

LIGJ
Nr.9658, datë 18.12.2006

PËR RATIFIKIMIN E “MARRËVESHJES SHUMËPALËSHE NDËRMJET KOMUNITETIT EUROPIAN DHE SHTETEVE ANËTARE TË TIJ, REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË, BOSNJËS DHE HERCEGOVINËS, REPUBLIKËS SË BULLGARISË, REPUBLIKËS SË KROACISË, REPUBLIKËS SË MAQEDONISË, REPUBLIKËS SË ISLANDËS, REPUBLIKËS SË MALIT TË ZI, MBRETËRISË SË NORVEGJISË, RUMANISË, REPUBLIKËS SË SERBISË DHE MISIONIT ADMINISTRATIV TË PËRKOHSHËM TË KOMBEVE TË BASHKUARA NË KOSOVË, PËR KRIJIMIN E NJË ZONE TË PËRBASHKËT TË AVIACIONIT EUROPIAN”

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet “Marrëveshja shumëpalëshe ndërmjet Komunitetit Europian dhe shteteve anëtare të tij, Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Republikës së Maqedonisë, Republikës së Islandës, Republikës së Malit të Zi, Mbretërisë së Norvegjisë, Rumanisë, Republikës së Serbisë dhe Misionit Administrativ të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, për krijimin e një zone të përbashkët të aviacionit europian”.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.5171, datë 28.12.2006 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJE SHUMËPALËSHE
NDËRMJET KOMUNITETIT EUROPIAN DHE SHTETEVE TË TIJ ANËTARE, REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË, BOSNJË-HERCEGOVINËS, REPUBLIKËS SË BULLGARISË, REPUBLIKËS SË KROACISË, ISH-REPUBLIKËS JUGOSLLAVE TË 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 KOSOVË¹ MBI KRIJIMIN E NJË ZONË TË PËRBASHKËT AVIACIONI EUROPIAN

Mbretëria e Belgjikës, Republika Çeke, Mbretëria e Danimarkës, Republika Federale e Gjermanisë, Republika e Estonisë, Republika e Greqisë, Mbretëria e Spanjës, Republika e Francës, Irlanda, Republika e Italisë, Republika e Qipros, Republika e Letonisë, Republika e Lituanisë, Dukati i Madh i Luksemburgut, Republika e Hungarisë, Malta, Mbretëria e Holandës, Republika e Austrisë, Republika e Polonisë, Republika e Portugalisë, Republika e Sllovenisë, Republika e Sllovakisë,

¹ Sipas Rezolutës së Këshillit të Sigurisë së Kombeve të Bashkuara nr.1244 e datës 10 qershor 1999.

Republika e Finlandës, Mbretëria e Suedisë, Mbretëria e Bashkuar e Britanisë së Madhe dhe Irlanda Veriore,

këtu e më poshtë të referuara si "Shtetet Anëtare të KE-së", dhe

Komuniteti European, këtu e më poshtë referuar si "Komuniteti" ose "Komuniteti European", dhe Republika e Shqipërisë, Bosnja dhe Hercegovina, Republika e Bullgarisë, Republika e Kroacisë, ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë, Republika e Islandës, Republika e Malit të Zi, Mbretëria e Norvegjisë, Rumania, Republika e Serbisë dhe Misioni i Përkohshëm Administrativ i Kombeve të Bashkuara në Kosovë,

vendet e sipërpërmendura, këtu e më poshtë, referuar së bashku si "Palët Kontraktuese".

Palët Kontraktuese:

duke njohur karakterin e integruar të aviacionit civil ndërkombëtar dhe duke dëshiruar të krijojnë një zonë të përbashkët aviacioni europian (ZPAE), bazuar në aksesin e ndërsjellë tregtar në tregjet e transportit ajror të Palëve Kontraktuese dhe lirisë së vendosjes, me kushte të barabarta të konkurrencës dhe respektimit të të njëjtave rregulla, duke përfshirë fushat e sigurisë, sigurimit, menaxhimit të trafikut ajror, harmonizimit social dhe mjedisit;

duke marrë në konsideratë se rregullat në lidhje me ZPAE-në do të zbatohen mbi baza shumëpalëshe në ZPAE dhe kështu që rregullat specifike kanë nevojë të përcaktohen në këtë drejtim;

duke rënë dakord se është e nevojshme që rregullat e ZPAE-së të bazohen në legjislacionin përkatës në fuqi të Komunitetit European, siç parashtrohet në shtojcën I të kësaj Marrëveshjeje, pa cenuar ato në përmbajtje të Marrëveshjes Themeluese të Komunitetit European;

duke njohur se përputhshmëria e plotë me rregullat e ZPAE-së autorizon Palët Kontraktuese të kenë avantazhe nga ZPAE-ja, duke përfshirë aksesin në treg;

duke pasur në mendje se përputhshmëria me rregullat e ZPAE-së, me përfshirjen e aksesit të plotë në treg nuk mund të arrihet me një hap të vetëm, por më tepër me anë të kalimit të lehtësuar nga masat specifike të kohëzgjatjes së kufizuar;

duke theksuar se, objekt i rregullimeve të përkohshme sipas nevojës, rregullat në lidhje me aksesin në treg të transportuesve ajrorë duhet të përjashtojnë kufizimet mbi frekuencat, kapacitetet, rrugët ajrore, llojin e avionit ose kufizime të ngjashme sipas marrëveshjeve ose masave dypalëshe të transportit ajror dhe se transportuesit ajrorë nuk duhet të hyjnë në marrëveshje tregtare ose masa të ngjashme, si kusht për aksesin në treg;

duke theksuar se transportuesit ajrorë duhet të trajtohen në mënyrë jodiskriminuese në lidhje me aksesin e tyre në infrastrukturën e transportit ajror, veçanërisht kur këto infrastruktura janë të kufizuara;

duke pasur në mendje se marrëveshjet e asocimit ndërmjet Komuniteteve Europiane dhe Shteteve të tyre Anëtare dhe Palëve të tjera Kontraktuese, si çështje parimore parashikojnë se, me qëllim sigurimin e një zhvillimi të koordinuar dhe liberalizimin progresiv të transportit midis Palëve në këto Marrëveshje, përshtatur ndaj nevojave reciproke tregtare, kushtet e aksesit të ndërsjellë në treg në transportin ajror duhet të trajtohen nga marrëveshje të veçanta;

duke pasur në mendje dëshirën e çdo pale të asociuar të krijojë ligjet e saj mbi transportin ajror dhe çështjet përkatëse, në përputhje me ato të Komunitetit European, me përfshirjen e atyre në lidhje me zhvillimet e ardhshme legjislative në Komunitet;

duke njohur rëndësinë e asistencës teknike në këtë aspekt;

duke vlerësuar se marrëdhëniet midis Komunitetit dhe Shteteve Anëtare të KE-së², Norvegjisë dhe Islandës duhet të vazhdojnë të administrohen nga Marrëveshja europiane e fushës ekonomike;

duke dëshiruar të lejojnë zgjerimin e mëtejshëm të zonës së aviacionit të përbashkët europian;

duke sjellë ndër mend negociatat midis Komunitetit European dhe Palëve të Asociuara, me qëllim lidhjen e marrëveshjeve mbi aspekte të caktuara të shërbimit ajror që çojnë në marrëveshje të ndërsjella të shërbimit ajror midis Shteteve Anëtare të KE-së dhe Palëve të Asociuara, në përputhje me ligjin e Komunitetit European,

kanë rënë dakord si më poshtë:

² Përshtatja ndaj ndryshueshmërisë.

