e Qendrës Kombëtare të Kërkim-Shpëtimit përcaktohen në legjislacionin për shërbimin e kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë.

Neni 97

Bashkëpunimi me shtetet fqinje

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

Neni 98

Kostot

1. Qendra Kombëtare e Kërkim-Shpëtimit përgatit planet e operimit, të cilat përmbajnë hollësi për aktivitetet që duhen kryer për shërbimet e kërkimit dhe shpëtimit, duke përfshirë edhe fondet përkatëse.

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

3. Rregullat e hollësishme për llogaritjen e kostove përcaktohen në legjislacionin për shërbimin e kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë.

KAPITULLI VIII

INVESTIGIMI I AKSIDENTEVE DHE INCIDENTEVE

Neni 99

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 100

Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit

1. Investigimi i aksidenteve dhe i incidenteve të rënda kryhet nga Autoriteti Kombëtar i Investigimit për Sigurinë e Operimit (*safety*) në Aviacionin Civil, në varësi të ministrit.
2. Organizimi dhe funksionimi i Autoritetit Kombëtar të Investigimit për Sigurinë e Operimit në Aviacionin Civil (Autoriteti i Investigimit) përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.
3. Autoriteti i Investigimit, nga pikëpamja funksionale dhe organizative, është i pavarur nga autoritetet e aviacionit, të cilët 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 e juridikë, interesat ose misioni i të cilëve mund të jenë në konflikt me detyrën e ngarkuar tek autoriteti i investigimit, ose mund të influencojnë në objektivitetin e këtij autoriteti.
4. Autoriteti i investigimit mund të bashkëpunojë me shtete të tjera për kryerjen e investigimeve.
5. Autoriteti i investigimit mund të delegojë detyrën e kryerjes së një investigimi për një aksident ose incident të rëndë te një autoritet homolog i një shteti tjetër, në varësi të një marrëveshjeje të përbashkët dhe mundëson kryerjen e procesit të investigimit nga ky autoritet tjetër.
6. Autoriteti i investigimit investigon edhe aksidente apo incidente të rënda, 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.
7. 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 101

Rregullat për investigimin

- Këshilli i Ministrave me vendim përcakton rregullat për procesin e investigimit lidhur me:
- a) përcaktimin e aksidenteve dhe incidenteve të rënda, subjekt i investigimit të sigurisë së operimit;

- b) bashkëpunimin ndërmjet Autoritetit të Investigimit me autoritetet homologe të investigimit dhe EASA-s;
- c) koordinimin e investigimeve me organet e tjera juridike të përfshira;
- ç) kompetencat e investiguesit në detyrë dhe rekomandimet e sigurisë;
- d) mbrojtjen e informacionit të ndjeshëm për sigurinë e operimit.

Neni 102

Detyrimi për të njoftuar aksidentet dhe incidentet e rënda

1. Në rastin e ndodhjes së një aksidenti ose incidenti të rëndë në territorin e Republikës së Shqipërisë, çdo person i përfshirë në të dhe/ose ka njohuri për ndodhjen e tij, njofton menjëherë Autoritetin e Investigimit.

2. Autoriteti i Investigimit njofton menjëherë EASA-n, ICAO-n dhe autoritetet homologe të shteteve të tjera që kanë të bëjnë me ngjarjen, si dhe Qendrën Kombëtare Operacionale të Emergjencave Civile.

Neni 103

Pjesëmarrja e shteteve të tjera në investigim

1. Me marrjen e njoftimit sipas pikës 2 të nenit 102, shteti i regjistrit, 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 përmendur 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 autoritetit për investigimin, gjithashtu, mund të marrë pjesë në investigime të ndërmarra nga një shtet tjetër.

Neni 104

Raporti i investigimit

1. Çdo investigim për sigurinë e operimit pasohet nga një raport në një formë të përshtatshme për llojin dhe rëndësinë e aksidentit ose incidentit të rëndë. Raporti i referohet vetëm qëllimit të investigimit dhe, nëse është e nevojshme, përmban rekomandime për sigurinë e operimit. Në raport ruhet anonimat i personave të përfshirë në ngjarje.

2. Raporti përfundimtar u dërgohet për mendim e koment:

- a) përfaqësuesve të akredituar të shteteve që përcaktohen në nenin 103 të këtij Kodi;
- b) të gjitha shteteve që kanë marrë pjesë në hetim, përfshirë edhe EASA-n;
- c) autoriteteve 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 (gjashtëdhjetë) 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 (dymbëdhjetë) muajve nga data e aksidentit ose incidentit të rëndë, përgatit raportin përfundimtar të investigimit dhe rekomandimet për sigurinë, të cilat ua përcjell:

- a) Këshillit të Ministrave;
- b) ministrit;
- c) shteteve të përcaktuara në pikën 1 të nenit 103 të këtij Kodi;
- ç) shteteve të përcaktuara në pikën 4 të nenit 103 të këtij Kodi;
- d) ICAO-s, në përputhje me standardet ndërkombëtare;
- dh) shteteve palë në marrëveshjen shumëpalëshe;
- e) Komisionit European dhe EASA-s, me përjashtim të rasteve kur raporti është publikuar në mënyrë elektronike, në këtë rast Autoriteti i Investigimit vetëm i njofton ata reciprokisht.

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

Neni 105

Mbledhja e të dhënave

Autoriteti i Investigimit, investiguesi në detyrë dhe pjesëmarrësit, sipas nenit 104 të këtij Kodi, kanë të drejtë, në përputhje me kompetencat përkatëse, të mbledhin, të përpunojnë e të përdorin të dhëna personale të personave të përfshirë në investigim, të prekur nga/ose dëshmitarë të aksidentit apo incidentit të rëndë, për aq sa nevojitet për qëllimin e investigimit dhe duhet të ruajnë konfidencialitetin e të dhënave personale të personave të përfshirë në investigim e të mos bëjnë shpërndarjen e tyre.

