



**REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KUVENDI**

PROJEKTLIGJ

Nr. _____, datë ____ / 2019

KODI AJROR I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË ¹

Në mbështetje të neneve 81 dhe 83, pika 1, të Kushtetutës, me propozimin e Këshillit të Ministrave,

**K U V E N D I
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

V E N D O S I:

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

**Neni 1
Qëllimi**

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

¹ Ky ligj është përafuar pjesërisht me:

- Rregulloren (BE) **2018/1139** të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 4 korrik 2018 “Mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe për themelimin e EUASA-s, që ndryshon Rregulloret (KE) Nr. 2111/2005, (KE) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 dhe Direktivat 2014/30/BE dhe 2014/53/BE të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, e cila shfuqizon Rregulloret (KE) Nr. 552/2004, dhe (KE) Nr. 216/2008 të Parlamentit Evropian dhe Këshillit dhe Rregulloren e Këshillit (KKE) Nr. 3922/91, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr.212 datë 22.8.2018, fq.1-122;
- Rregulloren (KE) Nr. **1008/2008** të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 24 shtator 2008 “Mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitetin Evropian”, Numri CELEX 32008R1008, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr.293, datë31.10.2008, fq.3-20;
- Rregulloren (KE) Nr. **1070/2009** të Parlamentit Evropian dhe 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 përmirësimit e performancës dhe qëndrueshmërisë së sistemit të aviacionit evropian, Numri CELEX 32009R1070, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr.300, datë 14.11.2009, fq.34-50;
- Rregulloren (EU) Nr. **996/2010** të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 20 tetor 2010 “Mbi investigimin dhe parandalimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacionin civil, e cila shfuqizon Direktivën 94/56/KE”, Numri CELEX 32010R0996, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr.295 datë 12.11.2010, fq.35-50;
- Rregulloren (KE) Nr. **300/2008** të Parlamentit Evropian dhe Këshillit, datë 11 mars 2008, “Për rregullat e përgjithshme në fushën e sigurisë së aviacionit civil, e cila shfuqizon Rregulloren (KE) Nr. 2320/2002”, Numri CELEX 32008R0300, Fletorja Zyrtare e Bashkimit Evropian, seria L, nr.97, datë 9.4.2008, fq.72-74.

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 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 të ligjit

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 dhe që nuk janë ekskluzivisht në përdorim për qëllime ushtarake;
 - d) operatorëve të aeroportit/ve, transportuesve ajror, ofruesve të shërbimeve të lundrimit ajror dhe ofruesve të shërbimeve të tjera aeroportuale;
 - dh) të gjitha entiteteve (personave fizik ose juridik, vendas apo të huaj) që kanë detyrë për të zbatuar Standardet dhe Praktikën e Rekomanduara të ICAO-s dhe operojnë brenda ose jashtë aeroportit/ve.
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 ekstra territoriale dhe i referohet çështjeve, të cilat rregullohen sipas pikës 2 të nenit 1 të këtij Kodi, ose që janë ndryshe të lidhura me aviacionin, ky ligj do të zbatohet në territorin e Republikës së Shqipërisë vetëm për 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

1. Në përputhje me dispozitat e këtij Kodi, lejohen të përdorin hapësirën ajrore të Republikës së Shqipërisë:
 - a) avionët e regjistruar në Republikën e Shqipërisë;
 - b) avionët shtetërorë të Republikës së Shqipërisë;
 - c) avionët e regjistruar në një shtet anëtar të BE-së ose një shtet palë në marrëveshjen shumëpalëshe për krijimin e zonës evropiane të përbashkët të aviacionit, siç përcaktohet

në këtë marrëveshje;

ç) avionët e regjistruar në një shtet tjetër, i cili nuk është palë në marrëveshjen shumëpalëshe, por që operojnë në bazë të marrëveshjeve të tjera ndërkombëtare për shërbimet ajrore.

Neni 5 Përkufizime

Në këtë Kod termat² e mëposhtëm kanë këto kuptime:

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

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

3. “Autoriteti i investigimit” është Autoriteti Kombëtar i Investigimit të aksidenteve të Sigurisë së operimit në Aviacionin civil.

4. “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.

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

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

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

8. “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.

9. “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.

10. “Detyrim ndërkombëtar” është një detyrim që buron nga një marrëveshje ndërkombëtare e ratifikuar ose aderuar nga Republika e Shqipërisë.

11. “EASA” është Agjencia e Bashkimit Evropian për Sigurinë në Operim të Aviacionit.

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

13. “Fluturime lokale” nënkupton fluturimet që nuk përfshijnë transportin e pasagjerëve, postës dhe ose kargos (ngarkesave) mes aeroporteve ose pikave të autorizuara të uljes;

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

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

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

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

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

18. “Ministri” është ministri përgjegjës për transportin ajror.

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

20. “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.

21. “Operime të transportit ajror të përgjithshëm” nënkupton operimin e një avioni, të ndryshëm nga operimet e transportit ajror publik dhe operimet për punë ajrore.

22. “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.

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

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

25. “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.

26. “Siguri 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.

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

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

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

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

31. “Transport ajror publik” janë operimet e avionëve të përfshirë në transportin e

pasagjereve, mallrave ose postës për fitim ose me qira, të hapura për publikun.

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

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

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

Neni 6

Autoritetet përgjegjëse

1. Autoritetet përgjegjëse, në përputhje me këtë Kod, janë:

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

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

- a) Operatori (operatorët) i aeroportit;
- b) Operatori (operatorët) ajror;
- c) Ofruesi (ofruesit) i shërbimeve të lundrimit ajror;
- ç) Të gjithë entitetet e tjera shërbim ofruese në fushën e aviacionit civil.

Neni 7

Ministri

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

2. Ministri, është përgjegjës për:

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

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

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

Neni 8

Autoriteti i Aviacionit Civil

1. Autoriteti i Aviacionit Civil, në vijim AAC, është ent publik, jo-buxhetor, në varësi të ministrit.

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

3. AAC është përgjegjëse për ushtrimin e funksioneve dhe zbatimin e detyrimeve të

përcaktuara në këtë Kod dhe në aktet e tjera të dala në zbatim të tij.

4. AAC ushtron funksionet e autoritetit kombëtar për rregullimin dhe mbikëqyrjen e të gjitha veprimtarive në fushën e transportit ajror në përputhje me këtë Kod dhe detyrimet ndërkombëtare.

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

6. AAC ka të drejtë të bëjë përjashtime nga zbatimi i rregullave në fuqi, veçanërisht në rastet kur parashikohen në këtë Kod dhe aktet e dala në zbatim të tij që lejojnë përjashtimet, me kusht që pas një vlerësimi, të arrihet në konkluzionin që mospërputhshmëria dhe masat e marra do të ruajnë të njëjtin nivel sigurie operimi me atë të kërkuar nga rregullat në fuqi. Rastet e përjashtimeve dhe masat për ruajtjen e nivelit të sigurisë përcaktohen në një rregullore të miratuar nga Ministri.

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

8. Lejet, në formën e licencave, certifikatave, apo autorizimeve, pezullohen, refuzohen ose hiqen nga AAC ose QKB kur nuk plotësohen kërkesat e parashikuara në dispozitat e këtij Kodi, dhe akteve në zbatim të tij.

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, në lidhje me përdorimin e hapësirës ajrore dhe kontrollin e zonave të sigurisë rreth aeroporteve civile, krijohet Komiteti i Politikave të Menaxhimit të Hapësirës Ajrore shqiptare me përfaqësues të ministrisë përgjegjëse për transportin dhe ministrisë përgjegjëse për mbrojtjen.

3. Organizimi, detyrat, dhe funksionimi i Komitetit, si dhe rregullat për koordinimin dhe bashkëpunimin mbi organizimin e hapësirës ajrore përcaktohen me urdhër të përbashkët të Ministrisë 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, do të paraqitet në Programin 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 Programi Shtetëror të Sigurisë në Operim;

c) koordinimin me institucionet që kanë ndikim në sigurinë e operimit në aviacion dhe që janë pjesë e hartimit, përditësimit dhe zbatimit të Programit Shtetëror të Sigurisë në Operim.

3. Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim do të përmbajë të paktën elementët e mëposhtëm:

- 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;
- d) promovimin e sigurisë së operimeve në aviacion.

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

5. Programi Shtetëror i Sigurisë në Operim do të shoqërohet nga Plani Kombëtar për Sigurinë e Operimit.

6. Plani Kombëtar për Sigurinë e Operimit do të përmbajë risqet kryesore të identifikuara, që ndikojnë sistemin e aviacionit civil në Shqipëri dhe në këtë dokument AAC do të përcaktojë veprimet e nevojshme për minimizimin e tyre.

Neni 11

Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë në Operim (SMS)

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

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

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

Rregullat dhe procedurat për kryerjen e shërbimeve ajrore të programuara dhe shërbimeve ajrore jo-të programuara përcaktohen me rregullore të miratuar nga Ministri, siç përcaktohet në shkronjën "ç", të pikës 1, të nenit 7, të këtij kodi.

Neni 14
Shërbimet ajrore të programuara

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

- a) në çdo fluturim vendet dhe/ose kapaciteti për të transportuar ngarkesë dhe/ose postë janë të disponueshme për blerje individuale nga publiku (ose direkt nga transportuesi ajror, ose nga agjentët e tij të autorizuar);
- b) operohen në rrugët e përcaktuara paraprakisht sipas një orari të publikuar, ose një seri fluturimesh me 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

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

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

Rregullat për operimin e fluturimeve për qëllime private, dhe kushtet e avionëve që lejohen të përdoren për këto lloj fluturimesh përcaktohen me rregullore të miratuara 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.
2. Kërkesat, mënyra e kryerjes së shërbimeve të punëve ajrore, kushtet sipas të cilave lëshohet, refuzohet, pezullohet, hiqet, rinovohet ose ndryshohet një autorizim për punë ajrore, si dhe formati përkatës, përcaktohen me rregullore të miratuara nga Ministri.
3. Mos përmbushja e kërkesave siç parashikohet në pikën 2 të këtij neni do të shoqërohet me marrjen e një vendimi për mos lejimin e operimit ose pezullimin e tij, sipas rastit. Në rastin e pezullimit, afati i përmbushjes së kërkesave nuk do të kalojë 60 ditë nga marrja e vendimit, afat që do të përbëjë dhe afatin e pezullimit. Mos përmbushja 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 lëshuara nga AAC, ose nga organizatat e pranuara dhe të autorizuar nga AAC.

2. Kërkesat, mënyra e kryerjes së fluturimeve sportive, rregullat që kanë të bëjnë me glajderat, balonat, avionët ultra të lehtë dhe avionët me krahë motorik dhe krahë për fluturim të lirë (hanggliders, paragliders etj.), për hedhjet me parashuta, shfaqjet me avion dhe organizimet e konkurseve, si dhe kushtet sipas të cilave lëshohet, refuzohet, pezullohet, hiqet ose ndryshohet një leje për fluturime sportive, si dhe formati përkatës, përcaktohen me rregullore të miratuar nga Ministri.

3. Mos përmbushja e kërkesave siç parashikohet në pikën 2 të këtij neni do të shoqërohet me marrjen e një vendimi për mos lëshimin e lejes ose pezullimin e saj, sipas rastit. Në rastin e pezullimit të lejes, afati i përmbushjes së kërkesave nuk do të kalojë 60 ditë nga marrja e vendimit, afat që do të përbëjë dhe afatin e pezullimit. Mos përmbushja e kërkesave brenda afatit të përcaktuar në vendimin e pezullimit, shoqërohet me marrjen e një vendimi për revokim të lejes.

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

Neni 19

Licenca e operimit

1. Një sipërmarrje që plotëson kërkesat e këtij Kodi ka të drejtë të pajiset me licence operimi, e cila është pjesë e legjislacionit për licencat në Republikën e Shqipërisë. Dokumentet provuese dhe shoqëruese për marrjen e licencës së operimit shqyrtohen nga AAC-ja si autoritet kompetent licencies.