Objektivat dhe parimet

Neni 1

1. Qëllimi i kësaj Marrëveshjeje është krijimi i një zone të përbashkët aviacioni europian, që këtu e më poshtë referohet si ZPAE. ZPAE do të bazohet në aksesin në tregun e lirë, lirinë e vendosjes, kushteve të barabarta të konkurrencës dhe rregullave të përbashkëta, duke përfshirë ato në zonat e sigurisë, sigurimit, menaxhimit të trafikut ajror, social dhe mjedisor. Për këtë qëllim, kjo Marrëveshje parashtron rregullat e zbatueshme midis Palëve Kontraktuese, sipas kushteve të parashtruara më poshtë. Këto rregulla përfshijnë dispozitat e përcaktuara nga legjislacioni, specifikuar në shtojcën I.

2. Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje do të zbatohen në shkallën që ato kanë të bëjnë me transportin ajror ose çështje që kanë lidhje me të, të përmendura në shtojcën I.

3. Kjo Marrëveshje përbëhet prej neneve, të cilat paraqesin funksionimin e përgjithshëm të ZPAE-së, që këtu quhet Marrëveshja kryesore, shtojcave, nga të cilat shtojca I përmban legjislacionin e Komunitetit Europian të zbatueshëm midis Palëve Kontraktuese, në kuadër të Marrëveshjes kryesore dhe protokolleve, nga të cilat të paktën njëra prej Palëve të Asociuara merr masa të përkohshme të zbatueshme ndaj saj.

Neni 2

1. Për qëllime të kësaj Marrëveshjeje:

a) termi "Marrëveshje" do të thotë Marrëveshje kryesore, shtojcat e saj, aktet e referuara në shtojcën I, si dhe protokollet e saj;

b) termi "Palë e Asociuar" do të thotë Republika e Shqipërisë, Bosnjë-Hercegovinës dhe Republika e Bullgarisë, Republika e Kroacisë, ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë, Republika e Malit të Zi, Rumania, Republika e Serbisë ose çdo shtet tjetër apo ent që do të jetë bërë Palë e kësaj Marrëveshjeje, sipas nenit 32;

c) një Palë shtesë e Asociuar është UNMIK-u, nënkupton Misionin e Përkohshëm Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë, sipas Rezolutës së Këshillit të Sigurisë së Kombeve të Bashkuara nr.1244 të datës 10 qershor 1999;

d) termi "Palë Kontraktuese" do të thotë, në lidhje me Komunitetin dhe Shtetet Anëtare të KE-së, Komuniteti dhe Shtetet Anëtare të KE-së, ose Komuniteti, ose Shtetet Anëtare të KE-së. Kuptimi që i atribuohet kësaj shprehjeje në çdo rast duhet të bëhen nga dispozitat përkatëse të kësaj Marrëveshjeje dhe nga kompetencat përkatëse të Komunitetit dhe Shteteve të tij Anëtare si më poshtë nga Marrëveshja e KE-së;

e) termi "Partneri ZPAE" do të thotë një Palë e Asociuar, Norvegjia ose Islanda;

f) termi "Marrëveshje e KE-së" do të thotë Marrëveshja e krijuar nga Komuniteti Europian;

g) termi "Marrëveshje MFEE" do të thotë Marrëveshja në fushën ekonomike europiane, si dhe protokollet dhe shtojcat e saj, nënshkruar më 2 maj 1992, në të cilën Komuniteti Europian, Shtetet Anëtare të tij, Islanda, Litenshtajni dhe Norvegjia janë Palë;

h) termi "Marrëveshje e Shoqatës" do të thotë secila prej këtyre marrëveshjeve që krijojnë një shoqatë ndërmjet Komunitetit Europian ose ndërmjet Komunitetit Europian dhe Shteteve Anëtare të tij nga njëra anë dhe Palës përkatëse të Asociuar nga ana tjetër;

i) termi "transportues ajror i ZPAE-së" do të thotë një transportues ajror që është i licencuar, siç parashikohet nga kjo Marrëveshje, në përputhje me dispozitat e akteve përkatëse të specifikuara në shtojcën I;

j) termi "Autoriteti kompetent i aviacionit civil" do të thotë një agjenci qeveritare ose ent që ushtron një të drejtë ligjore për të vlerësuar përputhshmërinë, për të vërtetuar dhe kontrolluar përdorimin ose shitjen e produkteve ose shërbimeve apo licencave brenda juridiksionit të një Pale Kontraktuese dhe mund të marrë masa zbatuese për t'u siguruar se produktet apo shërbimet e nxjerra në treg brenda juridiksionit të saj, janë në përputhje me kërkesat ligjore;

k) termi "Konventë" do të thotë Konventa mbi aviacionin ndërkombëtar civil, e hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944, si dhe amendamentet dhe shtojcat e saj;

l) termi "QVEZT" do të thotë zbatimi teknik i qiejve të vetëm europianë, që siguron një zhvillim të koordinuar, të sinkronizuar dhe shfrytëzimin e prodhimeve të reja të sistemeve ATM;

m) termi "Masterplan ATM" (Masterplani i menaxhimit të trafikut ajror) do të thotë pika e fillimit e QVEZT-së;

n) termi "Shtet Anëtar i KE-së" do të thotë një Shtet Anëtar i Komunitetit Europian.

2. Përdorimi i termave "vend", "(një) shtetas", "shtetas" ose "territor" nuk cenon statusin e secilës Palë Kontraktuese, sipas të drejtës ndërkombëtare.

Neni 3

Dispozitat e zbatueshme të akteve të referuara ose në përmbajtje të shtojcës I, të përshtatura në përputhje me shtojcën II ose në vendimet e komitetit të përbashkët do të jenë detyruese për Palët Kontraktuese dhe janë ose do të bëhen pjesë e rendit të brendshëm ligjor si më poshtë:³

a) një akt që i korrespondon një rregulloreje të Komunitetit Europian, do të bëhet pjesë e rendit të brendshëm ligjor të Palëve Kontraktuese;

b) një akt që i korrespondon një udhëzimi të Komunitetit Europian, do të lejojë autoritetet e Palëve Kontraktuese të zgjedhin formën dhe metodën e zbatimit.

Neni 4

Palët Kontraktuese do të marrin të gjitha masat e nevojshme, qoftë të përgjithshme apo specifike, për të siguruar përmbushjen e detyrimeve që lindin nga kjo Marrëveshje dhe do të heqin dorë nga çdo masë që mund të rrezikonte arritjen e objektivave të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 5

Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje nuk do të cenojnë marrëdhëniet midis Palëve Kontraktuese të Marrëveshjes EEA.

Mosdiskriminimi

Neni 6

Brenda fushës së veprimit të kësaj Marrëveshjeje dhe pa cenuar dispozitat specifike në përmbajtje të saj, do të ndalohet çdo diskriminim mbi baza kombësie.

E drejta e vendosjes

Neni 7

Brenda fushës së veprimit dhe kushteve të kësaj Marrëveshjeje dhe pa cenuar dispozitat e akteve përkatëse të specifikuar në shtojcën I, nuk do të ketë kufizime në lirinë e vendosjes së shtetasve të një Shteti Anëtar të KE-së ose një partneri ZPAE në territorin e ndonjërit prej tyre. Liria e vendosjes do të përfshijë të drejtën për të ndërmarrë dhe ndjekur aktivitetet si persona të vetëpunësuar dhe për të krijuar e menaxhuar sipërmarrje, në veçanti kompani apo firma sipas kushteve të parashtruara për shtetasit e saj nga ligji i vendit ku kjo vendosje është bërë. Kjo do të zbatohet gjithashtu për krijimin e agjencive, degëve ose filialeve nga shtetas të çdo Shteti Anëtar të KE-së ose partner ZPAE, të krijuar në territorin e çdonjërit prej tyre.

Neni 8

1. Brenda fushës së veprimit të kësaj Marrëveshjeje dhe pa cenuar dispozitat e akteve përkatëse të specifikuar në shtojcën I, kompanitë ose firmat të përbëra ose të organizuara në përputhje me ligjin e një Shteti Anëtar të KE-së ose një partneri ZPAE dhe duke pasur vendin e tyre kryesor të biznesit në ZPAE, do të trajtohen në të njëjtën mënyrë si personat fizikë që janë shtetas të Shteteve Anëtare të KE-së ose partnerëve të ZPAE.