Neni 106

Shpërndarja e të dhënave

Autoriteti i Investigimit ka të drejtë t'u shpërndajë autoriteteve publike të dhënat e mbledhura, sipas nenit 105 të këtij Kodi, kur është në interes të sigurisë së aviacionit, lëshimit të licencave ose lejeve të avionëve, zhvillimit të procedurave gjyqësore, sqarimit të pretendimeve për aksidentin ose incidentin e rëndë dhe informimit të të afërmeve të personave të përfshirë ose të ndikuar nga aksidenti apo incidenti i rëndë.

Neni 107

Kostot e Autoritetit të Investigimit dhe kostot e investigimit

1. Llogaritja e kostos së Autoritetit të Investigimit përfshin kostot e krijuara nga tërësia e pajisjeve dhe e personelit të përhershëm civil, të angazhuar 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 edhe kur investiguesi në detyrë urdhëron heqjen e tyre për qëllime të investigimit.

KAPITULLI IX

RAPORTIMI I NGJARJEVE

Neni 108

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 i përgjegjësisë.

Neni 109

Raportimi i detyrueshëm

1. Ngjarjet, të cilat paraqesin një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë e aviacionit dhe që bien në kategoritë e mëposhtme, raportohen nga personat e listuar në pikën 2 të këtij neni 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 lundrimit ajror dhe facilitetet;

ç) ngjarje që lidhen me aerodromet dhe shërbimet e përpunimit në tokë;

d) ngjarje që përfshijnë një avion pa pilot, për të cilin nuk kërkohet certifikatë ose deklaratë, përveç rasteve kur ngjarja apo ndonjë informacion i lidhur me sigurinë në operim të mjetit ka rezultuar në një dëmtim fatal të një personi ose ka përfshirë një avion tjetër me pilot.

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

ç) 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;

d) personi, i cili kryen një funksion të lidhur me menaxhimin e sigurisë së operimit të një aeroporti të hapur për transport ajror tregtar;

dh) 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;

e) personi, i cili kryen një funksion të lidhur me përpunimin e avionit në tokë, përfshirë furnizimin me karburant, shërbimet, përgatitjen e listëngarkesës, ngarkimin, heqjen e akullit dhe tërheqjen e avionit në një aeroport të hapur për transport ajror tregtar.

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 përcaktuar sipas pikës 1 të këtij neni, verifikohen/investigohen nga AAC-ja.

Neni 110

Raportimi vullnetar

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

a) ngjarjet që nuk i nënshtrohen raportimit të detyrueshëm sipas pikës 1 të nenit 109 të këtij Kodi;

b) ngjarjet e raportuara nga persona që nuk janë listuar në pikën 2 të nenit 109 të këtij Kodi.

Neni 111

Konfidencialiteti dhe përdorimi i përshtatshëm i informacionit

1. AAC-ja merr masa për të garantuar konfidencialitetin e informacionit dhe të detajeve për ngjarjen. Të dhënat personale përdoren, për aq sa është e nevojshme, në përmbushje të qëllimit të raportimit të ngjarjeve.

2. Nuk vihet në dispozicion ose përdoret informacioni për 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 subjekt që raporton një ngjarje në AAC, 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 AAC-së, i cili ka autorizim për të pasur akses në bazën e të dhënave të ngjarjeve të raportuara, nënshkruan një deklaratë, ku angazhohet se nuk do të shpërndajë asnjë të dhënë për të cilën janë vënë në dijeni nga baza e të dhënave të raportimit.

Neni 112

Rregullat për raportimin e ngjarjeve

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

KAPITULLI X

SIGURIA E AVIACIONIT CIVIL

Neni 113

Standardet bazë dhe masat e përgjithshme të sigurisë në aviacion

1. Standardet bazë për ruajtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, që rrezikojnë sigurinë e aviacionit civil, përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

2. Masat e detajuara dhe ato të lejuara alternative për zbatimin e standardeve bazë miratohen nga ministri.

Neni 114

Organizimi dhe mbikëqyrja e sigurisë në aviacionin civil

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

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

3. AAC-ja ka detyrimin e përgjegjësinë për hartimin, zhvillimin, zbatimin dhe mbikëqyrjen e zbatimit të ligjeve, rregulloreve, praktikave dhe procedurave për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, duke marrë parasysh sigurinë e operimit (*safety*), rregullshmërinë dhe efikasitetin e fluturimeve, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

4. Me qëllim koordinimin e aktiviteteve të sigurisë ndërmjet departamenteve dhe organizatave të tjera shtetërore, aeroporteve dhe operatorëve ajrorë, ofruesit të shërbimeve të lundrimit ajror dhe entiteteve të tjera të lidhura ose që janë përgjegjëse për zbatimin e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil dhe standardeve 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 funksionimi i Komitetit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozimin e ministrit përgjegjës për transportin.

Neni 115

Programi Kombëtar i Sigurisë së Aviacionit Civil

1. Autoriteti i Aviacionit Civil është përgjegjës për hartimin, zbatimin dhe mirëmbajtjen e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil (PKSAC).

2. PKSAC-ja përcakton përgjegjësitë për zbatimin e standardeve bazë të përbashkëta të përcaktuara në nenin 113 të këtij Kodi dhe përshkruan masat që duhen zbatuar nga operatorët dhe entitetet për këtë qëllim.

3. PKSAC-ja miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozimin e ministrit.

Neni 116

Programi Kombëtar për Kontrollin e Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit

1. AAC-ja duhet të hartojë, të zbatojë dhe të mirëmbajë një Program Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil, që të përcaktojë përputhshmërinë, vlefshmërinë dhe efektivitetin me kërkesat e Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil.