2. Licenca e operimit është një autorizim i dhënë nga autoriteti kompetent licencies një sipërmarrjeje, për të lejuar ofrimin e shërbimeve ajrore të përcaktuara në licencën e operimit.

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

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

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

b) fluturimet lokale.

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

Neni 20

Kushtet për dhënien e licencës së operimit

1. Një sipërmarrje ka të drejtë të pajiset me licence operimi sipas pikës 2 të nenit 19 të këtij kodi, nëse plotëson kërkesat e mëposhtme:

a) vendi kryesor i veprimtarisë është Republika e Shqipërisë;

b) zotëron një certifikate të vlefshme të operatorit ajror (AOC) të 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 dhe sigurimin (qira e thatë- *dry lease*);

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

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

dh) shteti shqiptar dhe/ose shtetas të saj 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, në të cilën 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 Evropian është palë;

e) provon, në çdo kohë, 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 ka një reputacion të mirë, veçanërisht, lidhur me deklarinimin zyrtar mbi një proces të mundshëm për shpallje falimenti.

2. Kriteret e detajuara për dhënien e licencës së operimit për kryerjen e shërbimeve ajrore përcaktohen me rregullore të miratuara me vendim të Këshillit të Ministrave, në përputhje me detyrimet kombëtare dhe ndërkombëtare.

Neni 21

Refuzimi, pezullimi dhe heqja e licencës së operimit

1. Kërkesa për pajisje me licencën e operimit refuzohet kur nuk plotësohen kushtet e parashikuara në nenin 21 të këtij Kodi.

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

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

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

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

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

d) nuk përmbush më kërkesat për reputacionin e mirë.

3. Në rastin e pezullimit të licencës së operimit, autoriteti kompetent licencues ka të drejtë të japë një licence të përkohshme, për një afat jo më të gjatë se 12 muaj në pritje të riorganizimit financiar të transportuesit ajror dhe nën mbikëqyrje të vazhdueshme nga AAC-ja. Licenca e përkohshme jepet me kusht që siguria në operim nuk rrezikohet, nëse pasqyron kur është e përshtatshme çdo ndryshim në AOC dhe nëse ka një perspektivë reale për një rindërtim të kënaqshëm financiar brenda kësaj periudhe

kohore.

4. Një sipërmarrje aplikon përsëri për licence 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 ton, 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 apo heqjen e licencës së operimit përcaktohen me rregullore të miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave, në përputhje me detyrimet kombëtare dhe ndërkombëtare.

Neni 22

Certifikimi i operatorit ajror

1. 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 certifikate në përputhje me legjislacionin përkatës.

2. 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.

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

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

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

6. Një operatori që kryen operime të tjera, jo tregtare, në kushte të veçanta, të caktuara në rregulloren që do të miratojë Ministri sipas pikës 4 të këtij neni, mund t'i lejohet që në vend të pajisjes me certifikate, të bëjë një deklaram në lidhje 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. Për dhënien e lejes duhet të mbahen parasysh kushtet e përcaktuara në marrëveshjen dypalëshe ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe shtetit në fjalë, ose sipas ndonjë Marrëveshjeje Shumëpalëshe për shërbimet ajrore.

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

Neni 24

Ushtrimi i të drejtave të trafikut

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

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

3. Ushtrimi i të drejtave të trafikut dhe lejet, sipas nenit 24, mund të kufizohen apo refuzohen, nëse krijohen mbingarkesa serioze dhe/ose probleme mjedisore. Rregulla të mëtejshme për kufizimet apo refuzimet përcaktohen në rregulloren e miratuar nga Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

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

Neni 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 do të vendosë 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 edhe mjetet e simulimit të fluturimit, personat dhe organizatat e përfshira në trajnim, në testim, në kontrollin apo vlerësimin mjekësor të ekuipazhit duhet të jenë mbajtës të një licence, certifikatë ose dëshmie të kompetencës sipas privilegjeve, kategorizimeve përkatëse, të dhëna apo të pranuar si të vlefshme, sipas këtij Kodi dhe akteve nënligjore, të dala në zbatim të tij.

2. Pika 1 e këtij neni zbatohet edhe për punonjësit e sektorëve të tjerë të aviacionit, si të shërbimeve të lundrimit ajror, të mirëmbajtjes, të operimit të fluturimit 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 ushtrojë 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 sigurtë.

Neni 27

Pranimi i licencave të huaja

1. Bazuar në një licence ose certifikim të lëshuar në një vend tjetër, përfshirë dhe vendet e ZPEA-së sipas përcaktimeve të Marrëveshjes Shumëpalëshe, për sa kohë Shqipëria nuk është pjesë e Zonës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit, AAC mund të lëshojë një licence apo certifikate për të interesuarit, ashtu siç parashikohet në nenin 26 të këtij Kodi dhe aktet nënligjore të dala në zbatim të tij.

2. Në rast se AAC zgjedh të mos zbatojë pikën 1 të këtij neni, licencat dhe certifikimet e

anëtarëve të ekuipazhit të fluturimit, ashtu si edhe të mjeteve të simulimit të fluturimit, personave dhe organizatave të përfshira në trajnim, në testim, në kontrollin apo vlerësimin mjekësor të ekuipazhit të lëshuara në një vend të huaj, pranohen si të vlefshme bashkë me privilegjet dhe certifikatat që i përkasin licencave dhe pa asnjë vonesë të tepruar apo teste shtesë, në rast se ato bazohen mbi kërkesa, të cilat janë të njëjta ose më të larta se standardet e vendosura sipas këtij Kodi dhe akteve nënligjore në zbatim të tij 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 apo i kategorizimeve sipas nenit 27 të këtij kodi nuk përmbush kërkesat e përcaktuara sipas këtij Kodi ose të rregulloreve, të dala në zbatim të tij, AAC-ja e njofton për mangësinë e vërejtur, duke i përcaktuar një afat kohor për korrigjim. Kur mbajtësi nuk merr masa për të korrigjuar mangësinë, brenda afatit të përcaktuar, licenca dhe kategorizimi pezullohen ose hiqen nga AAC-ja.

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

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

4. Rregulla të hollësishme për kërkesat, vlefshmërinë, pezullimin dhe heqjen e licencës dhe të kategorizimeve, trajnimin dhe testimin e punonjësve, në zbatim të pikave 1, 2 e 3 të këtij neni dhe të neneve 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 ajror caktojnë lirisht çmimet dhe tarifat e shërbimeve ajrore, përveç rasteve kur tarifat përcaktohen me akte të tjera ligjore/ nënligjore në fuqi.

2. Transportuesit ajror mbi bazën e reciprocitetit zbatojnë dispozitat përkatëse të marrëveshjeve dypalëshe dhe 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 dhe shpenzimet që janë të pashmangshme dhe të parashikueshme në kohën e publikimit. Në çmimin përfundimtar të biletës duhet të specifikohen të paktën elementet e mëposhtëm:

a) tarifa ajrore;

b) taksat;

c) tarifat aeroportuale;

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, 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, do të jepet pa diskriminim të bazuar në kombësinë ose vendin e rezidencës së konsumatorit ose të vendit të themelimit të agjentit të transportuesit ajror ose të shitësit të biletave.

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

KAPITULLI III OPERIMI I AVIONIT

Neni 30

Regjistrimi i avionit

1. Shteti i regjistrimit është ai shtet, në regjistrin e të cilit është regjistruar avioni.
2. AAC mban regjistrin e avionëve civilë të Republikës së Shqipërisë.
3. Avioni regjistrohet në Republikën e Shqipërisë vetëm nëse:
 - a) nuk është i regjistruar në një shtet tjetër;
 - b) është në pronësinë:
 - i) e personave me shtetësi shqiptare, personave me shtetësi të një shteti anëtar të marrëveshjes shumëpalëshe, por që kanë leje qëndrimi të përhershme në Republikën e Shqipërisë;
 - ii) e një sipërmarrjeje, që ka vendin e saj kryesor të veprimtarisë në Republikën e Shqipërisë, me objekt kryesor të veprimtarisë transportin ajror;
 - iii) e një shoqërie të formuar në përputhje me ligjin e një shteti anëtar të Bashkimit Evropian ose të një shteti palë në marrëveshjen shumëpalëshe, regjistrimi i së cilës, administrata qendrore ose vendi kryesor i veprimtarisë ndodhen në atë shtet.
 - c) është marrë me qira të thatë nga një operator ajror i certifikuar nga AAC-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 rregullore për përcaktimin e rregullave të hollësishme për kërkesat, përmbajtjen dhe procedurat e regjistrimit, si dhe për rrethanat e veçanta, të parashikuara në pikën 5 të këtij neni.

Neni 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 certifikate të vlefshmërisë ajrore, të vlefshme gjatë tri viteve të fundit dhe pronari nuk mund ta marrë këtë certifikate 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 lëshon certifikatën e vlefshmërisë ajrore për eksport.

Neni 33

Transferimi i përgjegjësisë

1. AAC, 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 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 dhe 2 të këtij neni, do të 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 licencave të lëshuara nga shteti kontraktues do të bëhet menjëherë nga personeli inspektues i AAC-së, pasi personeli i avionit paraqet një kopje të legalizuar të Marrëveshjes të 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 ligji, për t'u përdorur në operacionet e shërbimeve ajrore, duhet të jetë i pajisur të paktën me një certifikate regjistrimi, një certifikate të vlefshmërisë ajrore dhe një licence radio.
2. Avioni, motorët, helikat, pjesët dhe pajisjet e painstaluara duhet të jenë në përputhje me standardet e vlefshmërisë ajrore dhe mjedisit siç përcaktohet në një rregullore të miratuar nga Këshilli i Ministrave.
3. Rregulla të hollësishme për dokumentacionin e kërkuar, sipas pikës 1 të këtij neni, si dhe për lëshimin apo heqjen e certifikatave dhe të licencave përcaktohen me rregullore të miratuar nga Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.
4. Nenet 36 deri në 49 të këtij Kodi nuk cenojnë zbatimin e plotë dhe të pakufizuar të rregulloreve të përmendura më lart.
5. Dokumentet e parashikuara në pikën 1 të këtij neni, lëshohen, pezullohen, kufizohen dhe hiqen 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 dhe në Republikën e Shqipërisë.
3. Në rastet e emergjencave, si kushtet e këqija të motit, aktivitetet humanitare, aktivitetet për mbrojtjen nga zjarri të njerëzve dhe vlerave materiale ose në rastet e akteve të ndërhyrjeve të paligjshme, Ofruesi i Shërbimeve të Lundrimit Ajror (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 daljes së një avioni pa kërkesë dhe pa leje për të operuar, OSHLA duhet të njoftojë pa asnjë vonesë ministrinë përgjegjëse për mbrojtjen dhe ministrinë përgjegjëse për rendin publik.
5. Një avion shtetëror i huaj do të paraqesë një plan fluturimi, vetëm nëse për fluturimin e tij ministria përgjegjëse për punët e jashtme ka lëshuar leje diplomatike dhe në rastin e avionëve shtetërorë ushtarake 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, ministrit për punët e jashtme dhe ministrit përgjegjës për mbrojtjen.

Neni 36

Plani i Fluturimit

1. 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 miratuar nga Ministri.
2. Plani i fluturimit është tërësia e të dhënave dhe informacionit në lidhje me një ose pjesë të një fluturimi të mundshëm të një avioni.

Neni 37

Certifikatat e tipit

1. Projektimi i produktit do të jetë subjekt certifikimi dhe do të 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 certifikate e tipit e kufizuar.
3. Projektimi i pjesëve dhe pajisjeve të përcaktuara 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. Kërkesa thelbësore për certifikimin e projektimit të pjesëve dhe pajisjeve të përcaktuara përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave. Rregullat për zbatimin e kërkesave thelbësore do të detajohen në një rregullore të miratuar nga Ministri.