2. Termat "kompani ose firma" do të thonë kompani ose firma të përbëra sipas ligjit civil ose

³ Duhet t'i referohemi shtojcës II në Marrëveshjen kryesore.

tregtar, duke përfshirë shoqëritë bashkëpunuese dhe persona të tjerë juridikë të administruar nga ligji publik ose privat, përveç atyre që janë jofitimprurëse.

Neni 9

1. Dispozitat e neneve 7 dhe 8 nuk do të zbatohen për aktivitetet, të cilat, në territorin e çdo Pale Kontraktuese, janë të lidhura herë pas here me ushtrimin e autoritetit zyrtar.

2. Dispozitat e neneve 7 dhe 8 dhe masat e marra në zbatim të tyre nuk do të cenojnë zbatueshmërinë e dispozitave të parashtruara nga ligji, rregulloret ose masat administrative të palëve kontraktuese në lidhje me hyrjen, vendbanimin dhe punësimin ose sigurimin e një trajtimi të veçantë për shtetasit e huaj, për arsye të politikës publike, sigurisë publike ose shëndetit publik.

Neni 10

1. Pa cenuar dispozitat më të favorshme në marrëveshjet ekzistuese dhe brenda fushës së veprimit të kësaj Marrëveshjeje, Palët Kontraktuese do të eliminojnë kufizimet dhe masat sasiore që kanë ndikim të barasvlefshëm, për transferimin e pajisjeve, furnizimeve, pjesëve të këmbimit dhe aparateve të tjera, ku ato janë të nevojshme për një transportues ajror ZPAE, për vazhdimin e sigurimit të shërbimeve të transportit ajror, sipas kushteve të parashikuara nga kjo Marrëveshje.

2. Detyrimi i përmendur në paragrafin 1 nuk i përjashton Palët Kontraktuese nga ndalimi ose vënia e kufizimeve mbi këto transferime të justifikuara për arsye të politikës publike ose sigurimit publik, mbrojtjes së shëndetit dhe jetës së njerëzve, kafshëve ose bimëve; apo mbrojtjes së pasurisë intelektuale, industriale dhe tregtare. Megjithatë, këto ndalime ose kufizime nuk do të përbëjnë një mënyrë të diskriminimit arbitrar ose një kufizim të fshehur për tregtinë midis Palëve Kontraktuese.

Sigurimi i aviacionit

Neni 11

1. Palët Kontraktuese do të vënë në përdorim mënyrat e përshtatshme për t'u siguruar se avioni i regjistruar në një Palë Kontraktuese përmbush standardet ndërkombëtare të sigurisë, të krijuara sipas Konventës, kur zbret në aeroporte të një Pale tjetër Kontraktuese dhe që do të jetë objekt i inspektimeve të ngritjes nga përfaqësues të autorizuar të asaj Pale tjetër Kontraktuese, në platformë dhe rreth avionit, për të kontrolluar vlefshmërinë e dokumenteve të avionit dhe atyre të ekuipazhit të tij, si dhe gjendjen e dukshme të avionit dhe pajisjeve të tij.

2. Një Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë në lidhje me standardet e sigurisë, të mbajtura nga Pala tjetër Kontraktuese, në fusha të ndryshme nga ato të mbuluara nga aktet e referuara në shtojcën I.

3. Asgjë në këtë Marrëveshje nuk do të interpretohet për të kufizuar autoritetin e një autoriteti kompetent të aviacionit civil, për të marrë të gjitha masat e përshtatshme dhe të menjëhershme sa herë që provohet se një produkt ose shërbim mund:

i) të mos arrijë të përmbushë standardet minimale që mund të krijohen sipas Konventës, ose
ii) kur shkakton shqetësime serioze, të krijuara nëpërmjet një inspektimi të referuar në paragrafin 1, që një avion ose operacion i një avioni nuk përmbush standardet minimale të krijuara sipas Konventës, ose

iii) kur shkakton probleme serioze që evidentojnë mungesa të mirëmbajtjes dhe administrimit efektiv të standardeve minimale të krijuara sipas Konventës.

4. Kur një autoritet kompetent i aviacionit civil merr masa sipas paragrafit 3, do të informojë menjëherë autoritetet kompetente të aviacionit civil të Palëve të tjera Kontraktuese për marrjen e këtyre masave, duke dhënë arsyet e veprimeve të tyre.

5. Kur masat e marra në zbatim të paragrafit 4 nuk janë ndërprerë, megjithëse baza e marrjes së tyre ka pushuar së ekzistuari, çdo Palë Kontraktuese mund ta referojë çështjen në komitetin e përbashkët.

6. Pala Kontraktuese e interesuar do të njoftojë Palët e tjera Kontraktuese në lidhje me çdo amendim në ligjin vendas, mbi statusin e autoritetit kompetent të aviacionit civil.

Sigurimi i aviacionit

Neni 12

1. Me qëllim ruajtjen e aviacionit civil kundër akteve të interferencës së paligjshme, Palët Kontraktuese do të sigurojnë që standardet bazë të përbashkëta dhe mekanizmat monitorues të përputhshmërisë mbi sigurimin e aviacionit, siç është përcaktuar në shtojcën I, të jenë zbatuar në çdo aeroport të vendosur në territoret e tyre.

2. Palët Kontraktuese do t'i sigurojnë njëra-tjetrës, sipas kërkesës, të gjithë asistencën e nevojshme për të parandaluar aktet e konfiskimit të paligjshëm të avionëve civilë dhe akte të tjera të paligjshme kundër sigurisë së këtyre avionëve, pasagjerëve dhe ekuipazhit të tyre, aeroportëve dhe mjediseve të lundrimit ajror dhe çdo kërcënim tjetër ndaj sigurisë së avionit civil.

3. Kur ndodh një incident ose rrezik i një incidenti të konfiskimit të paligjshëm të avionëve civilë ose akteve të tjera të paligjshme kundër sigurisë së këtyre avionëve, pasagjerëve dhe ekuipazhit të tyre, aeroportëve ose mjediseve të tjera të lundrimit ajror, Palët Kontraktuese do të asistojnë njëra-tjetrën duke lehtësuar komunikimet dhe duke marrë masa të tjera të nevojshme të synuara për t'i dhënë fund në mënyrë të shpejtë dhe të sigurt këtij incidenti ose rreziku.

4. Një Palë e Asociuar mund të jetë objekt inspektimi nga Komisioni European, në përputhje me legjislacionin përkatës të Komunitetit European, siç referohet në shtojcën I, dhe mund të kërkoet të marrë pjesë në inspektimet e Komisionit European në Palët e tjera Kontraktuese.

Menaxhimi i trafikut ajror

Neni 13

1. Palët Kontraktuese do të bashkëpunojnë në fushën e menaxhimit të trafikut ajror me synim zgjerimin e qiejve të vetëm europianë ndaj ZPAE-së, me qëllim zhvillimin e standardeve aktuale të sigurisë dhe efektivitetit të përgjithshëm për standardet e përgjithshme të trafikut ajror në Europë, për të optimizuar kapacitetet dhe minimizuar vonesat.