2. Dispozitat e Programit Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil janë të detyrueshme për të gjithë operatorët e aeroportit/aerporteve, transportuesit ajrorë, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe subjektet e përfshira ,ose që janë përgjegjëse për çdo aspekt të zbatimit të këtij programi.

3. Programi Kombëtar i Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil miratohet nga ministri.

Neni 117

Aktivitetet e kontrollit të cilësisë

Aktivitetet e kontrollit, të detajuara në Programin Kombëtar të Kontrollit të Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit Civil, kryhen nga një personel i trajnuar dhe i kualifikuar, i zgjedhur në përputhje me kriteret e miratuara. Aktivitetet e kontrollit përfshijnë auditime të sigurisë, inspektime, testime (të hapura ose të fshehta), studime dhe investigime nga inspektorë dhe/ose auditues të certifikuar kombëtarë të sigurisë së aviacionit.

Neni 118

Programi i sigurisë së aeroportit

1. Çdo operator i aeroportit, që ofron shërbime të aviacionit civil, harton, zbaton dhe mirëmban një program të sigurisë së atij aeroporti.

2. Ky program përshkruan metodat dhe procedurat që duhen ndjekur nga operatori i aeroportit, me qëllim që të plotësohen kërkesat e këtij Kodi dhe ato të PKSAC-së.

3. Autoriteti i aeroportit është përgjegjës për zhvillimin, zbatimin, mirëmbajtjen e programit të trajnimeve të sigurisë për stafin e aeroportit, të programit të kontrollit të brendshëm dhe për kryerjen e funksioneve të kontrollit të cilësisë në nivel aeroporti.

4. Programet fillestare dhe ndryshimet miratohen nga AAC-ja.

5. Programi i sigurisë së aeroportit zbatohet nga të gjitha subjektet e përfshira ose që kanë përgjegjësi për zbatimin e masave të sigurisë në atë aeroport, në bazë të Programit Kombëtar të Sigurisë së Aviacionit Civil.

6. Në çdo aeroport, për të ndihmuar autoritetin e aeroportit në rolin e tij të koordinimit për zbatimin e kontrolleve të sigurisë dhe procedurave të detajuara në programin e sigurisë së aeroportit, krijohet komiteti i sigurisë së aeroportit.

7. Në projektimin e aerporteve, në ndërtimet e objekteve të reja dhe/ose shtesave në ato ekzistuese në aerporte përfshihen kërkesat e nevojshme që garantojnë zbatimin e masave të sigurisë të parashikuara në këtë Kod dhe në PKSAC.

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

1. Çdo transportues ajror, që ofron shërbime nga aeroportet e Republikës së Shqipërisë, harton, zbaton dhe përditëson një program të sigurisë së kompanisë ajrore. Ky program përshkruan metodat dhe procedurat që duhet të ndjekë transportuesi ajror në përputhje me PKSAC-në. Programi përfshin masa të brendshme të kontrollit të cilësisë që përshkruajnë se si pajtueshmëria me këto metoda e procedura duhet monitoruar nga kompania ajrore. Programet fillestare dhe ndryshimet miratohen nga AAC-ja.

2. Çdo subjekt që kryen operime në të cilat avioni përdoret për shërbime të specializuara, si ato për agrikulturë, ndërtim, fotografime, vëzhgime, mbikëqyrje dhe patrullime, kërkim dhe shpëtim, reklamë etj., harton, zbaton dhe mirëmban një program të shkruar të sigurisë si operator avioni, që plotëson kërkesat e PKSAC-së. Programi përmban të dhëna specifike të operimeve për tipin e operimeve që kryhen.

3. OSHLA-ja dhe subjektet e tjera që sipas PKSAC-së zbatojnë standardet e sigurisë së aviacionit civil, hartojnë, zbatojnë dhe mirëmbajnë një program sigurie për të plotësuar kërkesat e PKSAC-së. Ky program përshkruan metodat dhe procedurat që duhen ndjekur nga OSHLA-ja dhe/ose subjektet për plotësimin e kërkesave të PKSAC-së. Programi fillestar dhe ndryshimet miratohen nga AAC-ja.

Programi Kombëtar i Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil

1. AAC-ja, në bashkëpunim me ministrinë që mbulon çështjet e rendit publik, harton dhe zbaton Programin Kombëtar të Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil. Programi ka për qëllim vendosjen e kuadrit rregullator për zgjedhjen, trajnimin dhe procedurat e certifikimit për të gjitha kategoritë e personelit që zbaton ose ka përgjegjësi për zbatimin e masave të sigurisë e të organizatave të trajnimit të përfshira në sigurinë e aviacionit, duke vendosur përgjegjësi të caktuara për të gjitha subjektet e përfshira, ose që mbikëqyrin masat e sigurisë të përshkruara në PKSAC.

2. Dispozitat e Programit Kombëtar të Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil janë të detyrueshme për të gjitha subjektet e përfshira ose që janë përgjegjëse për çdo aspekt të zbatimit të programit. Ky program miratohet nga ministri.

3. AAC-ja siguron që të gjitha kategoritë e personelit të sigurisë dhe të subjekteve të përfshira, ose që janë përgjegjëse për implementimin e aspekteve të ndryshme të PKSAC-së dhe persona të tjerë jo pasagjerë që kërkojnë hyrje të pashoqëruar në zonën ajrore, të marrin në fillim dhe periodikisht trajnim të përgjithshëm të ndërgjegjësimit të sigurisë.