4. Organizatat përgjegjëse për projektimin dhe prodhimin e produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të painstaluara do të jenë subjekt certifikimi dhe do të 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 dhe prodhimit të tyre përcaktohen me rregullore të miratuar nga Ministri.

Neni 38

Certifikatat e vlefshmërisë ajrore

1. Avionit i lëshohet certifikate 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, hiqet apo përfundon dhe për sa kohë avioni mirëmbahet, në përputhje me kërkesat themelore të përcaktuara në këtë Kod dhe në aktet nënligjore, të dala në zbatim të tij.

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

Neni 39

Leje për fluturim

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

2. Leja e fluturimit do të 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 rregullore të 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 duhet të sigurojë që fluturimi të kryhet 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 tek 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 në mënyrë të përshtatshme për këtë qëllim.
2. Sipas këtij Kodi, mirëmbajtja është procesi i rinovimit, riparimit, inspektimit, zëvendësimit, modifikimit ose rregullimit të defekteve të një avioni ose të pjesëve përbërëse, apo kombinim i tyre, me përjashtim të inspektimit të para fluturimit.
3. Organizatat përgjegjëse për mirëmbajtjen dhe për menaxhimin e vazhdueshmërisë së vlefshmërisë ajrore të produkteve, pjesëve dhe pajisjeve të painstaluara janë subjekt certifikimi nga AAC-ja.
4. Personeli përgjegjës për nxjerrjen e një produkti, pjese apo pajisjeje për shërbim pas mirëmbajtjes është subjekt certifikimi dhe do të pajiset me licence, e cila do të përcaktojë privilegjet e dhëna personelit.
5. Organizatat që kryejnë trajnimin e personelit të mirëmbajtjes do të jenë subjekt certifikimi nga AAC-ja.

Neni 42 **Certifikate lejimi për shërbim**

1. Në përfundim të çdo mirëmbajtjeje, përpara kryerjes së fluturimit, jepet një certifikate lejimi për shërbim.
2. Rregulla të hollësishme dhe procedurat për mirëmbajtjen e avionit, për punonjësit e mirëmbajtjes dhe për subjektet që merren me mirëmbajtjen, si dhe për miratimin e tyre, përcaktohen me rregullore të miratuar nga Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 43 **Përjashtimet**

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, mund të vlerësohet pa qenë nevoja për lëshimin e një certifikate. Organizatës përgjegjëse për projektim i jepet mundësia të bëjë një deklaratë mbi përputhshmërinë e saj me kërkesat.
2. Për avionin mund të lëshohet një certifikate e kufizuar e vlefshmërisë ajrore ose një certifikate e kufizuar zhurmash, kur projektimi i atij avioni ka qenë subjekt i një deklarami sipas pikës 1 të këtij neni, ose për atë avion është lëshuar një certifikate e kufizuar tipi.
3. Kur lëshohet një certifikate e kufizuar e vlefshmërisë ajrore, aplikuesi duhet të vërtetojë se avioni është në përputhje me projektimin dhe se avioni është në kushte për operime të sigurta dhe në përputhje me normat e mbrojtjes së mjedisit.
4. Kushtet dhe procedurat për parashikimet e përmendura në pikën 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 mos përmbushje 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 jo-diskriminuese.
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 mos përmbushja 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 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 duhet të njoftojë menjëherë autoritetet kompetente të operatorit dhe të shtetit të regjistrimit të avionit.
3. AAC, 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 do të 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 mbikalohë, nëse aplikohet.

Neni 46

Ekuipazhi i fluturimit dhe kabinës

1. Anëtar i ekuipazhit të fluturimit është personi i licencuar, i ngarkuar me detyra për operimin e një avioni, gjatë fluturimit.
2. 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.
3. Numri dhe përbërja e ekuipazhit të fluturimit të avionit nuk duhet të jetë më pak se ai i përcaktuar në manualin e fluturimit dhe materialet e tjera udhëzuese të operimeve. Termi “manual i fluturimit” nënkupton manualin që shoqëron 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.
4. Ekuipazhet e fluturimit të avionëve përfshijnë anëtarë shtesë, mbi numrin minimal të specifikuar në manualin e fluturimit ose dokumentet e tjera të lidhura me certifikatën e vlefshmërisë ajrore, kur kërkohet nga tipi i avionit, lloji i operacioneve të përfshira dhe kohëzgjatja e fluturimit.

5. Rregullat e detajuara për përbërjen e ekuipazhit të fluturimit dhe të kabinës, trajnimin dhe testimin e tyre përcaktohen në një rregullore të miratuar nga Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 47

Piloti në komandë

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

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

Neni 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 dhe është pjesë e dokumentacionit të parashikuar në nenin 34 të këtij Kodi. Sipas këtij Kodi, termi "MEL" nënkupton listën e pajisjeve të nevojshme që, në kushte të veçanta, mund të jenë jofunksionale, e përgatitur nga operatori, në përputhje me listën model të pajisjeve minimale, përcaktuar për llojin e avionit nga prodhuesi ose më të kufizuar se ajo.

2. Avioni operon vetëm në përputhje me MEL. Përfundimisht nga ky rregull, AAC 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 dhe motorëve të tyre, pjesëve, pajisjeve, pjesëve të painstaluara dhe mjeteve të komandimit të tyre, janë subjekt certifikimi nga AAC. Certifikata do të përmbajë 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 minimum i sigurisë në operime arrihet, AAC 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 kombinuar civile-ushtarake.
2. Aerodromet civile mund të jenë me pronësi shtetërore dhe/ose private, të cilët mund të jenë të hapur ose të mbyllur 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 civile të cilët kryejnë fluturime ndërkombëtare me origjinë/destinacion territorin e Republikës së Shqipërisë duhet të ngrihen dhe 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. Në planifikimin dhe hartimin e dokumentacionit teknik për ndërtimin e një aerodromi, duhet të merren në konsideratë të gjitha rregullat e zbatueshme të ndërtimit, si dhe rregullat e veçanta për ndërtimin e një aerodromi, të cilat duhet të garantojnë përmbushjen e kërkesave për sigurinë në operim dhe kërkesave për sigurinë në aviacion.
2. Përpara marrjes të lejes së ndërtimit të aerodromit, duhet të merret pëlqimi paraprak nga AAC, 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 justifikojnë supozimin 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 e detajuara për ndërtimin e aerodromeve civile do të 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 do të jetë i hapur për operime të avionëve civil nëse ai është i certifikuar dhe i regjistruar nga AAC-ja, dhe gjatë kohës së operimit aerodromi të jetë 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 nenit 51 të këtij Kodi duhet të pajiset me një certifikate të aerodromit, e cila mbulon operimin e aerodromit dhe pajisjet e lidhura me sigurinë e operimeve në atë aerodrom.
4. Certifikata do të lëshohet dhe regjistrimi i aerodromit do të kryhet me kusht që operatori i aerodromit të provojë se aerodromi është në përputhje me kërkesat e zbatueshme të certifikimit të vendosura nga rregullore të miratuar nga Ministri sipas pikës 8 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 do të shoqërohet me një certifikate 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 do të jenë subjekt certifikimi dhe do të pajisen me certifikate.
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 regjistruar përcaktohen në rregullore të miratuar nga Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 55

Operatori i Aerodromit

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

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

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

4. AAC është përgjegjës për certifikimin dhe mbikëqyrjen e operatorëve të aerodromeve.

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

Neni 56

Operatorët ekonomik që kryejnë aktivitet në aerodromet civile

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

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

Neni 57

Manuali i aerodromit

1. Operatori i aerodromit është i detyruar të krijojë dhe mirëmbajë një manual të shërbimeve dhe operimeve të aerodromit, i cili pasqyron kërkesat dhe detyrimet e përcaktuara për 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, në veçanti:

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

2. Manuali i shërbimeve dhe operimeve të aerodromit dhe ndryshimet e mundshme të tij i paraqiten për pranim AAC-së.

Neni 58

Regjistri i aerodromit

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

2. Aerodromi çregjistrohet nga regjistri nëse:

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

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

Neni 59
Fushat e fluturimit

1. Në kuptim të këtij Kodi, “fushë fluturimi” është një zonë e përcaktuar në tokë ose në ujë, e cila plotëson kushtet e nevojshme për nisjen dhe mbërritjen e avionëve që përdoren në bujqësi, pylltari, aktivitete sportive dhe kreative.
2. Në kuptim të këtij Kodi, “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 dhe balonat.
3. Çdo fushë fluturimi dhe terreni duhet të regjistrohet në regjistrin e Fushave të Fluturimit dhe terreneve, që mbahet nga AAC-ja.
4. Kushtet për regjistrimin dhe përdorimin e fushave të fluturimit dhe terreneve përcaktohen në rregullore të miratuar nga Ministri.

Neni 60
Zonat e mbrojtura të aeroportit dhe kufizimet ndërtimore

1. Zonat e mbrojtura të aeroportit, kufizimet ndërtimore përkatëse, afatet dhe kushtet, sipas të cilave lëshohen lejet e ndërtimit brenda tyre, si dhe përjashtimet përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të Ministrisë.
2. Asnjë leje ndërtimi, brenda zonës së mbrojtur të aeroportit, nuk jepet pa miratimin e AAC-së, pas marrjes parasysh të mendimit zyrtar të entit menaxhues të aeroportit.
3. Leja e ndërtimit jashtë zonës së mbrojtur të aeroportit jepet me pëlqimin e AAC-së, kur lartësia e ndërtimit kalon 100 metra mbi sipërfaqen e tokës. AAC-ja mund të imponojë kufizime të instalimeve më të larta se 30 metra, të cilat vendosen mbi lartësitë natyrore apo artificiale, në rastet kur pika më e lartë e këtyre instalimeve kalon lartësinë më të madhe se 100 metra, në një rreze prej 15 kilometrash përreth instalimit, (me më shumë se 100 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 duhet të garantojnë një ofrim të sigurtë të

SHLA-së dhe për të realizuar qëllimin duhet të prokurohen, instalohen dhe të mirëmbahen në kushte optimale.

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

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

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

Neni 63

Pajisja me shenjat e pengesave të aviacionit

1. Kur AAC-ja e gjykon të nevojshme, për të garantuar operime të sigurta të avionëve, kërkon që ndërtime 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 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 ndërtesat të modifikohen dhe të shemben deri në lartësinë e lejuar. E njëjta gjë zbatohet edhe për pengesat e tjera të aviacionit.

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

Neni 65

Mbrojtja mjedisore

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

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

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

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

mënyrë të ndjeshme në mjedis.

Neni 66

Organi përgjegjës dhe rregullat për zhurmat nga operimi i avionëve

1. AAC-ja është organi përgjegjës për garantimin e standardeve në lidhje me zhurmat e krijuara nga operimi i avionëve.
2. Rregullat për kërkesat, vlerësimin, përjashtimet dhe kufizimet operative, të lidhura me zhurmat e krijuara nga operimi i avionëve, përcaktohen me rregullore të përbashkët të ministrit dhe ministrit që mbulon çështjet e mjedisit, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 67

Instalimet për matjet e zhurmave

AAC-ja i kërkon operatorit të aerodromit të ndërtojë dhe të mirëmbajë pajisje në aerodrom apo në afërsi të tij, për matjen konstante të zhurmave, të emetuara nga avionët, që ulen dhe ngrihen, kur lëvizjet e trafikut ajror vjetor kalojnë shifrën 50 000 operime. Matjet do t'i komunikohen rregullisht AAC-së dhe cilitdo autoriteti tjetër publik të interesuar.