2. Me synim lehtësimin e zbatimit të legjislacionit të qiejve të vetëm europianë në territoret e tyre:

- Palët e Asociuara, brenda kufijve të kompetencave të tyre përkatëse, në rastin më të parë do të marrin masat e nevojshme për të rregulluar strukturat institucionale të menaxhimit të trafikut ajror të tyre ndaj qiejve të vetëm europianë, veçanërisht duke përcaktuar ose krijuar organe përkatëse kombëtare mbikëqyrëse të furnizuesve të shërbimit të menaxhimit të trafikut ajror⁴, minimalisht të pavarura nga ana funksionale;

- Komuniteti European do të shoqërojë Palët e Asociuara me iniciativa operacionale në fushat e shërbimeve të lundrimit ajror, hapësirës ajrore dhe ndërveprueshmërisë që buron nga Akti i qiejve të vetëm europianë, në veçanti nëpërmjet përfshirjes që në fillim të përpjekjeve të Palëve Kontraktuese përkatëse, për të krijuar blloqe funksionale të hapësirës ajrore.

3. Komuniteti European do të identifikojë që Palët e Asociuara të jenë plotësisht të shoqëruara me zhvillimin e një masterplani të MTA-së dhe brenda programit QVEZT të Komisionit.

Konkurrenca

Neni 14

1. Brenda fushës së veprimit të kësaj Marrëveshjeje, do të zbatohen dispozitat e shtojcës III. Kur rregullat mbi konkurrencën dhe ndihma shtetërore janë të përfshira në marrëveshje të tjera midis dy ose më shumë Palëve Kontraktuese, si marrëveshjet e shoqatës, këto rregulla do të zbatohen midis atyre Palëve.

2. Nenet 15, 16 dhe 17 nuk do të zbatohen në lidhje me dispozitat në shtojcën III.

⁴ Është paraqitur termi korrekt.

Zbatimi

Neni 15

1. Pa cenuar paragrafët 2 dhe 3, secila Palë Kontraktuese do të sigurojë që të drejtat që delegohen nga kjo Marrëveshje dhe në veçanti nga aktet e specifikuar në shtojcën I, mund të kërkohen para gjykatave kombëtare.

2. Në raste të cilat mund të cenojnë shërbimet aktuale ose të mundshme ajrore që do të autorizohen sipas kësaj Marrëveshjeje, institucionet e Komunitetit European do të gëzojnë kompetencat specifikiisht të dhëna ndaj tyre sipas dispozitave të akteve të referuara ose në përmbajtje të shtojcës I të kësaj Marrëveshjeje.

3. Të gjitha çështjet në lidhje me ligjshmërinë e vendimeve të marra nga institucionet e Komunitetit European sipas kësaj Marrëveshjeje, në veçanti sipas akteve të specifikuar në shtojcën I, do të jenë nën kompetencën ekskluzive të Gjykatës së Drejtësisë të Komuniteteve Europiane, që këtu quhet "Gjykata e Drejtësisë".

Interpretimi

Neni 16

1. Për sa kohë që dispozitat e kësaj Marrëveshjeje dhe dispozitat e akteve të specifikuar në shtojcën I janë identike në thelb në lidhje me rregullat korresponduese të Marrëveshjes së KE-së dhe në aktet e miratuara në zbatim të Marrëveshjes së KE-së, ato dispozita, gjatë kryerjes dhe zbatimit të tyre, do të interpretohen në përputhje me vendimet përkatëse të Gjykatës së Drejtësisë dhe Komisionit European, të dhëna para datës së nënshkrimit të kësaj Marrëveshjeje. Vendimet e dhëna pas datës së nënshkrimit të kësaj Marrëveshjeje do t'i komunikohen Palëve të tjera Kontraktuese. Me kërkesën e njëres prej Palëve Kontraktuese, implikimet e këtyre vendimeve do të vendosen nga komiteti i përbashkët, me qëllim sigurimin e mirëfunksionimit të kësaj Marrëveshjeje. Interpretimet ekzistuese do t'i komunikohen partnerëve të ECAA-s para datës së nënshkrimit të kësaj Marrëveshjeje. Vendimet e marra nga komiteti i përbashkët sipas kësaj procedure, do të jenë në përputhje me të drejtën e mbështetur në praktikën e mëparshme të Gjykatës së Drejtësisë.

2. Kur lind një çështje interpretimi e kësaj Marrëveshjeje, në lidhje me dispozitat e akteve, të specifikuar në shtojcën I ose të akteve të miratuara në zbatim të saj, identike në thelb me rregullat korresponduese të Marrëveshjes së KE-së dhe të akteve të miratuara në zbatim të asaj Marrëveshjeje, në një çështje të mbetur pezull para një gjykate të partnerit të ZPAE-së, gjykata pyet nëse e çmon të nevojshme për t'i mundësuar asaj të japë një vendim dhe në përputhje me shtojcën IV, Gjykata e Drejtësisë do të vendosë në lidhje me çështjen. Një partner i ECCA-së, me vendim dhe në përputhje me shtojcën IV, mund të përcaktojë deri në ç'shikallë dhe sipas cilave modaliteteve do ta zbatojnë këtë dispozitë gjykatat e tij. Ky vendim do t'i njoftohet depozitarit dhe Gjykatës së Drejtësisë. Depozitari do të informojë Palët e tjera Kontraktuese.

3. Kur, në përputhje me paragrafin 2, një gjykatë e një Pale Kontraktuese, kundër vendimeve të së cilës nuk ka zgjidhje gjyqësore sipas ligjit kombëtar, nuk është në gjendje të bëjë një referencë ndaj Gjykatës së Drejtësisë, çdo vendim i kësaj gjykate do të transmetohet nga Pala Kontraktuese e interesuar për komitetin e përbashkët, i cili do të veprojë në mënyrë që të ruajë interpretimin uniform të kësaj Marrëveshjeje. Nëse komiteti i përbashkët, brenda dy muajve kur një ndryshim midis rastit të praktikës së mëparshme të Gjykatës së Drejtësisë dhe një vendimi të një gjykate të kësaj Pale Kontraktuese, është paraqitur para saj, nuk ka arritur të ruajë interpretimin uniform të Marrëveshjes, mund të zbatohen procedurat e parashtruara në nenin 20.

Legjislacioni i ri

Neni 17

1. Kjo Marrëveshje nuk do të cenojë të drejtën e secilës Palë Kontraktuese, objekt i përputhjes me parimin e mosdiskriminimit dhe dispozitave të këtij neni dhe të nenit 18 (4), për të miratuar në mënyrë të njëanshme legjislacionin e ri ose për të amenduar legjislacionin e saj ekzistues në fushën e transportit ajror ose të një zone shoqëruese, të përmendur në shtojcën I. Palët e Asociuara nuk do ta miratojnë këtë legjislacion nëse nuk është në përputhje me këtë Marrëveshje.

2. Sapo një Palë Kontraktuese të ketë miratuar legjislacioni e ri ose një amendim ndaj këtij legjislacioni, ajo do të informojë Palët e tjera Kontraktuese nëpërmjet komitetit të përbashkët, jo më vonë se një muaj pas miratimit. Sipas kërkesës së çdo Pale Kontraktuese, komiteti i përbashkët, brenda dy muajve pas kësaj periudhe, do të shkëmbejë pikëpamjet në lidhje me implikimet e këtij legjislacioni të ri ose amendamenti për mirëfunksionimin e kësaj Marrëveshjeje.

3. Komiteti i përbashkët:

a) do të miratojë një vendim që rishikon shtojcën I, në mënyrë që të integrojë në të, nëse është e nevojshme mbi bazën e reciprocitetit, legjislacionin e ri ose amendamentin në fjalë; ose

b) do të miratojë një vendim me qëllim që legjislacioni i ri ose amendamenti në fjalë të konsiderohen në përputhje me këtë Marrëveshje; ose

c) do të vendosë mbi masa të tjera për të ruajtur mirëfunksionimin e kësaj Marrëveshjeje.

4. Për sa i përket legjislacionit, i cili është miratuar midis nënshkrimit të kësaj Marrëveshjeje dhe hyrjes së saj në fuqi dhe për të cilën janë informuar Palët e tjera Kontraktuese, data e referimit do të merret si data në të cilën është marrë informacioni. Data në të cilën komiteti i përbashkët do të arrijë një vendim nuk mund të jetë më para se gjashtëdhjetë ditë pas hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje.