Kontrolli i së kaluarës së personelit të sigurisë

1. Personeli i aviacionit, që ka akses në zonat me siguri të kufizuar ose që punon në pozicione të lidhura me sigurinë, i nënshtrohet kontrollit të së kaluarës 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 së kaluarës kryhet me kërkesë të AAC-së nga ministria që mbulon çështjet e rendit publik, në përputhje me aktet ligjore dhe nënligjore në fuqi.

3. Ofruesit e shërbimeve në aviacionin civil i propozojnë AAC-së iniciimin e kontrollit të së kaluarës për personelin përkatës sipas pikës 1 të këtij neni.

4. AAC-ja miraton dhe publikon kriteret skualifikuese të lidhura me kontrollin e së kaluarës.

Neni 122

Masat parandaluese të sigurisë

1. Në bordin e avionëve civilë ndalohet futja, mbartja apo transportimi i paautorizuar i armëve, lëndëve eksplozive ose i pajisjeve të tjera të rrezikshme, artikujve ose substancave, që mund të shërbejnë për kryerjen e akteve të ndërhyrjes së paligjshme.

2. Masat e posaçme parandaluese zbatohen lidhur me:

a) kontrollin në hyrje të zonave të aeroporteve;

b) avionët e angazhuar në fluturimet tregtare;

c) pasagjerët dhe bagazhet e tyre të dorës;

ç) bagazhet e hambarit;

d) kargon, postën dhe mallrat e tjera;

dh) kategoritë e veçanta të pasagjerëve;

e) zonën publike;

ë) kërcënimet kibernetike për mbrojtjen nga ndërhyrjet e paligjshme të informacionit kritik dhe sistemeve të teknologjisë së komunikimit e të dhënave që përdoren në aviacionin civil.

Neni 123

Kostot e sigurisë

1. Kostot e nevojshme për zbatimin e masave të sigurisë të përcaktuara në këtë Kod për mbrojtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme, përballohen nga shteti, subjektet e aeroportit, shoqëritë ajrore, agjenci të tjera përgjegjëse ose përdoruesit.

2. Shteti përcakton rrethanat dhe masën e tarifave të sigurisë, të cilat duhet të jenë të lidhura direkt me kostot e operimit të shërbimeve të sigurisë. Nëse kërkohet për forcimin e mëtejshëm të masave të sigurisë dhe është në përputhje me ligjin e zbatueshëm, shteti mund të kontribuojë me përdoruesit.

Neni 124

Transporti i armëve dhe i municioneve të luftës

1. Operatori nuk mund të transportojë nëpërmjet ajrit armë dhe/ose municione luftime, përveç rasteve kur personi i mbart ato në zbatim të ligjeve të vendit, në përmbushje të detyrës dhe kur është i autorizuar nga shteti. Operatori informon me shkrim pilotin në komandë për personin e autorizuar, llojin, peshën ose sasinë dhe vendndodhjen e çdo arme dhe/ose municioni luftime, që do të transportohet, përpara se të fillojë fluturimi.

2. Municionet e luftës, kur autorizohen për transport, mbahen në bordin e avionit ose në hambar, sipas rregullave dhe procedurave të miratuara nga ministri, në një vend të paarrtshëm nga pasagjerët, të përcaktuar për këtë fluturim.

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

Neni 125

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.

2. Pikat 2 dhe 3 të nenit 124 të këtij Kodi zbatohen edhe për transportimin e armëve sportive.

Neni 126

Transportimi i mallrave të rrezikshme

1. Operatori ajror nuk mund 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 rregullore të miratuar nga ministri në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 127

Menaxhimi i përgjigjes ndaj akteve të ndërhyrjes së paligjshme

Me qëllim parandalimin dhe organizimin e përgjigjes ndaj një akti të ndërhyrjes së paligjshme, AAC-ja, në bashkëpunim me organet e tjera shtetërore, operatorët dhe subjektet, zhvillon masat parandaluese për menaxhimin e krizave, teknikave dhe procedurave, të cilat përfshijnë identifikimin e krizave, planëzimin e përgjigjes së duhur, ballafaqimin dhe zgjidhjen e tyre.

Neni 128

Lehtësirat

1. Në çdo aeroport, operatori ngre një komitet për lehtësirat e aeroportit. Anëtarët e këtij komiteti janë përfaqësues nga operatori i aeroportit, transportuesit ajrorë, ofruesit e shërbimeve në aeroport, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror, AAC-ja, ministria përgjegjëse për transportin, ministria përgjegjëse për rendin publik, autoriteti përgjegjës për doganat, përfaqësues të tjerë, nëse aktivitetet e tyre janë të lidhura me lehtësirat.

2. Komiteti për lehtësirat e aeroportit kontrollon e monitoron zbatimin e masave lehtësuese dhe këshillon për të gjitha aktivitetet e tjera të lidhura drejtpërdrejt me lehtësirat e aviacionit në aeroport.

3. Operatori i aeroportit zhvillon një program për lehtësirat e aeroportit në përputhje me Programin Kombëtar për Lehtësirat në Aviacionin Civil. Programi për lehtësirat e aeroportit miratohet nga AAC-ja.

4. Operatori i një aeroporti zbaton masat e lehtësirave në përputhje me programin e miratuar të lehtësirave të aeroportit. Masat e procedurat për lehtësirat e aviacionit civil miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Komiteti Kombëtar për Lehtësirat

1. Me qëllim marrjen e masave për lehtësirat në aviacionin civil, ngrihet Komiteti Kombëtar për Lehtësirat në Aviacionin Civil.

2. Komiteti Kombëtar për Lehtësirat drejtohet nga drejtori ekzekutiv i Autoritetit të Aviacionit Civil, në cilësinë e Koordinatorit Kombëtar për Lehtësirat në Aviacionin Civil.