Neni 68

Rregullimi i orareve dhe përdorimi i slotëve

1. Ministri përcakton një aeroport si të koordinuar apo me orare të rregulluara, në përputhje me kërkesat e këtij Kodi apo të akteve nënligjore, të dala në zbatim të tij.
2. Sipas këtij Kodi, termi "aeroport i koordinuar" nënkupton një aeroport ku, për të mundësuar uljen apo ngritjen e avionit, duhet që një operator ajror të ketë marrë një slot nga një koordinator, me përjashtim të fluturimeve shtetërore, uljeve të emergjencës dhe fluturimeve humanitare.
3. Sipas këtij Kodi, termi "aeroport me orare të rregulluara" nënkupton një aeroport ku ka mundësi për trafik të rënduar në disa periudha të ditës, javës ose vitit, të cilat mund të zgjidhen me bashkëpunim vullnetar ndërmjet transportuesve ajrorë dhe ku një rregullues i orareve është caktuar për të lehtësuar operimet e linjave ajrore që operojnë ose kanë për synim operimin e shërbimeve në atë aeroport.

Neni 69

Alokimi i slotëve

1. Në kuptim të këtij Kodi, slot është leja e dhënë nga koordinatori, për të përdorur gamën e plotë të infrastrukturës së aeroportit, e nevojshme për të operuar një shërbim ajror në një aeroport të koordinuar, në një datë dhe kohë të caktuar, për qëllimin e uljes apo të ngritjes së avionëve, siç jepet nga koordinatori.
2. Alokimi i slotëve bëhet në përputhje me rregullat transparente, asnjënjëse dhe jo diskriminuese.

Neni 70

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

emërohet për më shumë se një aeroport.

2. Koordinator i orareve vepron në mënyrë transparente, asnjëherë dhe jo diskriminuese, si dhe është funksionalisht dhe financiarisht i pavarur nga çdo palë e interesuar.

3. Koordinator për alokimin e slotëve ose rregulluesi i orareve, përcaktohet 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 71

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

Neni 72

Rregullat për rregullimin e orareve dhe përdorimin e slotëve

1. Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare, miraton rregullat për përcaktimin e një aeroporti të koordinuar ose me orare të rregulluara, si dhe rregullat për alokimin e slotëve, rregullimin e orareve, funksionimin e komitetit koordinues dhe ushtrimin e funksioneve të koordinatorit ose të rregulluesit të orareve, të parashikuara në nenet 68, 69, 70, 71 dhe 72 të këtij Kodi.

2. Procedurat që lidhen me monitorimin e përdorimit dhe shfrytëzimit të slotëve, koordinimin dhe përgjegjësitë e palëve të përfshira në këtë proces, përcaktohen me rregullore të miratuara nga Ministri.

Neni 73

Liria në tregun e shërbimeve të përpunimit në tokë

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

Neni 74

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 tjera të interesuara, AAC mund të vendosë që në aeroport ose në një pjesë të aeroportit, disa përdoruesve të aeroportit t'u rezervohet e drejta për vetëpërpunim, ose që numri i ofruesve të shërbimeve të përpunimit në tokë për palët e treta të kufizohet. Kjo zbatohet vetëm për kategoritë e mëposhtme të shërbimeve të përpunimit në tokë, të 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 për qind të pasagjerëve apo të dërgesave të regjistruara në aeroport gjatë vitit pararendës.
- c) një organ, që kontrollon ose që kontrollohet drejtpërdrejt ose tërthorazi nga subjektet e parashikuara në shkronjat “a” e “b” të këtij neni.

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

- a) Për të drejtën e shërbimit të vetë përpunimit në tokë volumi vjetor i trafikut në aeroport të jetë jo më pak se 1 milion pasagjerë ose 25 000 ton mallra;
- b) Për të drejtën e shërbimit të përpunimit në tokë për palë të treta volumi vjetor i trafikut në aeroport të jetë jo më pak se 2 milion pasagjerë ose 50 000 ton mallra.

Neni 75 Përfundimet

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

- a) kufizimin e numrit të ofruesve për një ose më shumë kategori të shërbimeve të përpunimit në tokë, në të gjithë apo në një pjesë të aeroportit, përveç atyre të parashikuara në pikën 1 të nenit 74 të këtij Kodi. Edhe në këtë rast zbatohen pikat 2 dhe 3 të nenit 74 të këtij Kodi;
- b) dhënien e një ose më shumë kategorie të shërbimeve të përpunimit në tokë, në zonën ajrore, një ofruesi të vetëm;
- c) dhënien e së drejtës për vetëpërpunim një numri të kufizuar përdoruesish të aeroportit, për një ose më shumë kategori të shërbimeve të përpunimit në tokë, të ndryshme nga ato që kryhen në zonën ajrore (*airside*);
- ç) pezullimin e shërbimit të vetëpërpunimit ose kufizimin e tij në një përdorues të vetëm aeroporti për kategoritë e shërbimeve të përpunimit në tokë, të përcaktuara në pikën 1 të nenit 74 të këtij Kodi.

2. Përfundimet, sipas shkronjave “a”, “c” e “ç” të pikës 1 të këtij neni, nuk do të zgjasin më shumë se tre vjet, ndërsa përfundimet 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 76

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

Neni 77

Ndarja e llogarive

1. Enti menaxhues i një aeroporti, përdoruesi i aeroportit ose ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë, kur sigurojnë shërbime të përpunimit në tokë, ata duhet të ndajnë në mënyrë rigoroze llogaritë e veprimtarive të tyre të shërbimeve të përpunimit në tokë nga llogaritë e veprimtarive të tjera, në përputhje me praktikat tregtare në fuqi.
2. AAC-ja kontrollon që ndarja e këtyre llogarive të kryhet në përputhje me pikën 1 të këtij neni.

Neni 78

Përzgjedhja e ofruesve të shërbimeve në tokë

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, në bazë të kriterëve të përshtatshme, objektive, të qarta dhe jodiskriminuese.

Neni 79

Komiteti i përdoruesve të aeroportit

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

Neni 80

E drejta e hyrjes në instalime dhe përdorimi i infrastrukturës aeroportuale

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

- a) ofruesit e shërbimeve të aeroportit dhe përdoruesit e aeroportit, që lejohen të vetëpërpunohen, të kenë të drejtën e hyrjes në zonat e aeroportit, të nevojshme për të kryer veprimtarinë;
- b) kushtet, që vendosen për këtë të drejtë hyrjeje, sipas shkronjës “a” të këtij neni, janë të besueshme, objektive, transparente dhe jodiskriminuese;
- c) hapësira në përdorim për shërbime përpunimi në tokë në aeroport ndahet ndërmjet

ofruesve të ndryshëm të shërbimeve të përpunimit në tokë, përfshirë edhe ofruesit e rinj, në mënyrë të drejtë, të besueshme, objektive, transparente dhe jodiskriminuese, për të mundësuar konkurrencën e lirë dhe të drejtë;

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

Neni 81

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 Evropian ose një shteti palë në marrëveshjen shumëpalëshe:

a) në mënyrë të papërshtatshme, krahasuar me trajtimin e ofruar nga shtetet anëtare të Bashkimit Evropian ose shtetet palë të marrëveshjes shumëpalëshe, për ofruesit e shërbimeve të përpunimit në tokë dhe të përdoruesve me vetëpërpunim të aeroportit të atij vendi;

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

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

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

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

Neni 82

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 deri 82 të këtij Kodi.

KAPITULLI V

RREGULLAT E AJRIT

Neni 83

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 84

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 85

Përdorimi i aerodromeve

1. Avionët lejohen të ngrihen ose të ulen vetëm në aerodrome të certifikuar ose të regjistruar nga AAC.
2. Avionët lejohen të ngrihen ose të ulen jashtë aerodromeve të regjistruar vetëm në përputhje me rregullat e përcaktuara nga ministri, mbi bazën e një marrëveshjeje me pronarin e tokës dhe me miratim të organeve të pushtetit vendor ku ndodhet fusha e uljes.
3. Pika 2 nuk zbatohet vetëm në rastet e uljeve emergjente, për arsye sigurie dhe/ose rreziku. Në këtë rast, ekuipazhi i avionit njofton, menjëherë, ofruesit përkatës të shërbimit të trafikut ajror, dhe sa me shpejt te jete 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 do të përcaktohen me rregullore të miratuar nga Ministri, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

KAPITULLI VI LUNDRIMI AJROR

Neni 86

Ofrimi i shërbimeve të lundrimit ajror

1. Në kuptim të këtij Kodi, shërbimet e lundrimit ajror (në vazhdim SHLA) përfshijnë menaxhimin e trafikut ajror (MTA), shërbimet e komunikimit, të lundrimit dhe mbikëqyrjes (në vazhdim SHKLM), shërbimet e informacionit aeronautik (në vazhdim SHIA) dhe shërbimet meteorologjike për lundrimin ajror (në vazhdim SHMLA).
2. Rregullat 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 përkatëse për ofrimin e shërbimeve të lundrimit ajror me Rrjetin Evropian të Menaxhimit të Trafikut Ajror miratohen me urdhër të ministrit.
4. Në rast se AAC konstaton se sistemet dhe përbërësit e tyre nuk janë në përputhje me rregullat dhe kërkesat për ndërveprimin, ai do të marrë të gjitha masat për kufizimin e zonës së aplikimit të tyre ose të ndalojë përdorimin e tyre, me kusht që siguria e operimit dhe vazhdimësia e tyre të garantohet.
5. Republika e Shqipërisë ofron SHLA-në, duke pasur përparësi parandalimin e rreziqeve në operim, rregullsinë, eficientë dhe përshejtimin e lundrimit ajror.

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

Neni 87

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 certifikate.
3. Ofruesit e SHLA-së, të certifikuar nga shtete të tjera anëtare të Bashkimit Evropian ose shtete palë të marrëveshjes shumëpalëshe, mund t'i ofrojnë këto shërbime në Republikën e Shqipërisë, kur një marrëveshje e ratifikuar mes shteteve ekziston për këtë qëllim.
4. Ofruesit e SHLA-së duhet të hartojnë, të paraqesin për auditim dhe të 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, personelit të tyre, si dhe për të dhënat operacionale që ata marrin ose shfrytëzojnë.
6. AAC kryen mbikëqyrjen për të verifikuar përmbushjen, nga ofruesit e SHLA-së, të dispozitave të këtij Kodi dhe të akteve nënligjore, të dala në zbatim të tij. Mbikëqyrjet mund t'i delegohen plotësisht ose pjesërisht, organizatave të njohura në këtë fushë. Rastet, afatet dhe kushtet e delegimit përcaktohen në rregulloren e miratuar nga Ministri.

Neni 88

Përgjegjësia për shkaktimin e dëmeve nga ofruesit SHLA

1. Ofruesi i SHLA-së përgjigjet për çdo dëmtim të shkaktuar gjatë kryerjes së veprimtarisë së tij. Ky rregull nuk zbatohet për dëmtimet e shkaktuara, si pasojë e forcës madhore.
2. Ofruesi i SHLA-së duhet të ketë siguracion të mjaftueshëm për të mbuluar humbjet dhe dëmet e mundshme që mund të shkaktohen prej tij, në përputhje me legjislacionin përkatës.
3. Kontrollorët e trafikut ajror vlerësohen personalisht përgjegjës për shkaktimin e dëmit, vetëm në rastet e neglizhencës së rëndë. Ky rregull nuk përjashton rastet e përgjegjësisë penale.

Neni 89

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'i 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 evropian të MTA-s ë.

Neni 90

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 përsheptimin e lundrimit ajror.

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

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

Në kuptim të këtij Kodi, “shërbime të mbikëqyrjes” janë mjete dhe shërbime, të përdorura për të përcaktuar pozicionet përkatëse të avionit, për të mundësuar ndarjen në distancë të sigurtë midis avionëve.

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

Neni 91

Ofrimi i shërbimeve meteorologjike për lundrimin ajror

1. 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.