Komiteti i përbashkët

Neni 18

1. Është krijuar një komitet i përbashkët, i cili do të jetë përgjegjës për administrimin e kësaj Marrëveshjeje dhe do të sigurojë zbatimin e përshtatshëm të saj, pa cenuar nenin 15(2) dhe (3) dhe nenet 21 dhe 22. Për këtë qëllim, ai do të bëjë rekomandime dhe do të marrë vendime në rastet e parashikuara nga kjo Marrëveshje. Vendimet e komitetit të përbashkët do të vihen në zbatim nga Palët Kontraktuese në përputhje me rregullat e tyre.

2. Komiteti i përbashkët do të përbëhet prej përfaqësuesve të Palëve Kontraktuese.

3. Komiteti i përbashkët do të veprojë unanimisht. Megjithatë komiteti i përbashkët mund të vendosë të paraqesë një procedurë të votimit të shumicës për çështje të caktuara specifike.

4. Për qëllim të zbatimit të përshtatshëm të kësaj Marrëveshjeje, Palët Kontraktuese do të shkëmbejnë informacion, midis të tjerash, mbi legjislacionin e ri ose vendimet e marra që paraqesin rëndësi për këtë Marrëveshje dhe, me kërkesë të çdo Pale, do të bëjnë konsultime brenda komitetit të përbashkët, duke përfshirë ato në lidhje me çështjet sociale.

5. Komiteti i përbashkët do të miratojë rregullat e tij procedurale.

6. Një partner i ZPAE-së ose Komuniteti European do të kryesojë në lidhje me delegimin ndaj komitetit të përbashkët, në përputhje me masat që do të paraqiten në rregullat e tyre procedurale.

7. Kryetari i komitetit të përbashkët do të zhvillojë takime e tij të paktën një herë në vit, me qëllim rishikimin e funksionimit të përgjithshëm të kësaj Marrëveshjeje dhe sa herë që kërkohet nga rrethana specifike, me kërkesë të një Pale Kontraktuese. Komiteti i përbashkët do të rishikojë në mënyrë të vazhdueshme zhvillimin e rastit të praktikës së mëparshme të Gjykatës së Drejtësisë të Komuniteteve Europiane. Për këtë qëllim, Komuniteti European do t'i transmetojë partnerëve të ZPAE-së të gjitha vendimet e Gjykatës së Drejtësisë të Komuniteteve Europiane që ndihmojnë në funksionimin e Marrëveshjes. Komiteti i përbashkët do të veprojë brenda tre muajve, në mënyrë që të ruajë interpretimin uniform të Marrëveshjes.

8. Komiteti i përbashkët mund të vendosë për të krijuar një palë operuese që mund të asistojë në kryerjen e detyrave të tij.

Neni 19

1. Një vendim i komitetit të përbashkët do të jetë detyrues për Palët Kontraktuese. Sa herë që një vendim i marrë nga komiteti i përbashkët përmban një kërkesë për masa që do të merren nga një Palë Kontraktuese, Pala e lartpërmendur do të marrë masat e nevojshme dhe do të informojë komitetin e përbashkët në lidhje me to.

2. Vendimet e komitetit të përbashkët do të publikohen në Fletoret Zyrtare të Bashkimit European dhe të partnerëve të ECCAA-së. Çdo vendim do të deklarohet datën e zbatimit të tij nga Palët Kontraktuese dhe çdo informacion tjetër të ngjashëm që paraqet interes për operatorët ekonomikë.

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

Neni 20

1. Komuniteti, duke vepruar së bashku me Shtetet Anëtare të KE-së ose një partner të ECAA-së mund të debatojë një çështje para komitetit të përbashkët që ka të bëjë me zbatimin ose interpretimin e kësaj Marrëveshjeje, përveç rasteve kur janë parashtruar procedura specifike në këtë Marrëveshje.

2. Kur një mosmarrëveshje është paraqitur para komitetit të përbashkët sipas paragrafit 1, do të bëhen konsultime të menjëhershme midis Palëve të mosmarrëveshjes. Në rastet kur Komuniteti Europian nuk është Palë e mosmarrëveshjes, një përfaqësues i Komunitetit mund të ftohet në konsultim nga njëra prej Palëve të mosmarrëveshjes. Palët e mosmarrëveshjes mund të propozojnë një zgjidhje që do t'i paraqitet menjëherë komitetit të përbashkët. Vendimet e marra nga komiteti i përbashkët sipas kësaj procedure respektojnë praktikën e mëparshme të Gjykatës së Drejtësisë.

3. Nëse komiteti i përbashkët, pas katër muajve nga data kur çështja është paraqitur para tij, nuk ka marrë vendim për të zgjidhur mosmarrëveshjen, Palët e mosmarrëveshjes mund ta adresojnë këtë mosmarrëveshje në Gjykatën e Drejtësisë, vendimi i së cilës në lidhje me të do të jetë i formës së prerë. Modalitetet, sipas të cilave këto referime mund t'i bëhen Gjykatës së Drejtësisë, parashtrohen në shtojcën IV.

4. Nëse komiteti i përbashkët nuk merr vendim brenda një periudhe katërmujore mbi një çështje që i është referuar, Palët Kontraktuese mund të marrin masat e nevojshme të sigurisë në përputhje me nenet 21 dhe 22 për një periudhë jo më shumë se gjashtë muaj. Pas kësaj periudhe, çdo Palë Kontraktuese mund ta denoncojë Marrëveshjen me efekt të menjëhershëm. Një Palë Kontraktuese nuk do të marrë masa sigurie mbi një çështje, e cila i është referuar Gjykatës së Drejtësisë, në përputhje me këtë Marrëveshje, përveç rasteve të përcaktuara në nenin 11(3) ose në përputhje me mekanizmat e parashikuar në aktet individuale të specifikuar në shtojcën I.

Masa sigurie

Neni 21

Pa cenuar nenin 11(3) dhe vlerësimet e sigurisë të përmendura në protokollet e kësaj Marrëveshjeje, masat e sigurisë do të kufizohen për sa i përket fushës së veprimit dhe kohëzgjatjes së tyre deri në shkallën që është e nevojshme, me synim përmirësimin e situatës. Këtyre masave do t'u jepet prioritet, në mënyrë që të kenë ndikime sa më të pakta në funksionimin e kësaj Marrëveshjeje.

Neni 22

1. Një Palë Kontraktuese që shqyrton marrjen e masave të sigurisë, do të njoftojë Palët e tjera Kontraktuese për këtë synim të saj nëpërmjet komitetit të përbashkët dhe do të sigurojë të gjithë informacionin e nevojshëm.

2. Palët Kontraktuese do të hyjnë në konsultime të menjëhershme në komitetin e përbashkët, me synim gjetjen e një zgjidhjeje gjerësisht të pranueshme.

3. Pa cenuar nenin 11(3), Pala Kontraktuese e interesuar mund të mos marrë masa sigurie, derisa të ketë kaluar një muaj nga data e njoftimit sipas paragrafit 1, nëse procedura e konsultimit, sipas paragrafit 2, nuk ka përfunduar para mbarimit të afatit të deklaruar.

4. Pala Kontraktuese e interesuar do të njoftojë pa vonesë komitetin e përbashkët në lidhje me masat e marra dhe do të sigurojë të gjithë informacionin e nevojshëm.

Zbulimi i informacionit

Neni 23

Përfaqësuesit, delegatët dhe ekspertët e Palëve Kontraktuese, si dhe zyrtarët dhe nëpunësit e tyre që veprojnë sipas kësaj Marrëveshjeje, edhe pasi detyrat e tyre të kenë pushuar, do të kërkohen të mos nxjerrin informacion që hyn në fushën e detyrimit të konfidencialitetit profesional, veçanërisht informacion mbi sipërmarrjet, marrëdhëniet e tyre të punës ose komponentët e kostos.