3. Anëtarët e Komitetit Kombëtar për Lehtësirat janë 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 aktivitetet e tyre janë të lidhura me lehtësirat. Mënyra e organizimit dhe funksionimi i këtij Komiteti përcaktohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

4. Programi Kombëtar për Lehtësirat në Aviacionin Civil propozohet nga ministri dhe miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

KAPITULLI XI

PËRGJEGJËSIA DHE TË DREJTAT E PASAGJERËVE

NËNKAPITULLI I

RREGULLA TË PËRGJITHSHME

Neni 130

Shkëmbimi i njësive monetare

Konvertimi në lekë 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 shkëmbimeve bankare.

Neni 131

Juridiksioni

1. Në rast se transportimi ajror i nënshtrohet Konventës së Montrealit, juridiksioni rregullohet nga kjo konventë. Kur gjykatat shqiptare kanë juridiksion sipas paragrafit 2 të nenit 33, 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 e të përhershme në ditën e aksidentit.

2. Paditë e ngritura, sipas dispozitave nga neni 142 deri tek neni 144 të këtij Kodi, mund t'i nënshtrohen juridiksionit të gjykatave të vendit të destinacionit.

Në rastin e nenit 148 të këtij Kodi, paditë për kërkim dëmi kundër transportuesit në fjalë mund të ngrihen, gjithashtu, përpara gjykatës që ka nën juridiksion transportuesin e kontraktuar dhe paditë 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 132

Përgjegjësia e operatorit të avionit

1. Në qoftë se si pasojë e ndodhjes së një aksidenti gjatë operimit të avionit, personit i shkaktohet një dëmtim trupor, dëmtim i pronës dhe/ose vdekje, operatori i avionit konsiderohet përgjegjës.

2. Një person konsiderohet se po përdor një avion kur ai e përdor personalisht ose kur punonjësit ose agjentët e tij përdorin avionin gjatë periudhës së punësimit të tyre, pavarësisht nëse është ose 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. Përgjegjësia që rrjedh nga kontrata u nënshtrohet përcaktimeve në nenet 141 deri 149 të këtij Kodi dhe përgjegjësia që rrjedh nga veprimtaritë e avionëve shtetërorë u nënshtrohet përcaktimeve në nenet 150 e 151 të këtij Kodi.

5. Një person që dëmtohet gjatë trajnimit të tij në aviacion, ngre padi ndaj trajnuesit në bazë të dispozitave të Kodit Civil.

6. 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 133

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 134

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 dëmin jomaterial.

Neni 135

Shuma e përgjegjësisë

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

- a) më pak se 500 (pesëqind) kg deri në 750 000 (shtatëqind e pesëdhjetë mijë) SDR;
- b) më pak se 1 000 (një mijë) kg deri në 1 500 000 (një milion e pesëqind mijë) SDR;
- c) më pak se 2 700 (dy mijë e shtatëqind) kg deri në 3 000 000 (tre milionë) SDR;
- ç) më pak se 6 000 (gjashtë mijë) kg deri në 7 000 000 (shtatë milionë) SDR;
- d) më pak se 12 000 (dymbëdhjetë mijë) kg deri në 18 000 000 (tetëmbëdhjetë milionë) SDR;
- dh) më pak se 25 000 (njëzet e pesë mijë) kg deri në 80 000 000 (tetëdhjetë milionë) SDR;
- e) më pak se 50 000 (pesëdhjetë mijë) kg deri në 150 000 000 (njëqind e pesëdhjetë milionë) SDR;
- ë) më pak se 200 000 (dyqind mijë) kg deri në 300 000 000 (treqind milionë) SDR;
- f) më pak se 500 000 (pesëqind mijë) kg deri në 500 000 000 (pesëqind milionë) SDR;
- g) 500 000 (pesëqind mijë) kg dhe më shumë deri në 700 000 000 (shtatëqind milionë) SDR.

2. Në rastet e vdekjeve dhe të dëmtimeve trupore përgjegjësia është e kufizuar deri në 100 000 (njëqind mijë) SDR.

3. Në rast se shuma totale e kompensimit të viktimave të të njëjtit aksident tejkalon shumën maksimale sipas pikës 1 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.

4. Në rast se kërkohet kompensimi për dëmtim vetjak dhe dëmtim material, dy të tretat e shumës maksimale, sipas pikës 1 të këtij neni, do të paguhet 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 136

Kompensimi me pagesa periodike

1. Në rast se një viktimë humbet përkohësisht ose përgjithmonë aftësinë për të fituar të ardhura, ose kjo aftësi kufizohet, kompensimi paguhet në mënyrë periodike. Ky rregull zbatohet për kompensimet që paguhet për kufizimet lokomotore (mendore ose lëvizëse), për rritjen e nevojave vetjake ose për ndihmën ndaj një personi të tretë, sipas pikës 2 të nenit 133 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 137

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 138

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 3 (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 3 (tre) vjetëve.

Neni 139

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 140

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 141

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 (Konventa e Montrealit).

Neni 142

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 apo dëmtimin, ndodh në bordin e avionit ose 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 (njëqind mijë) SDR për çdo pasagjer, në rast se transportuesi provon se një dëmtim i tillë:

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

b) ndodh vetëm si pasojë e pakujdesisë, veprimeve të gabuara ose neglizhencës nga një palë e tretë.

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

3. Në rast se shuma totale që duhet t'u 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 143

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 (katër mijë e njëqind e pesëdhjetë) 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 144

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 mbartur, 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 e 3 të këtij neni, përgjegjësia e transportuesit për shkatërrimin, humbjen, dëmtimin ose vonesën kufizohet në 1 000 (një mijë) 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 e agjentëve të tij.