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

Neni 92

Ofrimi i shërbimit të informacionit aeronautik

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

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

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

4. Në kuptim të këtij Kodi, “Publikimi i Informacionit Aeronautik (PIA)”, është

publikimi që përmban informacion aeronautik të një natyre afatgjatë, thelbësor për lundrimin ajror, i nxjerrë në përputhje me rregulloren e miratuar nga ministri.

Neni 93

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, duhet të jenë subjekt çertifikimi në përputhje me kërkesat e këtij kodi dhe akteve nën-ligjore të dala prej tij.
2. Kontrollorët e trafikut ajror duhet të kenë një liçencë dhe një çertifikatë mjekësore të përshtatshme për shërbimin e ofruar.
3. Licenca e përmendur në paragrafin 2 do të lëshohet vetëm kur aplikanti për licence demonstroi se ai ose ajo respekton rregullat e vendosura për të garantuar përpuethshmërinë me kërkesat thelbësore që lidhen me njohuritë teorike, aftësitë praktike, aftësitë gjuhësore dhe përvojën të përcaktuara me vendim të Këshillit të Ministrave si dhe me kërkesat dhe procedurat specifike të përcaktuara me rregullore të miratuar nga Ministri për këtë qëllim.

Neni 94

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

Neni 95

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 96
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 kostos 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, 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 kostos për njësi për shërbimet e lundrimit ajror dhe për shërbimet e ofruara në aerodrome, përcaktohet me rregullore të miratuar 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 97
Skema e Performancës

1. Për të përmirësuar performancën e shërbimeve të lundrimit ajror dhe funksionet e rrjetit në qiellin e vetëm evropian, hartohet një skemë e performancës për shërbimet e lundrimit ajror.
Skema e performancës do të përfshijë:
 - a) përshtatjen me objektivat e performancës në nivel kombëtar dhe rajonal kur Republika e Shqipërisë të jetë pjesë e FAB, në fushat kryesore të performancës të sigurisë, mjedisit, kapacitetit dhe efikasitetit të kostove;
 - b) planet kombëtare ose planet për blloqet funksionale të hapësirës ajrore, duke përfshirë objektivat e performancës, të përputhshëm me objektivat e performancës së Komunitetit Evropian, dhe
 - c) rishikimin, monitorimin dhe krahasimin periodik të performancës së shërbimeve të lundrimit ajror.
2. Planet kombëtare apo të bllokut funksional të hapësirës ajrore të përmendura në shkronjën (b) të pikës 1 hartohen nga AAC -ja dhe miratohen nga Ministri.
3. AAC në cilësinë e Autoritetit Mbikëqyrës Kombëtar do të koordinojë me Komisionin Evropian, dhe me organin e përcaktuar prej tij për rishikimin e performancës për të përfituar ndihmë për zbatimin e skemës së performancës të përmendura në pikën 1.
4. Rregullat dhe metodologjia për ndërtimin e skemës së performancës përcaktohen me udhëzim të ministrit.

**KAPITULLI VII
KËRKIMI DHE SHPËTIMI**

Neni 98
Shërbimet e kërkimit dhe të shpëtimit

1. Operacionet e kërkimit dhe të shpëtimit, brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, kryhen nga Qendra Kombëtare për Kërkim dhe Shpëtim.
2. Operacionet e kërkimit dhe të shpëtimit për avionët ushtarakë kryhen nga Forcat Ajrore, të cilat mund të kërkojnë mbështetjen e Qendrës Kombëtare për Kërkim dhe Shpëtim.
3. Rregullat dhe procedurat për organizimin e Qendrës Kombëtare të Kërkimit dhe Shpëtimit përcaktohen në legjislacionin për shërbimin e kërkim-shpëtimit në Republikën e Shqipërisë.

Neni 99
Bashkëpunimi me shtetet fqinje

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

Neni 100
Kostot

1. Kostot e një operacioni të kërkimit dhe të shpëtimit përballohen nga operatori i shoqërisë ajrore.
2. Llogaritja e kostos së shërbimit të kërkimit dhe të shpëtimit përfshin kostot e krijuara nga tërësia e pajisjeve dhe e personelit të përhershëm, të angazhuar për ofrimin e këtij shërbimi, në funksion të aviacionit civil, të cilat përfshihen në koston bazë.
3. Hollësitë për llogaritjen e kostove përcaktohen në legjislacionin sipas pikës 3 të nenit 98 të këtij Kodi.

KAPITULLI VIII
INVESTIGIMI I AKSIDENTEVE DHE INCIDENTEVE

Neni 101
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 102
Aksidentet dhe incidentet ajrore

1. Në kuptimin e këtij Kodi, “aksident” është një ngjarje e lidhur me operimin e avionit, i cili në rastin e një avioni me pilot, ndodh ndërmjet kohës që një person hipën në avion për të fluturuar deri në kohën që ky person 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, ose,
 - ii) kontaktit të drejtpërdrejtë me ndonjë pjesë të avionit, duke përfshirë edhe pjesët të 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 i ndodhin personave të fshehur jashtë zonave normalisht të përdorshme nga pasagjerët dhe ekuipazhi; ose,
- b) avioni pëson dëme apo mosfunksionime strukturore, të cilat ndikojnë në dëmtimin e fuqisë strukturore, performancën apo karakteristikat e fluturimit të avionit dhe që normalisht do të kërkojnë riparim madhor apo zëvendësim të pjesës së dëmtuar, përveçse për dëmtim apo mosfunksionim të motorit, kur dëmi kufizohet tek një motor, (përfshirë përbërësit apo aksesoret e tij), tek helikat, pjesët e krahëve, antenat, fletët, gomat, frenat, rrotat, mbulesat, panelet, hyrjet e rrotave, xhamat, shpimet apo 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.

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

3. Në kuptimin e këtij Kodi “incident i rëndë” nënkupton një incident që përfshin rrethana që tregojnë se ka pasur një probabilitet të lartë për një aksident dhe i cili lidhet 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 të fluturimit 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 të fluturimit deri në kohën e pushimit në përfundim të fluturimit dhe kur sistemi kryesor motorik është fikur.

Neni 103

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 Ministrisë.

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

3. Autoriteti i Investigimit është nga pikëpamja funksionale dhe organizative i pavarur nga autoritetet e aviacionit, të 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 dhe 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 të tilla.

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

6. Autoriteti i Investigimit, 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 104

Rregullat për investigimin

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

- a) përcaktimin e aksidenteve dhe incidenteve të rënda, subjekt i investigimit të sigurisë së operimit;
- b) bashkëpunimin midis Autoritetit të Investigimit me autoritetet homologe të investigimit dhe EASA-s;
- c) koordinimin e investigimeve me organet e tjera juridike të përfshira;
- d) kompetencat e investiguesit në detyrë dhe rekomandimet e sigurisë;
- e) mbrojtjen e informacionit të ndjeshëm mbi sigurinë e operimit.

Neni 105

Detyrimi për të njoftuar aksidentet dhe incidentet e rënda

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

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

Neni 106

Pjesëmarrja e shteteve të tjera në investigim

1. Me marrjen e njoftimit sipas pikës 2 të nenit 105 shteti i regjistrimit, shteti i operatorit, shteti i modelimit dhe shteti i prodhimit kanë të drejtë të caktojnë një përfaqësues të akredituar, për të marrë pjesë në investigim.

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

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

- a) të vizitojnë vendin e aksidentit;
- b) të ekzaminojnë mbetjet;
- c) të marrin informacion nga dëshmitarët dhe të sugjerojnë pyetje, sipas fushave;
- ç) të kenë akses të plotë tek të gjitha provat, sa më shpejt të jetë e mundur;
- d) të marrin kopje të të gjitha dokumenteve përkatëse;

dh) të marrin pjesë në analizat e regjistrimeve të marra nga pajisjet dhe sistemet elektronike;

e) të marrin pjesë në veprimtaritë investiguese të ngjarjes jashtë vendit, siç janë ekzaminimet e përbërësve, të mbledhjeve teknike, testet dhe eksperimentet;

ë) të marrin pjesë në takime për ecurinë e investigimit dhe të diskutojnë analizat, rezultatet, shkaqet dhe rekomandimet për sigurinë;

f) të paraqesin mendime apo pretendime me shkrim, për elemente të ndryshme të investigimit.

4. Autoriteti i Investigimit mund të pranojë si pjesëmarrës në investigim, përfaqësues të akredituar të shteteve të tjera, të ndryshëm nga ata të 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 107

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 i dërgohet për mendim dhe koment:

- a) përfaqësuesve të akredituar të shteteve që përcaktohen në nenin 107 të këtij Kodi;
- b) të gjitha shteteve që kanë marrë pjesë në hetim, përfshirë dhe 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 ditëve nga data e dërgimit të draftit nuk ka komente, raporti përfundimtar quhet i përfunduar.

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

- a) Këshillit të Ministrave;
- b) Ministrit;
- c) shteteve të përcaktuara në pikën 1 të nenit 106 të këtij Kodi;
- ç) shteteve të përcaktuara në pikën 4 të nenit 106 të këtij Kodi;
- d) ICAO-s, në përputhje me standardet ndërkombëtare;
- dh) shteteve palë në marrëveshjen shumëpalëshe;

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

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

Neni 108

Mbledhja e të dhënave

Autoriteti i Investigimit, investiguesi në detyrë dhe pjesëmarrësit, sipas nenit 107 të këtij Kodi, kanë të drejtë, në përputhje me kompetencat përkatëse, të mbledhin, të përpunojnë dhe të përdorin të dhëna personale të personave të përfshirë në investigim, të prekur nga/ose dëshmitarë të aksidentit apo incidentit të rëndë, për aq sa nevojitet për qëllimin e investigimit, si dhe duhet të ruajnë konfidencialitetin e të dhënave personale të personave të përfshirë në investigim dhe të mos bëjnë shpërndarjen e tyre.

Neni 109

Shpërndarja e të dhënave

Autoriteti i investigimit ka të drejtë t'u shpërndajë autoriteteve publike të dhënat e mbledhura, sipas nenit 108 të këtij Kodi, kur është në interes të sigurisë së aviacionit, lëshimit të licencave apo lejeve të avionëve, zhvillimit të procedurave gjyqësore, sqarimit të pretendimeve për aksidentin ose incidentin e rëndë dhe informimit të të afërmeve të personave, të përfshirë apo të ndikuar, nga aksidenti ose incidenti i rëndë.

Neni 110

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 angazhuara në funksion të aviacionit civil, për këtë qëllim, të cilat përfshihen në koston bazë.
2. Në rastin e një aksidenti ose incidenti të rëndë, Këshilli i Ministrave miraton fondin e veçantë për shpenzimet e nevojshme për investigimin.
3. Pronari i avionit mbulon shpenzimet për heqjen e avionëve ose të mbetjeve. Ky rregull zbatohet dhe kur investiguesi në detyrë urdhëron heqjen e tyre për qëllime të investigimit.

KAPITULLI IX

RAPORTIMI I NGJARJEVE

Neni 111

Qëllimi i raportimit të ngjarjeve

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

Neni 112

Raportimi i detyrueshëm

1. Ngjarjet të cilat mund të paraqesin një rrezik të konsiderueshëm për sigurinë e aviacionit dhe të cilat bien në kategoritë e mëposhtme do të raportohen nga personat e listuar në paragrafin 2 nëpërmjet sistemeve të raportimit të detyrueshëm për:
 - a) ngjarje që lidhen me operimin e avionit;
 - b) ngjarje që lidhen me kushtet teknike, mirëmbajtjen dhe riparimin e avionit;
 - c) ngjarje që lidhen me shërbimet e navigimit ajror dhe facilitetet;
 - ç) ngjarje që lidhen me aerodromet dhe shërbimet e përpunimit në tokë.