Vendet e treta dhe organizatat ndërkombëtare

Neni 24

1. Palët Kontraktuese do të konsultohen me njëra-tjetrën në kuadër të komitetit të përbashkët, me kërkesën e çdo Pale Kontraktuese, në përputhje me procedurat e parashtruara në nenet 25 dhe 26:

- a) mbi çështje të transportit ajror të trajtuara nga organizata ndërkombëtare; dhe
- b) mbi aspekte të ndryshme të zhvillimeve të mundshme në marrëdhëniet midis Palëve Kontraktuese dhe vendeve të treta në transportin ajror, dhe mbi funksionimin e elementeve të rëndësishme të marrëveshjeve dypalëshe dhe shumëpalëshe të lidhura në këtë fushë.

2. Konsultimet e parashikuara në paragrafin 1 do të zhvillohen brenda një muaji pas kërkesës dhe në raste urgjente, sa më parë që të jetë e mundur.

Neni 25

1. Synimet kryesore të konsultimeve të parashikuara në nenin 24 (1) (a) do të jenë:

- a) të vendosin bashkërisht nëse çështjet ngrenë probleme të interesit të përbashkët; dhe
- b) në varësi të natyrës së këtyre problemeve:
 - të shqyrtojnë bashkërisht nëse masa e Palëve Kontraktuese brenda organizatave ndërkombëtare të interesuara duhet të jenë të koordinuara, ose
 - të shqyrtojnë bashkërisht ndonjë metodë tjetër që mund të jetë e përshtatshme.

2. Palët Kontraktuese do të shkëmbejnë sa më parë që të jetë e mundur çdo informacion të rëndësishëm në lidhje me synimet e parashikuara në paragrafin 1.

Neni 26

Synimet kryesore të konsultimeve të parashikuara në nenin 24 (1)(b) do të jenë shqyrtimi i çështjeve të rëndësishme dhe shqyrtimi i çdo metode që mund të jetë e përshtatshme.

Masa të përkohshme

Neni 27

1. Protokollet I deri në IX vendosin masa të përkohshme dhe periudha korresponduese që zbatohen midis Komunitetit European dhe Shteteve Anëtare të KE-së nga njëra anë dhe Palës së interesuar të Asociuar nga ana tjetër. Në marrëdhënien midis Norvegjisë ose Islandës dhe një Pale të Asociuar do të zbatohen të njëjtat kushte si ato midis Komunitetit European dhe Shteteve Anëtare të KE-së nga njëra anë dhe Palës së interesuar të Asociuar nga ana tjetër.

2. Gjatë periudhave të përkohshme të referuara në paragrafin 1, elementet e rëndësishme të regjimit të transportit ajror midis dy Palëve të Asociuara do të vendosen mbi bazën e më kufizuesit të dy protokolleve që i referohen Palëve të Asociuara në fjalë.⁵

3. Kalimi gradual i secilës Palë të Asociuar për në zbatimin e plotë të ECCA do të jetë objekt i vlerësimeve. Vlerësimet do të kryhen nga Komuniteti European në bashkëpunim me Palën e interesuar të Asociuar. Kur një Palë e Asociuar është e bindur se janë plotësuar kushtet për plotësimin e periudhave të përkohshme të parashtruara në protokollin përkatës, do të informojë Komunitetin European në lidhje me kryerjen e një vlerësimi.

4. Nëse Komuniteti European vendos se janë plotësuar kushtet, ai do të informojë komitetin e përbashkët dhe do të vendosë më pas që Pala e interesuar e Asociuar të jetë e autorizuar për kalimin në periudhën tjetër të përkohshme ose sipas rastit, për përfshirjen e plotë në zonën e aviacionit të përbashkët europian.

5. Nëse Komuniteti European vendos se janë plotësuar kushtet, ai do t'i raportojë në lidhje me këtë komitetit të përbashkët. Komuniteti do t'i rekomandojë Palës së interesuar të Asociuar

⁵ Modifikimet e sugjeruara për të reflektuar se protokollet nuk janë lidhur midis Palëve të Asociuara dhe se, ligjërisht, nuk ka "periudhë të përkohshme" si të tillë midis këtyre Palëve.

përmirësime specifike dhe do të vendosë një periudhë zbatuese brenda së cilës, këto përmirësime mund të realizohen në mënyrë të arsyeshme. Para mbarimit të periudhës zbatuese, një vlerësim i dytë dhe nëse është nevojë edhe vlerësime të mëtejshme do të kryhen, nëse përmirësimet e rekomanduara janë zbatuar efektivisht dhe në mënyrë të kënaqshme.

Marrëdhënia me marrëveshjet dhe masat dypalëshe të transportit ajror

Neni 28

1. Dispozitat e kësaj Marrëveshjeje do të kenë përparësi mbi dispozitat e ngjashme të marrëveshjeve dhe/ose masave dypalëshe të transportit ajror në fuqi midis Palëve të Asociuara nga njëra anë dhe Komunitetit European, një Shteti Anëtar të KE-së, Norvegjisë ose Islandës nga ana tjetër, si dhe midis Palëve të Asociuara.

2. Pavarësisht nga paragrafi 1, gjatë periudhave të përkohshme të referuara në nenin 27, dispozitat në lidhje me pronësinë, të drejtat e trafikut, kapacitetin, frekuencat, tipin ose ndryshimin e avionit, ndarjen e kodit dhe vendosjen e çmimit të një marrëveshjeje ose mase dypalëshe në fuqi midis një Pale të Asociuar dhe Komunitetit European, një Shteti Anëtar të KE-së, Norvegjisë ose Islandës apo midis dy Palëve të Asociuara, do të zbatohen midis Palëve nëse kjo Marrëveshje dhe/ose masë dypalëshe është më fleksibël, për sa i përket lirisë për transportuesit ajrorë të interesuar, sesa dispozitat e protokollit të zbatueshëm në lidhje me Palën e interesuar të Asociuar.

3. Një mosmarrëveshje midis një Pale të Asociuar dhe një Pale tjetër Kontraktuese, nëse dispozitat e protokollit në lidhje me Palën e interesuar të Asociuar ose marrëveshjet dhe/ose masat dypalëshe janë më fleksibël, me synim zbatimin e plotë të ZPAE-së, do të zgjidhen në kuadër të mekanizmave të zgjidhjes së mosmarrëveshjeve të parashikuar në nenin 20. Mosmarrëveshja sesi duhet vendosur marrëdhënia midis protokolleve konfliktues, do të zgjidhet në të njëjtën mënyrë.

HYRJA NË FUQI, RISHIKIMI, PËRFUNDIMI DHE DISPOZITA TË TJERA

Neni 29

Hyrja në fuqi

1. Kjo Marrëveshje do të jetë objekt i ratifikimit ose miratimit nga nënshkruesit në përputhje me procedurat e tyre. Instrumentet e ratifikimit ose miratimit do të depozitohen pranë Sekretariatit të Përgjithshëm të Këshillit të Bashkimit European (Depozitari), i cili do të njoftojë për këtë nënshkruesit e tjerë, si dhe Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.

2. Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi ditën e parë të muajit të dytë pas datës së depozitimit të instrumentit të ratifikimit ose miratimit nga Komuniteti European dhe Shteteve Anëtare të KE-së dhe të paktën një Pale të Asociuar. Për secilin nënshkrues që ratifikon ose miraton këtë Marrëveshje pas kësaj date, ajo do të hyjë në fuqi ditën e parë të muajit të dytë pas depozitimit nga ky nënshkrues të instrumentit të saj të ratifikimit ose miratimit.