6. Në rast dëmtimi, pritësi i bagazheve ankohet te transportuesi në çastin e zbulimit të dëmtimit, por jo më vonë se 7 (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 (njëzet e një) 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 (njëzet e një) ditore nga data kur bagazhi duhej të kishte arritur.

Neni 145

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 e 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 146

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.

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, që në parim lidh një kontratë transporti me një pasagjer ose me një person, i cili vepron për llogari të një pasagjeri dhe një personi tjetër, në vijim referuar si transportuesi aktual, që në emër të transportuesit të kontraktuar kryen plotësisht apo pjesërisht transportin, por nuk përmbush kushtet e transportit të njëpasnjëshëm sipas pikës 1 të nenit 146 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 të 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 142 deri në 144 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 e interesit për dorëzimin e bagazhit në destinacion, e parashikuar në pikën 4 të nenit 145 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 përgjegjësisë, 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.

Kufizime të pretendimeve

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

Neni 149

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 150

Dëmtimet ndaj palëve të treta

Në rast se një avion shtetëror shkakton dëmet e përmendura në nenin 132 të këtij Kodi, operatori është përgjegjës sipas dispozitave të këtij kapitulli, me përjashtim të nenit 135 të këtij Kodi.

Neni 151

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 (njëqind mijë) 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 e 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 (një mijë) SDR, përveçse kur dëmtimi është shkaktuar në mënyrë të qëllimshme ose nga neglizhenca e theksuar gjatë kryerjes së detyrës nga operatori ose punonjësit e tij.

3. Neni 138 dhe pika 3 e nenit 145 të këtij Kodi zbatohen sipas rastit edhe për dëmtimet e shkaktuara pasagjerëve nga avionët shtetërorë.

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

NËNKAPITULLI V

SIGURIMI I DETYRUAR

Neni 152

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 e 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 çdolloj 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 për përgjegjësinë ndaj palëve të treta, janë ato të parashikuara në nenin 135 të këtij Kodi, si dhe në ligjin specifik për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit.

Neni 153

Sigurimi për pasagjerët, bagazhet dhe ngarkesën

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

a) për operimet tregtare, 250 000 (dyqind e pesëdhjetë mijë) SDR për çdo pasagjer;

b) për operimet jotregtare me avionë me masë maksimale të ngritjes prej 2 700 (dy mijë e shtatëqind) 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 (njëqind mijë) SDR për çdo pasagjer.

2. Për përgjegjësinë ndaj bagazheve, për operimet tregtare, shuma minimale e mbulimit të sigurimit është 1131 (një mijë e njëqind e tridhjetë e një) SDR për çdo pasagjer.

3. Për përgjegjësinë e ngarkesës, për operimet tregtare, shuma minimale e mbulimit të sigurimit do të jetë 19 (nëntëmbëdhjetë) SDR për çdo kilogram ngarkesë.

4. Pikat 1, 2 dhe 3 të këtij neni nuk zbatohen për fluturime mbi territorin e Republikës së Shqipërisë, të kryera nga avionë të regjistruar jashtë Republikës së Shqipërisë, apo ZPEA-së, sipas përcaktimeve të marrëveshjes shumëpalëshe, të cilët nuk ulen apo ngrihen nga ky territor.

NËNKAPITULLI VI

MBROJTJA E PASAGJERIT

Neni 154

Mohimi i hyrjes në bord, anulimi ose 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 u 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 pasagjerëve, 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, si dhe në përputhje me legjislacionin përkatës për mbrojtjen e konsumatorit.

Neni 155

Informacioni për identitetin e transportuesit operues

1. Menjëherë pas rezervimit, pavarësisht nga mënyrat e përdorura për rezervim, kontraktuesi i transportuesit ajror njofton 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 nga arsyeja për ndryshim, ndërmerr 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 njoftohen te 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, sigurohen 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 përgjigjet për mospërmbushjen e detyrimeve të parashikuara nga ky nen.

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

Neni 156

Detyrimi për të informuar pasagjerët për të drejtat e tyre

1. Transportuesi ajror operues duhet të sigurojë që në kontrollin e biletave (*check-in*) të ketë një njoftim të ekspozuar në mënyrë të dallueshme për pasagjerët për rregullat për të drejtat e pasagjerit, në rast se i refuzohet hipja në avion, ose nëse fluturimi anulohet, ose vonohet, veçanërisht të drejtat që kanë të bëjnë me kompensimin dhe asistencën.

2. Transportuesi ajror operues i paraqet çdo pasagjeri të dëmtuar nga refuzimi i hipjes në avion ose anulimi i fluturimit një njoftim me shkrim, ku specifikohen rregullat për kompensim dhe asistencë, sipas përcaktimeve me akt nënligjor, të miratuar nga ministri.

Neni 157

E drejta për rimbursim ose ridrejtim

1. Neni 155 i këtij Kodi nuk cenon të drejtën e pasagjerit për rimbursim ose ridrejtim, në përputhje me rregulloren e dalë në zbatim të nenit 154 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 ridrejtim, në përputhje me rregulloren e miratuar sipas nenit 154 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 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, që 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.

3. Pika 2 e këtij neni nuk zbatohet kur fluturimi nuk anulohet dhe pasagjeri vendos vetë për të mos kryer fluturimin.

Neni 158

Zbatueshmëria

1. Nenet 155 e 157 të këtij Kodi zbatohen për transportin ajror të pasagjerëve kur fluturimi është pjesë e një kontrate transporti dhe kur transporti ka filluar nga një aeroport brenda Republikës së Shqipërisë dhe fluturimi nisët:

a) nga një aeroport i Republikës së Shqipërisë;

b) nga një aeroport i një vendi të tretë dhe mbërrin në një aeroport të Republikës së Shqipërisë, përveçse kur është kompensuar në atë vend të tretë.