Ngjarjet që përfshijnë një avion pa pilot, për të cilin nuk kërkohet certifikate ose deklaratë, përveç rasteve kur ngjarja ose 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 nëpërmjet sistemit të raportimit, ngjarjet në Republikën e Shqipërisë janë:

a) piloti në komandë, ose, në rastet kur piloti në komandë nuk është në gjendje për të raportuar ngjarjen, çdo anëtar tjetër në zinxhirin komandues të një avioni;

b) personi, i cili merret me biznesin e modelimit, të prodhimit, mirëmbajtjes ose modifikimit të një avioni, ose të çdo pajisjeje apo pjese të lidhur me to;

c) personi, i cili nënshkruan një certifikate të vlefshmërisë ajrore ose të lejjimit për shërbim për një avion, ose çdo pajisje apo pjesë e lidhur me to;

d) personi, i cili ushtron një funksion, që i kërkon atij të jetë i autorizuar nga Republika e Shqipërisë, si kontrollor i trafikut ajror ose zyrtar i informacionit për shërbimet e fluturimeve;

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

e) personi, i cili kryen një funksion të lidhur me instalimin, modifikimin, mirëmbajtjen, riparimin, rinovimin, kontrollin e fluturimit (*flight-checking*) ose inspektimin e pajisjeve të lundrimit ajror;

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

2. Në kuptimin e këtij Kodi, “ngjarje” do të thotë çdo ngjarje që lidhet me sigurinë e operimit, e cila rrezikon ose e cila, 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.

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 caktuar sipas pikës 1, verifikohen/ investigohen nga AAC-ja.

Neni 113

Raportimi vullnetar

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

a) ngjarjet të cilat nuk i nënshtrohen raportimit të detyrueshëm sipas pikës 1 të nenit 112;

b) ngjarjet e raportuara nga persona që nuk janë listuar në pikën 2 të nenit 112.

Neni 114

Konfidencialiteti dhe përdorimi i përshtatshëm i informacionit

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

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

- a) me qëllim përcaktimin e fajit ose përgjegjësisë, ose
 - b) për çdo qëllim tjetër përveç atij të ruajtjes ose përmirësimit të sigurisë së operimit.
3. Çdo ent që raporton një ngjarje në 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, duhet të nënshkruajë një deklaratë, në të cilën angazhohet se nuk do të shpërndajë asnjë të dhënë, për të cilën janë vënë në dijeni nga baza e të dhënave të raportimit.

Neni 115

Rregullat për raportimin e ngjarjeve

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

KAPITULLI X

SIGURIA E AVIACIONIT CIVIL

Neni 116

Standardet bazë dhe masat e përgjithshme të sigurisë në aviacion

1. Standardet bazë për ruajtjen e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjes së paligjshme përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, në përputhje me detyrimet e legjislacionit ndërkombëtar.
2. Masat e përgjithshme të përcaktuara për ndryshimin jothelbësor të elementeve të këtyre standardeve, si dhe masat e detajuara dhe ato të lejuara alternative për zbatimin e standardeve bazë, miratohen nga Ministri, në përputhje me detyrimet e legjislacionit ndërkombëtar.

Neni 117

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 dhe 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, në përputhje me detyrimet ndërkombëtare.

Neni 118

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. Ky program përcakton përgjegjësitë për zbatimin e standardeve bazë të përbashkëta të përcaktuara në nenin 116 dhe përshkruan masat që duhen zbatuar nga operatorët dhe entitetet për këtë qëllim.

3. PKSAC miratohet me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të Ministrit.

Neni 119

Programi Kombëtar për Kontrollin e Cilësisë së Sigurisë së Aviacionit

1. AAC-ja duhet të zhvillojë, 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/ve, transportuesit ajrorë, ofruesit e shërbimeve të lundrimit ajror dhe entitetet e përfshira në 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 120

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 auditorë të certifikuar kombëtarë të sigurisë së aviacionit.

Neni 121

Programi i sigurisë së aeroportit

1. Çdo operator i aeroportit që ofron shërbime të aviacionit civil duhet të hartojë, të zbatojë dhe të mirëmbajë një program të sigurisë së atij aeroporti.

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

3. Autoriteti i aeroportit është përgjegjës për zhvillimin, zbatimin, mirëmbajtjen e

programit të trajnimeve të sigurisë për stafin e aeroportit dhe të programit të kontrollit të brendshëm dhe 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 aeroporteve, në ndërtimet e objekteve të reja dhe/ ose shtesave në ato ekzistuese në aeroporte duhet të përfshihen kërkesat e nevojshme që garantojnë zbatimin e masave të sigurisë të parashikuara në këtë Kod dhe në PKSAC.

Neni 122

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 duhet të përshkruajë metodat dhe procedurat për t'u ndjekur nga transportuesi ajror në përputhje me PKSAC. Programi duhet të përfshijë masa të brendshme të kontrollit të cilësisë që përshkruajnë se si pajtueshmëria me këto metoda dhe procedura duhet monitoruar nga kompania ajrore. Programet fillestare dhe ndryshimet miratohen nga AAC-ja.

2. Çdo entitet 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, reklame etj., të hartojë, të zbatojë dhe të mirëmbajë një program të shkruar të sigurisë si operator avioni, që plotëson kërkesat e PKSAC-së. Programi duhet të përmbajë të dhëna specifike të operimeve për tipin e operimeve që kryhen.

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

Neni 123

Programi Kombëtar i Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil

1. AAC-ja, në bashkëpunim me ministrinë e cila mbulon çështjet e rendit publik, harton dhe zbaton Programin Kombëtar të Trajnimit për Sigurinë e Aviacionit Civil. Programi ka për qëllim vendosjen e kuadrit rregullator për zgjedhjen, trajnimin dhe procedurat e certifikimit për të gjitha kategoritë e personelit që zbaton apo ka përgjegjësi për zbatimin e masave të sigurisë dhe të organizatave të trajnimit të përfshira në sigurinë e aviacionit, duke vendosur përgjegjësi të caktuara për të gjitha entitetet 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 entitetet e përfshira ose që janë përgjegjëse për çdo aspekt të zbatimit të programit. Ky program miratohet nga Ministri.

3. AAC-ja duhet të sigurojë që të gjitha kategoritë e personelit të sigurisë dhe të entiteteve 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.

Neni 124

Kontrolli i së kaluarës së personelit të sigurisë

1. Personeli i aviacionit, që do të ketë akses në zonat me siguri të kufizuar ose që punon në pozicione të lidhura me sigurinë, i nënshtrohet kontrollit të 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 rregulloren e miratuar nga ministria përgjegjëse për rendin publik.
3. Ofruesit e shërbimeve në aviacionin civil kanë të drejtë për t'i propozuar AAC-së inicimin 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 125

Masat parandaluese të sigurisë

1. Në bordin e avionit që kryen aviacion civil 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 në lidhje me:
 - a) kontrollin në hyrje të zonave të aeroporteve;
 - b) avionët e angazhuar në fluturimet komerciale;
 - 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;
 - h) në zonën publike; dhe
 - e) kërcënimet kibernetike për mbrojtjen nga ndërhyrjet e paligjshme të informacionit kritik dhe sistemeve të teknologjisë së komunikimit dhe të dhënave që përdoren në aviacionin civil.

Neni 126

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, entitetet 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 127

Transporti i armëve dhe municioneve të luftës

1. Operatori nuk do të transportojë, nëpërmjet ajrit, armë dhe/ ose municione lufte, përveçse kur personi që e mbart është në zbatim të ligjeve të vendit, në përmbushje të detyrës dhe është 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 lufte, që do të transportohet, përpara se të fillojë fluturimi. Për qëllimet e këtij Kodi, termi “municione lufte” nënkupton çdo armë ose municion, çdo artikull, që përmban një lëng ose gaz shpërthyes a helmues apo çfarëdo gjëje tjetër, që është përgatitur apo bërë për përdorim në raste lufte apo kundër personave, përfshirë këtu edhe pjesët, qofshin përbërës kryesorë apo aksesorë, për armë, municione ose artikuj të tillë.
2. Municionet e luftës, kur autorizohen për transport mbahen në bordin e avionit ose në hambar, sipas rregullave dhe procedurave të miratuara nga Ministri, në një vend të paarritshëm nga pasagjerët e përcaktuar për këtë fluturim.
3. Armët e zjarrit gjatë transportit duhet të jenë të pambushura.

Neni 128

Transportimi i armëve sportive

1. Operatori merr të gjitha masat e nevojshme për t'u siguruar se atij do t'i raportohet për armët sportive, që transportohen nëpërmjet ajrit. Sipas këtij Kodi, termi “armë sportive” nënkupton çfarëdo lloj arme apo municioni, çfarëdo artikulli që përmban një lëng ose gaz shpërthyes a helmues, apo çfarëdo gjëje tjetër, përfshirë këtu edhe pjesët, qofshin përbërës kryesorë ose aksesorë, për armë, municione apo artikuj të tillë, të cilat nuk janë municione për luftë.
2. Pikat 2 dhe 3 të nenit 127 të këtij Kodi zbatohen edhe për transportimin e armëve sportive.

Neni 129

Menaxhimi i përgjigjes ndaj akteve të ndërhyrjes së paligjshme

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

Neni 130

Lehtësirat

1. Në çdo aeroport, nga operatori i tij, duhet të ngrihet 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, ministria përgjegjëse për transportin, ministria përgjegjëse për rendin publik, autoriteti përgjegjës për doganat, përfaqësues të tjerë, nëse aktivitetet e tyre janë relevante për lehtësirat.

2. Komiteti për Lehtësirat e Aeroportit kontrollon dhe monitoron zbatimin e masave lehtësuese dhe, gjithashtu, këshillon në lidhje me të gjitha aktivitetet e tjera të lidhura drejtpërdrejt me lehtësirat e aviacionit në aeroport.

3. Operatori i aeroportit do të zhvillojë një program për lehtësirat e aeroportit, në përputhje me Programin Kombëtar të 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 dhe procedurat për lehtësirat e aviacionit civil miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 131

Komiteti Kombëtar për Lehtësirat

1. Me qëllim marrjen e masave për lehtësirat në aviacionin civil, me vendim të Këshillit të Ministrave 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 do të jenë përfaqësues të propozuar nga ministri përgjegjës për transportin, ministri përgjegjës për rendin publik, Autoriteti i Aviacionit Civil, autoriteti përgjegjës për doganat, autoriteti përgjegjës për turizmin, operatorët e aeroporteve, ofruesit e shërbimeve në aeroport, shoqëritë ajrore dhe përfaqësues të tjerë, nëse aktivitetet e tyre janë relevante për lehtësirat.

4. Programi Kombëtar i 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 132

Shkëmbimi i njësive monetare

1. 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.

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

Neni 133

Juridiksioni

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

2. Paditë e ngritura, sipas dispozitave nga neni 144 deri tek neni 146, të këtij Kodi, mund t'i nënshtrohen juridiksionit të gjykatave të vendit të destinacionit.

Në rastin e nenit 150, 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 134

Përgjegjësia e operatorit të avionit

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

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

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

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

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

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

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

Neni 135

Kompensimi në rast vdekjeje

1. Në rast vdekjeje të një personi, kompensimi përfshin koston e trajtimit mjekësor, të ardhurat e munguara të viktimës së aksidentit gjatë trajtimit mjekësor, deri në çastin e vdekjes dhe koston e funeralit, të cilat i rimbursohen personit që është i detyruar të mbulojë këto shpenzime.
2. Në rast se viktimja 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 viktimja parashikohej t'i shlyente gjatë jetës së tij. Ky rregull zbatohet edhe ndaj një personi të tretë, i cili ka qenë konceptuar por nuk kishte lindur në kohën e aksidentit.