3. Pavarësisht nga paragrafët 1 dhe 2, Komuniteti European dhe Shtetet Anëtare të tij mund të vendosin të zbatojnë përkohësisht këtë Marrëveshje midis tyre nga data e nënshkrimit, duke njoftuar depozitarin, i cili do të njoftojë për këtë Palët e tjera Kontraktuese në përputhje me ligjin e brendshëm të tyre.

Neni 30

Rishikimi

Kjo Marrëveshje do të rishikohet me kërkesën e çdo Pale Kontraktuese dhe në çdo rast, 5 vjet pas hyrjes së saj në fuqi.

Neni 31

Mbarimi

1. Secila Palë Kontraktuese mund ta denoncojë Marrëveshjen duke njoftuar depozitarin, i cili do të njoftojë në lidhje me këtë mbarim Palët e tjera Kontraktuese, si dhe Organizatën Ndërkombëtare

të Aviacionit Civil. Nëse Marrëveshja denoncohet nga Komuniteti European dhe Shtetet Anëtare të KE-së, atëherë ajo do të pushojë së qenuri në fuqi një vit pas datës së njoftimit. Nëse Marrëveshja denoncohet nga një Palë Kontraktuese, atëherë ajo do të pushojë së qenuri në fuqi vetëm përsa i përket asaj Pale Kontraktuese, një vit pas datës së njoftimit. Megjithatë, shërbimet ajrore të operuara në datën e mbarimit të kësaj Marrëveshjeje, mund të vazhdojnë deri në fund të sezonit të programuar të Shoqatës Ndërkombëtare të Transportit Ajror (SHNTA), në të cilin hyn kjo datë e mbarimit.

2. Me aderimin në Bashkimin European të një Pale të Asociuar, ajo Palë do të pushojë automatikisht së qenuri një Palë e Asociuar sipas kësaj Marrëveshjeje dhe në vend të kësaj do të bëhet një Shtet anëtar i KE-së.

3. Kjo Marrëveshje nuk do të jetë më në fuqi ose nuk do të jetë më e pezulluar në lidhje me një Palë të Asociuar, nëse Marrëveshja e Shoqatës korresponduese pushon së qenuri në fuqi ose pezullohet.

Neni 32

Zgjerimi i ZPAE-së

Komuniteti European mund t'i kërkojë çdo shteti ose subjekti që përgatitet të krijojë ligjet e tij mbi transportin ajror dhe çështje shoqëruese në përputhje me ato të Komunitetit dhe me të cilat Komuniteti ka krijuar ose po krijon një kuadër të bashkëpunimit të ngushtë ekonomik, si një Marrëveshje Asocimi, të marrë pjesë në ZPAE. Për këtë qëllim Palët Kontraktuese do ta amendojnë Marrëveshjen në mënyrën e duhur.

Neni 33

Aeroporti i Gjibraltarit

1. Zbatimi i kësaj Marrëveshjeje në aeroportin e Gjibraltarit kuptohet të mos cenojë pozitat përkatëse ligjore të Mbretërisë së Spanjës dhe Mbretërisë së Anglisë, në lidhje me mosmarrëveshjen mbi sovranitetin e territorit në të cilin është vendosur aeroporti.

2. Zbatimi i kësaj Marrëveshjeje në aeroportin e Gjibraltarit do të pezullohet derisa të bëhen funksionale masat në deklaratën e përbashkët, të marra nga Ministrat e Jashtëm të Mbretërisë së Spanjës dhe Mbretërisë së Anglisë më 2 dhjetor 1987.

Neni 34

Gjuhët

Kjo Marrëveshje është bërë në një origjinal të vetëm në gjuhët zyrtare të institucioneve të Komuniteteve Europiane dhe të Palëve të tjera Kontraktuese, secili prej këtyre teksteve duke qenë autentik në mënyrë të barasvlefshme.

Në dëshmi të kësaj, nënshkruesit, përfaqësues fuqiplotë, të autorizuar posaçërisht, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

SHTOJCA I

RREGULLAT E ZBATUESHME PËR AVIACIONIN CIVIL

"Dispozitat e zbatueshme" të akteve të mëposhtme të Komunitetit European do të jenë të zbatueshme në përputhje me marrëveshjet kryesore dhe shtojcën II mbi adoptimet horizontale, për sa kohë që nuk specifikohet ndryshe në këtë shtojcë ose në protokollet I deri në IX pas saj. Nëse është e nevojshme, më pas parashtrihen adoptimet specifike për secilin akt individual:

A. Aksesi në treg dhe çështje ndihmëse

Nr.2407/92

Rregullorja e Këshillit (EEC) nr.2407/92, e datës 23 korrik 1992, mbi licencimin e transportuesve ajrorë.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri në 18 dhe shtojca, përveç referencës në nenin 13(3) deri në nenin 226 (ex 169) të Marrëveshjes së KE-së.

Nr. 2408/92

Rregullorja e Këshillit (EEC) nr.2408/92, e datës 23 korrik 1992, mbi aksesin për transportuesit ajrorë të Komunitetit në rrugët ajrore ndërkomunitare,

amenduar ose përshtatur nga:

- neni 29 i aktit në lidhje me kushtet e aderimit të Republikës së Austrisë, Republikës së Finlandës dhe Mbretërisë së Suedisë;

- vendimi i komitetit të përbashkët EEA nr.7/94, i datës 21 mars 1994, që amendon protokollin 47 dhe disa shtojca të Marrëveshjes së EEA-së;

- neni 20 i aktit në lidhje me kushtet e aderimit të Republikës Çeke, Republikës së Estonisë, Republikës së Qipros, Republikës së Letonisë, Republikës së Lituanisë, Republikës së Hungarisë, Republikës së Maltës, Republikës së Polonisë, Republikës së Sllovenisë dhe Republikës së Sllovakisë dhe masave në marrëveshjet mbi të cilat është krijuar Bashkimi Europian, që këtu quhen "Aktet e aderimit 2003".

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri në 15 dhe shtojcat I, II dhe III.

Nr.2409/92

Rregullorja e Këshillit (EEC) nr.2409/92, e datës 23 korrik 1992, mbi tarifrat dhe vlerat për shërbimet ajrore.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri në 10.

Nr.95/93

Rregullorja e Këshillit (EEC) nr.95/93, e datës 18 janar 1993, mbi rregullat e përbashkëta për ndarjen e intervaleve kohore në aeroportet e Komunitetit, amenduar nga:

- rregullorja (KE) nr.894/2002 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 27 maj 2002, që amendon rregulloren e Këshillit (EEC) nr.95/93.

- rregullorja (KE) nr.1554/2003 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 22 korrik 2003, që amendon rregulloren e Këshillit (EEC) nr.95/93;

- rregullorja (KE) nr.793/2004 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 21 prill 2004, që amendon rregulloren e Këshillit (EEC) nr.95/93;

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri në 12 dhe 14 a (2).

Për sa i përket zbatimit të nenit 12(2), termi "Komisioni" do të lexohet "Komiteti i përbashkët".

Nr.96/97

Direktiva e Këshillit nr.96/97, e datës 15 tetor 1996, mbi aksesin në tregun e platformave në aeroportet e Komunitetit.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri në 25 dhe shtojca.

Për sa i përket zbatimit të nenit 10, termi "Shtetet Anëtare" do të lexohet "Shtetet Anëtare të KE-së". Për sa i përket zbatimit të nenit 20(2), termi "Komision" do të lexohet "Komiteti i përbashkët".

Nr.785/2004

Rregullorja (KE) nr.785/2004 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 21 prill 2004, mbi kërkesat e sigurimit për transportuesit ajrorë dhe operatorët e avionëve.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri në 8 dhe 10(2).

B. Menaxhimi i trafikut ajror

Nr.549/2004

Rregullorja (KE) nr.549/2004 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 10 mars 2004, duke paraqitur kuadrin për krijimin e qiejve të vetëm europianë (Rregullorja kuadër).