3. Nenet 155 e 157 të këtij Kodi zbatohen pavarësisht nëse fluturimi është i programuar ose i paprogramuar dhe është pjesë ose jo e një pakete dhe nuk prek të drejtat e pasagjerëve, të rregulluara nga ligje të tjera për paketat e udhëtimit dhe sistemet e kompjuterizuara të rezervimit.

Përpunimi i të dhënave personale

Përpunimi i të dhënave personale, për qëllim të zbatimit të këtij ligji, bëhet sipas dispozitave të kuadrit ligjor në fuqi për mbrojtjen e të dhënave personale.

KAPITULLI XII

KUNDËRVAJTJET DHE GJOBAT

Kundërvajtjet administrative dhe sanksionet

I. 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 për individë deri në 200 000 (dyqind mijë) lekë dhe për subjekte nga 500 000 (pesëqind mijë) deri 2 000 000 (dy milionë) lekë, të cilat mund të shoqërohen edhe me sanksione në pezullimin ose revokimin e licencës, certifikatës apo dëshmisë përkatëse nëse:

1) transporti ajror kryhet pa pasur një licencë të vlefshme operimi, në përputhje me nenet 19 dhe 20;

2) transporti ajror tregtar kryhet pa një AOC të vlefshme, në përputhje me përcaktimet e nenit 22;

3) shërbimet ajrore të programuara kryhen pa pasur një licencë të vlefshme dhe/ose pa pasur leje për të operuar shërbime ajrore, në përputhje me nenet 14, 23 dhe 24;

4) një operator operon punë ajrore ose fluturime sportive në kundërshtim me rregullat e përcaktuara në nenet 17, 18 dhe 24;

5) një anëtar i ekuipazhit të fluturimit ose çdo personel tjetër i aviacionit nuk ka një licencë, certifikatë ose dëshmi të vlefshme në përputhje me dispozitat e neneve 26 deri në 28;

6) operatori ajror cenon 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 29;

7) personeli i kualifikuar i aviacionit 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 26;

8) një avion operohet pa pasur dokumentet e vlefshme në përputhje me nenet 34 deri 39;

9) 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 operime të trafikut ajror ndërkombëtar, siç përcaktohet në nenin 35;

10) pronari ose, në rastin e transportit ajror tregtar, operatori i avionit nuk mirëmban vazhdimisht avionin në përputhje me kushtet e vlefshmërisë ajrore, sipas neneve 40, 41, 42;

11) operatori ajror nuk zbaton parashikimet e nenit 46 për ekuipazhin dhe piloti në komandë nuk mban në bord dokumentet e përshkruara nga nenet 48, 49, ose refuzon t'ua paraqesë ato inspektorëve të autorizuar për kontroll;

12) mjetet e pilotimit në distancë projektohen, prodhohen, mirëmbahen dhe operohen në kundërshtim me parashikimin e nenit 50 dhe akteve nënligjore në zbatim të tij;

13) operatori ajror dështon në përmbushjen e ndonjë prej detyrimeve të përcaktuara në Kapitullin III dhe/ose akteve nënligjore në zbatim të tij, lejon vazhdimin e shkeljes dhe/ose

nuk merr masa për korigjimin e mangësive të gjetura gjatë inspektimeve apo auditimeve të sigurisë në operim, në afatet e caktuara, ose kur masat e zbatuara nuk janë efikase;

14) një subjekt i certifikuar ose i regjistruar për një aerodrom nuk e operon aerodromin në përputhje me certifikatën e aerodromit, me manualin e shërbimeve dhe të operimeve të aerodromit, siç përcaktohen në nenet 54, 55, 57 dhe në aktet nënligjore në zbatim të tyre;

15) operatori i aerodromit dështon në përmbushjen e ndonjë prej detyrimeve të përcaktuara në Kapitullin IV dhe/ose akteve nënligjore në zbatim të tij, lejon vazhdimin e shkeljes dhe/ose nuk merr masa për korigjimin e mangësive të gjetura gjatë inspektimeve apo auditimeve të sigurisë në operim në afatet e caktuara, ose kur masat e zbatuara nuk janë efikase;

16) subjektet operuese në aviacionin civil veprojnë në kundërshtim me nenin 65 për mbrojtjen mjedisore;

17) 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 në zbatim të tij;

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

19) ndërtimet ndërhyjnë në instalimet e KLM-së, siç përcaktohet në nenin 61;

20) OSHLA-ja nuk mbron instalimet teknike, pajisjet, mjetet dhe objektet dhe nuk përmbush rregullat në fuqi për instalimet, mirëmbajtjen, mbrojtjen, siç përcaktohet në dispozitat e këtij Kodi;

21) nuk riparohen apo zëvendësohen shenjat në përputhje me nenin 63;

22) koordinatori i slotëve ose rregulluesi i orareve vepron në mënyrë diskriminuese dhe jotransparente, në kundërshtim me parashikimet në nenet 68 dhe 69 ose aktet përkatëse nënligjore në zbatim të tyre;

23) enti menaxhues i aeroportit vepron në kundërshtim me parimet dhe rregullat për shërbimet e përpunimit në tokë sipas neneve 72, 74, 75 dhe 78 ose akteve përkatëse nënligjore në zbatim të tyre;

24) operatori i avionit në fluturim ose në zonën e lëvizjes në një aerodrom, operon në kundërshtim me nenet 81 deri në 83;

25) OSHLA-ja operon në kundërshtim me parashikimet e Kapitullit VI të këtij Kodi ose akteve përkatëse nënligjore në zbatim të tij, dështon në përmbushjen e ndonjë prej detyrimeve të përcaktuara, lejon vazhdimin e shkeljes dhe/ose nuk merr masa për korigjimin e mangësive të gjetura gjatë inspektimeve apo auditimeve të sigurisë në operim, në afatet e caktuara, ose kur masat e zbatuara nuk janë efikase;