Neni 136

Kompensimi në rast dëmtimi trupor

1. Në rast të dëmtimit trupor, kompensimi përfshin:
 - a) shpenzimet e trajtimit mjekësor;
 - b) të ardhurat e munguara gjatë periudhës së trajtimit mjekësor të të plagosurit;
 - c) të ardhurat e munguara gjatë periudhës së humbjes së përkohshme ose të përhershme, si pasojë e kufizimeve lokomotore (mendore dhe lëvizëse);
 - ç) të ardhurat e pakësuara, si pasojë e kufizimeve lokomotore (mendore dhe lëvizëse);
 - d) shpenzimet si pasojë e rritjes së nevojave vetjake.
2. Viktimja mund të pretendojë një kompensim të drejtë monetar për dëmtimet jomonetare.

Neni 137

Shuma e përgjegjësisë

1. Masa maksimale e ngritjes (MMN) është maksimumi i masës me të cilën avioni mund të ngrihet në fluturim, e cila korrespondon me një masë specifike për secilin tip avioni, siç përcaktohet në certifikatën e vlefshmërisë ajrore të avionit.
2. Shuma e përgjegjësisë për një aksident kufizohet sipas MMN-së së avionit, si më poshtë:
 - a) Më pak se 500 kg deri në 750 000 (shtatëqind e pesëdhjetë mijë) SDR;
 - b) Më pak se 1 000 kg deri në 1 500 000 (një milion e pesëqind mijë) SDR;
 - c) Më pak se 2 700 kg deri në 3 000 000 (tre milionë) SDR;
 - ç) Më pak se 6 000 kg deri në 7 000 000 (shtatë milionë) SDR;
 - d) Më pak se 12 000 kg deri në 18 000 000 (tetëmbëdhjetë milionë) SDR;
 - dh) Më pak se 25 000 kg deri në 80 000 000 (tetëdhjetë milionë) SDR;
 - e) Më pak se 50 000 kg deri në 150 000 000 (njëqind e pesëdhjetë milionë) SDR;
 - ë) Më pak se 200 000 kg deri në 300 000 000 (treqind milionë) SDR;
 - f) Më pak se 500 000 kg deri në 500 000 000 (pesëqind milionë) SDR;
 - g) 500 000 kg dhe më shumë deri në 700 000 000 (shtatëqind milionë) SDR.
3. Në rastet e vdekjeve dhe të dëmtimeve trupore përgjegjësia është e kufizuar deri në 100 000 (njëqind mijë) SDR.
4. Në rast se shuma totale e kompensimit të viktimave të të njëjtit aksident tejkalon shumën maksimale, që jepet në pikën 2, të këtij neni, kompensimi për çdo viktimë duhet

të zvogëlohet, në mënyrë të barabartë, në përputhje me raportin e shumës totale të kërkuar me shumën maksimale.

5. Në rast se kërkohet kompensimi për dëmtim vetjak dhe dëmtim material, dy të tretat e shumës maksimale, sipas pikës 2, të këtij neni, do të 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 138

Kompensimi me pagesa periodike

1. Në rast se një viktimë humbet, përkohësisht ose përgjithmonë, aftësinë për të fituar të ardhura apo kjo aftësi kufizohet, kompensimi paguhet në mënyrë periodike. Ky rregull zbatohet për kompensimet që 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 135 të këtij Kodi.

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

Neni 139

Kufizime të veprimit

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

Neni 140

Parashkrimi i kërkesës për shpërblimin e dëmit

1. Përfituesi humbet të drejtat e tij, sipas këtij Kodi, nëse ai nuk ia kërkon ato personit përgjegjës, brenda një periudhe prej tre vjetësh, që nga çasti kur ai vihet në dijeni për dëmet dhe për personin përgjegjës të aksidentit.

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

Neni 141

Dëmet e shkaktuara nga më shumë se një avion

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

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

Neni 142

Përgjegjësia, bazuar në dispozita të tjera ligjore

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

NËNKAPITULLI III PËRGJEGJËSIA KONTRAKTUESE

Neni 143

Fusha e zbatimit

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

Neni 144

Dëmtimet vetjake

1. Transportuesi është përgjegjës për dëmin e shkaktuar, në rast vdekjeje ose dëmtimi trupor të një pasagjeri, vetëm në rast se aksidenti, me pasojë vdekjen ose dëmtimin, ndodh në bordin e avionit apo gjatë procesit të ngjitjes ose zbritjes nga bordi i avionit.

2. Transportuesi nuk është përgjegjës për dëmet që rrjedhin sipas pikës 1, të këtij neni, për masën e dëmeve mbi 100 000 (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'i paguhet disa përfituesve për vdekjen ose dëmtimin trupor, sipas pikës 1, të këtij neni, është më e madhe se kufiri i parashikuar dhe në rast se transportuesi është shkarkuar nga përgjegjësia, sipas pikës 2, të këtij neni, shuma e përgjegjësisë përkatëse zvogëlohet në përpjesëtim me raportin e shumës totale të kërkuar dhe shumës maksimale, sipas pikës 2, të këtij neni.

Neni 145

Vonesa në transport

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

2. Në rast dëmi, të shkaktuar nga vonesa në transportimin e një personi, siç përcaktohet në pikën 1, të këtij neni, përgjegjësia e transportuesit për çdo pasagjer kufizohet deri në 4150 (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 146

Dëmtimi i bagazheve

1. Transportuesi është përgjegjës për dëmet e shkaktuara në rast shkatërrimi, humbjeje ose dëmtimi të bagazheve të dorëzuara (*checked baggage*), kur këto veprime ndodhin në bordin e avionit apo gjatë periudhës në të cilën bagazhi i dorëzuar është në përgjegjësinë e transportuesit. Transportuesi nuk është përgjegjës kur dëmtimi rrjedh nga një defekt i trashëguar, cilësi ose cen i bagazhit.
2. Transportuesi është përgjegjës për dëmin e shkaktuar, në rast vonese të bagazhit të dorëzuar, përveçse kur vërtetohet se ai, punonjësit dhe agjentët e tij morën të gjitha masat e mundshme për të shmangur dëmtimin ose kur marrja e masave të tilla ishte e pamundur.
3. Në rast humbjeje, shkatërrimi ose dëmtimi të bagazhit të dorës (*hand baggage*), përfshirë edhe sendet vetjake, transportuesi është përgjegjës nëse vërtetohet që ai, punonjësit dhe agjentët janë fajtorë për veprimet e kryera. Në rast vonese të bagazhit të dorës zbatohet, sipas rastit, pika 2 e këtij neni.
4. Në rastet e pikave 1, 2 dhe 3, të këtij neni, përgjegjësia e transportuesit për shkatërrimin, humbjen, dëmtimin ose vonesën kufizohet në 1 000 (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 agjentëve të tij.
6. Në rast dëmtimi, pritësi i bagazheve ankohet tek 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 147

Përgjegjësia e bazuar në dispozita të tjera ligjore

1. Pretendimi për zhdëmtim bëhet vetëm sipas kushteve dhe kufizimeve të parashikuara në këtë nënkapitull, pavarësisht se në cilën dispozitë ligjore mund të jetë bazuar.
2. Përgjegjësia e punonjësit ose agjentit të transportuesit, për dëme të shkaktuara jashtë rregullimeve ligjore të këtij nënkapitulli, kufizohet në rast se këto të fundit vërtetojnë se kanë vepruar brenda qëllimit të detyrave të tyre.
3. Në rastet e sipërpërmendura, totali i shumave të dëmshpërblimit nga transportuesi, punonjësit ose agjentët e tij nuk duhet të kalojë kufijtë, sipas këtij nënkapitulli.

Neni 148

Transportimi i njëpasnjëshëm nga ajri

1. Në rast se transportimi nga ajri është kryer nga transportues të ndryshëm të njëpasnjëshëm dhe rezultati është vdekja, dëmtimi trupor ose vonesa e pasagjerit, përgjegjësia bie vetëm mbi transportuesin, i cili kryen transportimin ajror, gjatë të cilit ndodhi aksidenti ose vonesa, përveçse kur, me anë të marrëveshjeve të shprehura, transportuesi i parë merr përgjegjësinë për të gjithë udhëtimin.
2. Në rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi ose vonese të bagazhit, transportuesi i parë, transportuesi i fundit si dhe ai që kryen transportimin, gjatë të cilit shkaktohet dëmtimi, sipas pikës 1, të këtij neni, mbajnë përgjegjësi bashkërisht dhe veç e veç.

Neni 149

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

1. Dispozitat e këtij neni zbatohen kur një person, në vijim referuar si transportuesi i kontraktuar, i cili, në parim, lidh një kontratë transporti me një pasagjer ose me një person, i cili vepron për llogari të një pasagjeri dhe një personi tjetër, në vijim referuar si transportuesi aktual, i cili në emër të transportuesit të kontraktuar, kryen, plotësisht apo pjesërisht, transportin, por nuk përmbush kushtet e transportit të njëpasnjëshëm, sipas pikës 1, të nenit 149 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 udhëtimin, 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 144 deri në 146, të këtij Kodi. Marrëveshjet e veçanta, sipas të cilave transportuesi i kontraktuar merr përsipër detyrime të paparashikuara nga ky kapitull apo heqja dorë nga të drejtat e njohura nga ky kapitull ose deklarata e veçantë e interesit për dorëzimin e bagazhit në destinacion, e parashikuar në pikën 4, të nenit 146, të këtij Kodi, nuk cenojnë transportuesin aktual, përveçse kur ai bie dakord.
4. Në transportimin e kryer nga transportuesi aktual mund të ngrihet padi për zhdëmtim ndaj këtij transportuesi ose transportuesit të kontraktuar, apo kundër të dyve së bashku. Në rast se padia ngrihet kundër njërit prej transportuesve, ai transportues ka të drejtë të kërkojë që transportuesi tjetër të thirret në proces.
5. Nëse vërtetohet se punonjësit ose agjentët e transportuesit veprojnë gjatë transportimit, brenda objektit të detyrave të tyre, ata kanë të drejtë të përfitojnë nga kushtet dhe kufizimet e 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.

Neni 150

Kufizime të pretendimeve

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

Neni 151

Zbatimi i detyrueshëm

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

NËNKAPITULLI IV

PËRGJEGJËSIA PËR AVIONËT SHTETËRORE

Neni 152

Dëmtimet ndaj palëve të treta

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

Neni 153

Dëmtimi ndaj pasagjerëve

1. Operatori i avionit shtetëror është përgjegjës në rastin e një aksidenti, me pasojë vdekjen ose dëmtimin trupor të një pasagjeri. Përgjegjësia e tij është e kufizuar në shumën 100 000 (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 dhe të qëllimshme të një personi të tretë.

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

3. Nenet 140 dhe 178, pika 3, të këtij Kodi, zbatohen, rast pas rasti, sipas rrethanave.

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

NËNKAPITULLI V SIGURIMI I DETYRUAR

Neni 154

Sigurimi i detyruar

1. Transportuesit dhe operatorët ajrorë, që mbikalojnë ose fluturojnë brenda, ose/për/dhe nga territori i Republikës së Shqipërisë, duhet të sigurohen për të mbuluar përgjegjësinë e tyre, sipas këtij Kodi, ndaj pasagjerëve, bagazheve, ngarkesave dhe palëve të treta. Risku i mbuluar nga siguracioni përfshin aktet e luftës, terrorizmit, rrëmbimit të avionit, akte të sabotimit, veprime të paligjshme dhe rebelime civile.
2. Transportuesit dhe operatorët ajrorë mbulojnë me siguracion çdo fluturim, pavarësisht nga fakti se avioni operues është në pronësi ose në përdorim, nëpërmjet një marrëveshjeje qiraje apo marrëveshjeje për operime të përbashkëta apo *franchise*, marrëveshjeje për ndarje kodi (*code-share*) ose 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, lidhur me përgjegjësinë ndaj palëve të treta, janë ato të parashikuara në nenin 137, të këtij Kodi, si dhe në ligjin specifik për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit.

Neni 155

Sigurimi për pasagjerët, bagazhet dhe ngarkesën

1. Për përgjegjësinë ndaj pasagjerëve, shuma minimale e mbulimit të sigurimit është:
 - a) për operimet tregtare 250 000 (dyqind e pesëdhjetë mijë) SDR për çdo pasagjer;
 - b) për operimet jo tregtare 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 (njëqindmijë) 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, 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 156

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

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

2. Pika 1 e këtij neni zbatohet pa cenuar të drejtat e tjera të pasagjerëve, të cilat rrjedhin nga një kontratë transporti ajror, sipas kapitullit XI, të këtij Kodi.
3. AAC-ja është autoriteti përgjegjës për zbatimin e pikës 1, të këtij neni, për sa 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.

Neni 157

Informacioni për identitetin e transportuesit operues

1. Menjëherë pas rezervimit, pavarësisht nga mënyrat e përdorura për rezervim, kontraktuesi i transportuesit ajror duhet të njoftojë pasagjerin për identitetin e transportuesit ose të transportuesve operues.
2. Kur identiteti i transportuesit/transportuesve operues nuk është akoma i ditur në kohën e rezervimit, kontrata e transportuesit ajror duhet të garantojë që pasagjeri të informohet për emrin/emrat e transportuesit/transportuesve operues që kryejnë ose mund të kryejnë fluturimin/fluturimet në fjalë. Në një rast të tillë, pasagjeri informohet për identitetin e transportuesit/transportuesve operues menjëherë pas përcaktimit të tyre.
3. Kur transportuesi apo transportuesit operues ka/kanë ndryshime pas rezervimit, kontraktuesi i transportuesit ajror, pavarësisht nga arsyeja për ndryshim, duhet të ndërmarrë menjëherë të gjitha hapat e nevojshëm për të siguruar se pasagjeri është njoftuar për ndryshimet, sa më shpejt të jetë e mundur. Në të gjitha rastet, pasagjerët duhet të njoftohen tek pika e kontrollit (*check-in*) ose gjatë hyrjes në avion (*boarding*), ku kërkohet kontroll i mëtejshëm i biletës për fluturimet e njëpasnjëshme.
4. Transportuesi ajror ose operatori turistik (*tour operator*), sipas rastit, duhet të sigurojnë që pasagjeri të informohet për identitetin e transportuesit/ transportuesve operues, sa më shpejt të jetë e mundur, veçanërisht në rastet kur një identitet i tillë ndryshohet.
5. Në rast se një agjent shitës bilete nuk është njoftuar për identitetin e transportuesit ajror operues, ai nuk do të përgjigjet për 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 duhet të specifikohet në kushtet e përgjithshme të shitjes, të zbatueshme në kontratën e transportimit.

Neni 158

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 mbi 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 duhet t'i paraqesë 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 159

E drejta për rimbursim ose ridrejtim

1. Neni 157 i këtij Kodi, nuk cenon të drejtën e pasagjerit për rimbursim ose ridrejtim, në përputhje me rregulloren e dalë në zbatim të nenit 156, të këtij Kodi.
2. Transportuesi ajror i kontraktuar, i cili do të kryejë fluturimin, sipas kontratës së transportit ajror, do të rimbursojë ose do të sigurojë të drejtën për ridrejtim, në përputhje me rregulloren e miratuar sipas nenit 156, të këtij Kodi, kur:
 - a) transportuesi ajror operues, për të cilin pasagjeri është njoftuar, bën pjesë në listën e komunitetit dhe i nënshtrohet një ndalimi në operim, i cili ka çuar në anulimin e fluturimit në fjalë, ose i cili mund të kishte çuar në anulim, nëse fluturimi do të ishte kryer brenda ZPEA-së;
 - b) transportuesi ajror operues, për të cilin pasagjeri është njoftuar, është zëvendësuar nga një transportues tjetër, i cili bën pjesë në listën e komunitetit dhe i nënshtrohet një ndalimi në operim, i cili ka çuar në anulimin e fluturimit në fjalë, ose i cili mund të kishte çuar në anulim, nëse fluturimi do të ishte kryer brenda ZPEA-së;
 - c) me kusht që, kur fluturimi nuk anulohet, pasagjeri vendos për të mos kryer fluturimin.

Neni 160

Zbatueshmëria

1. Nenet 157 dhe 159 të këtij Kodi, do të 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;
2. Nenet 157 e 159, të këtij Kodi, do të zbatohen pavarësisht nëse fluturimi është i programuar ose i paprogramuar dhe është pjesë ose jo e një pakete dhe nuk do të prekë të drejtat e pasagjerëve, të rregulluara nga ligje të tjera për paketat e udhëtimit dhe sistemet e kompjuterizuara të rezervimit.

KAPITULLI XII

KUNDËRVAJTJET DHE GJOBAT

Neni 161

Kundërvajtjet administrative dhe sanksionet

1. Shkeljet e rregullave të dispozitave të këtij Kodi dhe të akteve nënligjore në zbatim të tij, kur nuk përbëjnë vepër penale përbëjnë kundërvajtje administrative dhe dënohen me gjobë, 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:
 - a) transporti ajror kryhet pa pasur një licence të vlefshme operimi, në përputhje me nenet 19 dhe 20, të këtij Kodi;
 - b) transporti ajror tregtar kryhet pa një AOC të vlefshme, në përputhje me nenin 22, të këtij Kodi;

- c) shërbimet ajrore të programuara kryhen pa pasur një licence të vlefshme dhe/ose pa pasur leje për të operuar shërbime ajrore, në përputhje me nenet 14, 23 dhe 24, të këtij Kodi;
- ç) një operator operon punë ajrore ose fluturime sportive, në kundërshtim me rregullat e përcaktuara në nenet 17, 18 dhe 24 të këtij Kodi;
- d) një anëtar i ekuipazhit të fluturimit ose çdo personel tjetër i aviacionit nuk ka një licence, certifikate ose dëshmi të vlefshme, në përputhje me dispozitat e neneve 26 deri në 28, të këtij Kodi;
- dh) operatori ajror cenon parimin e lirisë së vendosjes së çmimeve, si dhe të drejtën e publikut për t'u njohur me elementët e çmimit të përcaktuar për shërbimet ajrore në përputhje me nenin 29, të këtij Kodi;
- e) 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, të këtij Kodi;
- ë) një avion operohet pa pasur dokumentet e vlefshme, në përputhje me nenet 34 deri 39, të këtij Kodi;
- f) personi fizik që drejton avionin hyn brenda hapësirës ajrore shqiptare, pa lejen përkatëse apo ul/ngre avionin në një fushë fluturimi ose aeroport i cili nuk është i hapur për operate të trafikut ajror ndërkombëtar, siç përcaktohet në nenin 35, të këtij Kodi;
- g) pronari ose, në rastin e transportit ajror tregtar, operatori i avionit nuk mirëmban vazhdimisht avionin, në përputhje me kushtet e vlefshmërisë ajrore, sipas nenit 40, të këtij Kodi;
- gj) piloti në komandë nuk mban në bord dokumentet e përshkruara nga neni 48, 49, i këtij Kodi, ose refuzon t'ia paraqesë ato inspektorëve të autorizuar për kontroll;
- h) një subjekt i certifikuar për një aerodrom nuk e operon aerodromin, në përputhje me certifikatën e aerodromit dhe me manualin e shërbimeve dhe të operateve të aerodromit, siç përcaktohen në nenet 55, 55 dhe 58, të këtij Kodi;
- i) një operator ajror tregtar apo privat përdor aerodrome ose fusha uljeje që nuk përmbushin kërkesat e sigurisë së operateve, siç përcaktohet në këtë Kod dhe në aktet nënligjore të dala në zbatim të tij;
- j) sistemet radionaviguese, ndriçuese dhe meteorologjike në një aerodrom nuk përmbushin kërkesat e përcaktuara sipas këtij Kodi apo rregulloreve të nxjerra për zbatimin e tij;
- k) ndërtimet ndërhyjnë në instalimet e KLM-së, siç përcaktohet në nenin 61, të këtij Kodi;
- l) 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;
- ll) nuk riparohen apo zëvendësohen shenjat, në përputhje me nenin 64, të këtij Kodi;
- m) koordinatori i slotëve ose rregulluesi i orareve vepron në mënyrë diskriminuese dhe jotransparente, në kundërshtim me parashikimet në nenet 69 dhe 70, të këtij Kodi ose aktet përkatëse nënligjore të dala në zbatim të tij;
- n) enti menaxhues i aeroportit vepron në kundërshtim me parimet dhe rregullat për shërbimet e përpunimit në tokë, sipas neneve 73 dhe 74, ose akteve përkatëse nënligjore të dala në zbatim të tij;
- nj) operatori i avionit në fluturim ose në zonën e lëvizjes në një aerodrom operon në kundërshtim me nenet 83 deri në 85, të këtij Kodi;
- o) OSHLA-ja operon në kundërshtim me parashikimet e Kapitullit VI, të këtij Kodi ose akteve përkatëse nënligjore të dala në zbatim të tij;
- p) OSHLA-ja nuk përmbush rregullat dhe kërkesat për sistemin e ndërveprimit, përbërësit e tyre dhe procedurat, siç përcaktohet në këtë Kod dhe aktet nënligjore të

- dala në zbatim të tij;
- q) nuk realizohet njoftimi dhe raportimi i aksidenteve dhe incidenteve sipas parashikimeve në nenet 105 dhe 107, të këtij Kodi;
 - r) cenohet parimi i ruajtjes së konfidencialitetit të të dhënave personale dhe shpërndarjes së atyre të dhënave për të cilat merret dijeni për shkak të investigimit, përtej qëllimit të mbledhjes të të dhënave, siç përcaktohet në nenin 108;
 - rr) 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 118 deri 123, të këtij Kodi;
 - s) 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 nenin 125, 127 dhe 128 të këtij Kodi;
 - sh) 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;
 - t) dështon në përmblidhjen e ndonjë prej detyrimeve të përcaktuara në Kapitullin X të këtij Kodi dhe/ ose akteve nënligjore të dala për zbatim, 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 efikase.
 - th) operatori i një aeroporti operon pa pasur të miratuar një program lehtësirash të aeroportit, siç përcaktohet në nenin 130, të këtij Kodi;
 - u) cenohen të drejtat e pasagjerit, në përputhje me nënkapitullin VI, të kapitullit XI, të këtij Kodi, ose aktet nënligjore përkatëse të dala në zbatim të tij;
 - v) një transportues ajror, që ofron shërbime nga Republika e Shqipërisë, nuk mban një sigurim të detyrueshëm, në përputhje me nenet 154 dhe 155, të këtij Kodi.
 - w) Moszbatimi i neneve 157, 158 dhe 159, për kompensimin e pasagjerëve në rast të vonesave ose mohimit të hipjes në bord të avionit.

2. Procedurat e konstatimit, shqyrtimit, ankimimit dhe ekzekutimit të shkeljeve të dispozitave të këtij ligji dhe akteve nënligjore të dala në zbatim të tij, do të bëhen në përputhje me ligjin nr.10279, datë 20.5.2010, “Për kundërvajtjet administrative”.

Neni 162

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 163

Ankimi ndaj vendimeve të komisionit

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

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

KAPITULLI XIII **Dispozita të fundit**

Neni 164 **Aktet nënligjore**

1. Këshilli i Ministrave dhe ministrat përgjegjës për nxjerrjen e akteve nënligjore në zbatim të këtij Kodi të marrin masat për nxjerrjen e akteve nënligjore përkatëse brenda 24 (njëzet e katër) muajve nga hyrja në fuqi e këtij Kodi.
2. Aktet nënligjore në fuqi, në çastin e miratimit të këtij Kodi, të cilat nuk bien në kundërshtim me të, vazhdojnë të mbeten në fuqi deri në daljen e akteve nënligjore në zbatim të këtij Kodi.

Neni 165 **Shfuqizimet**

Ligji nr.10040, datë 22.12.2008, “Kodi Ajror i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, shfuqizohet.