26) OSHLA-ja nuk përmbush rregullat dhe kërkesat për sistemin e ndërveprimit, përbërësit e tyre dhe procedurat, siç përcaktohet në këtë Kod dhe aktet nënligjore në zbatim të tij;

27) nuk realizohet njoftimi dhe raportimi i aksidenteve dhe incidenteve sipas parashikimeve në nenet 102 dhe 104;

28) cenohet parimi i ruajtjes së konfidencialitetit të të dhënave personale dhe shpërndarjes së atyre të dhënave, për të cilat merret dijëni për shkak të investigimit, përtej qëllimit të mbledhjes së tyre, siç përcaktohet në nenin 105;

29) nuk kryhet raportimi i detyrueshëm i ngjarjeve sipas nenit 109;

30) operatori i një aerodromi, transportuesi ajror, ofrues i SHLA-së 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 në përputhje me nenet 115 deri 120;

31) lejohet hyrja e paautorizuar në zonat e kufizuara të sigurisë dhe/ose në infrastrukturën kritike e personave dhe/ose automjeteve, futen sende të ndaluara dhe të paautorizuara brenda perimetrit të aerodromit në kundërshtim me PSA-në;

32) operatori ajror nuk zbaton kërkesat e përcaktuara në nenet 124, 125 dhe 126 për transportimin e armëve dhe mallrave të rrezikshme;

33) kryhet raportimi i pasaktë, fshehja apo njoftimi me vonesë, sipas afateve të caktuara me ligj ose akt nënligjor, i ndonjë incidenti të sigurisë, shkelje, ngjarje apo akti të ndërhyrjes së paligjshme ndaj sigurisë së aviacionit;

34) dështon në përmbushjen e ndonjë prej detyrimeve të përcaktuara në Kapitullin X të këtij Kodi dhe/ose akteve nënligjore në zbatim të tij, lejohet vazhdimi i shkeljes dhe/ose nuk merren masa për korrigjimin e mangësive të gjetura gjatë kontrolleve të cilësisë së sigurisë në afatet e caktuara, ose kur masat e zbatuara nuk janë efektive.

35) operatori i një aeroporti operon pa pasur të miratuar një program lehtësirash të aeroportit, siç përcaktohet në nenin 128;

36) cenohen të drejtat e pasagjerit, në përputhje me nënkapitullin VI të kapitullit XI të këtij Kodi ose aktet nënligjore në zbatim të tij;

37) një transportues ajror, që ofron shërbime nga Republika e Shqipërisë, nuk mban një sigurim të detyrueshëm në përputhje me nenet 152 dhe 153.

II. Procedurat e konstatimit, shqyrtimit, ankimimit dhe ekzekutimit të shkeljeve të dispozitave të këtij Kodi dhe akteve nënligjore në zbatim të tij, bëhen në përputhje me legjislacionin për kundërvajtjet administrative.

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 (pesë) anëtarë dhe drejtohet nga drejtuesi i AAC-së. Procedura dhe funksionimi i këtij komisioni përcaktohen me urdhër të ministrit përgjegjës për transportin.

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 (tridhjetë) ditëve nga data e njoftimit të këtij vendimi. Me kalimin e 30 (tridhjetë) ditëve nga data e dorëzimit të kërkesës te ministri, ankuesi i drejtohet gjykatës.

2. Sanksionet administrative, të vendosura nga KSHKA-ja, përbëjnë titull ekzekutiv. Ankimimi në rrugë gjyqësore nuk e pengon ekzekutimin e vendimit të komisionit.

KAPITULLI XIII

Dispozita të fundit

Neni 163

Aktet nënligjore

1. Ngarkohet Këshilli i Ministrave që brenda 18 muajve nga hyrja në fuqi e këtij Kodi të nxjerrë aktet nënligjore në zbatim të neneve: 9, pika 4; 10, pika 1; 20, pika 2, 21, pika 5; 22 pika 3; 34, pika 2; 37, pika 3; 50, pika 2; 54, pika 2; 63, pika 2; 84, pika 2; 91, pika 3; 100, pika 2; 101;113, pika 1;114, pika 5;115, pika 3; 129, pika 4; 130, pika 1 dhe 4.

2. Ngarkohet ministri dhe ministrat përgjegjës që brenda 18 muajve nga hyrja në fuqi e këtij Kodi të nxjerrin aktet nënligjore në zbatim të neneve: 9, pika 3; 11, pika 2; 13, pika 3; 16, pika 3; 17, pika 2; 18, pika 2; 22, pika 4; 23, pika 2; 24, pika 2; 27, pika 3; 28, pika 4; 29, pika 6; 30, pika 6; 34, pika 3; 35, pika 6, 36; 37, pika 5; 38, pika 3; 39, pika 3; 42, pika 2; 43, pika 4; 44, pika 3; 46, pika 3; 48; 50, pika 3; 52; 53, pika 6; 54, pika 10; 58, pika 3; 59, pika 2; 62, pika 4; 65, pikat 1, 2,3; 66, pika 2; 68, pika 3; 80; 81, pika 2; 83, pika 5; 84, pikat 3 dhe 6; 85, pika 6; 90, pika 3; 91, pika 2; 94, pika 3; 95, pika 4; 112; 113, pika 2; 116, pika 3; 120, pika 2; 124, pika 2; 126, pika 2; 154, pika 4; 156, pika 2; 161, pika 1.

Neni 164

Shfuqizimet

1. Ligji nr.10 040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, shfuqizohet.

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

Neni 165

Hyrja në fuqi

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

K R Y E T A R I

Gramoz RUÇI

Miratuar në datën 23.7.2020