Dispozitat e zbatueshme: nenet 1 deri në 4,6 dhe 9 deri në 14.

Nr.550/2004

Rregullorja (KE) nr.550/2004 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 10 mars 2004, mbi sigurimin e shërbimeve të lundrimit ajror në qiejt e vetëm europianë (Rregullorja e sigurimit të shërbimit).

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri në 19, shtojcat I dhe II.

Nr.551/2004

Rregullorja (KE) nr.551/2004 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 10 mars 2004,

mbi organizimin dhe përdorimin e hapësirës ajrore në qiejt e vetëm europianë (Rregullorja e hapësirës ajrore).

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri në 11.

Nr.552/2004

Rregullorja (KE) nr.552/2004 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 10 mars 2004, mbi ndërveprueshmërinë e rrjetit të menaxhimit të trafikut ajror europian (Rregullorja e ndërveprueshmërisë).

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 12, shtojcat I deri në V.

Nr.2096/2005

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.2096/2005, e datës 20 dhjetor 2005, që parashtron kërkesat e përbashkëta për sigurimin e shërbimeve të lundrimit ajror.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 9, shtojcat I deri V.

Nr.2150/2005

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.2150/2005, e datës 23 dhjetor 2005, që parashtron rregullat e përbashkëta për përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 9, shtojca.

C. Sigurimi i aviacionit

Nr.3922/91

Rregullorja e Këshillit (EEC) nr.3922/91, e datës 16 dhjetor 1991, mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil,

amenduar nga:

- rregullorja e Komisionit (KE) nr.2176/96, e datës 13 nëntor 1996, që amendon ecurinë shkencore dhe teknike të Rregullores së Këshillit (EEC) nr.3922/91;

- rregullorja e Komisionit (KE) nr.1069/1999, e datës 25 maj 1999, që përshtat ecurinë shkencore dhe teknike të rregullores së Këshillit (EEC) nr.3922/91;

- rregullorja e Komisionit (KE) nr.2871/2000, e datës 28 dhjetor 2000, që përshtat ecurinë shkencore dhe teknike të Rregullores së Këshillit (EEC) nr.3922/91, mbi harmonizimin e kërkesave teknike dhe procedurave administrative në fushën e aviacionit civil;

- rregullorja (KE) nr.1592/2002 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 15 korrik 2002, mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe që krijon një Agjenci Europiane të Sigurimit të Aviacionit.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri në 10, 12 deri në 13, me përjashtim të nenit 4(1) dhe neni 8(2), fjalia e dytë, shtojcat I deri në III.

Për sa i përket zbatimit të nenit 12, "Shtetet Anëtare" do të lexohen "Shtetet Anëtare të KE-së".

Nr.94/56

Direktiva e Këshillit nr.94/56/EC, e datës 21 nëntor 1994, që vendos parimet themelore në lidhje me hetimet e aksidenteve dhe incidenteve të aviacionit civil.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 12.

Për sa i përket zbatimeve të nenit 9 dhe 12, termi "Komision" do të lexohet "të gjitha Palët e tjera Kontraktuese të ZPAE-së".

Nr.1592/2002

Rregullorja (KE) nr.1592/2002 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 15 korrik 2002, mbi rregullat e përbashkëta në fushën e aviacionit civil dhe në krijimin e një Agjencie Europiane të Sigurimit të Aviacionit,

amenduar nga:

- rregullorja (KE) nr.1643/2003 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 22 korrik 2003, që amendon rregulloren (KE) nr.1592/2002;

- rregullorja e Komisionit (KE) nr.1701/2003, e datës 14 shtator 2003, që përshtat nenin 6 të rregullores (KE) nr.1592/2002.

Dispozitat e zbatueshme: nenet 1 deri 57, shtojcat I dhe II.

Nr.2003/42

Direktiva 2003/42/KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 13 qershor 2003, mbi ngjarjen e raportuar në aviacionin civil.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 11, shtojcat I dhe II.

Nr.1702/2003

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.1702/2003, e datës 24 shtator 2003, parashtron rregullat zbatuese për sigurinë e aviacionit dhe certifikimin mjedisor të avionëve dhe prodhimeve, pjesëve dhe pajisjeve të ngjashme, si dhe për certifikimin e organizatave të dizenjimit dhe prodhimit,

amenduar nga:

- rregullorja e Komisionit (KE) nr.381/2005, e datës 7 mars 2005, që amendon rregulloren (EK) nr.1702/2003.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 4, shtojca. Periudhat e përkohshme të referuara në këtë rregullore do të vendosen nga komiteti i përbashkët.

Nr.2042/2003

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.2042/2003, e datës 20 nëntor 2003, mbi sigurimin e aviacionit të vazhdueshëm të avionëve dhe prodhimeve, pjesëve dhe pajisjeve aeronautike dhe mbi miratimin e organizatave dhe personelit të përfshirë në këto detyra.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 6, shtojcat I deri IV.

Nr.104/2004

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.104/2004, e datës 22 janar 2004, që parashtron rregullat mbi organizimin dhe përbërjen e Bordit të Apelit të Agjencisë Europiane të Sigurimit të Aviacionit.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 7 dhe shtojca.

Nr.488/2005

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.488/2005, e datës 21 mars 2005, mbi tarifrat dhe pagesat e vëna nga Agjencia Europiane e Sigurimit të Aviacionit.

Nr.2111/2005

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.2111/2005 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 14 dhjetor 2005, mbi krijimin e listës së Komunitetit të transportuesve ajrorë që janë objekt i një ndalimi operues brenda Komunitetit dhe mbi informimin e pasagjerëve të transportit ajror mbi identitetin e transportuesit ajror operues dhe kundërshtimin e nenit 9 të direktivës 2004/36/KE.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 13, shtojca.

D. Sigurimi i aviacionit

Nr.2320/2002

Rregullorja (KE) nr.2320/2002 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 16 dhjetor 2002, që krijon rregulla të përbashkëta në fushën e sigurisë së aviacionit civil,

amenduar nga:

- rregullorja (KE) nr.2320/2002 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 29 prill 2004, që amendon rregulloren (KE) nr.2320/2002.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 12 dhe shtojca.

Nr.622/2003

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.622/2003, e datës 4 prill 2003, që parashtron masa për zbatimin e standardeve bazë të përbashkëta mbi sigurinë e aviacionit,

amenduar nga:

- rregullorja e Komisionit (KE) nr.68/2004, e datës 15 janar 2004, që amendon rregulloren (KE) nr.622/2003,

- rregullorja e Komisionit (KE) nr.781/2005, që amendon rregulloren e Komisionit (KE) nr.622/2003;

- rregullorja e Komisionit (KE) nr.857/2005, e datës 6 qershor 2005, që amendon rregulloren e Komisionit (KE) nr.622/2003.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 5 dhe shtojca.

Nr.1217/2003

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.1217/2003, e datës 4 korrik 2003, që përcakton specifikime të përbashkëta për programet e kontrollit të cilësisë së sigurimit të aviacionit kombëtar civil.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 11, shtojcat I dhe II.

Nr.1486/2003

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.1486/2003, e datës 22 gusht 2003, që parashtron procedurat për kryerjen e inspektimeve të Komisionit në fushën e sigurisë së aviacionit civil.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 16.

Nr.1138/2004

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.1138/2004, e datës 21 qershor 2004, që përcakton një përkufizim të përbashkët të pjesëve kritike të zonave të kufizuara të sigurisë nëpër aeroporte.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 8.

E. Mjedisi

Nr.89/629

Direktiva e Këshillit nr.89/629/EEC, e datës 14 dhjetor 1989, mbi kufizimin e emetimit të zhurmës nga avionët reaktivë subsonikë.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 8.

Nr.92/14

Direktiva e Këshillit nr.92/14, e datës 2 mars 1992, mbi kufizimin e operimit të avionëve, të trajtuar nga pjesa II kapitulli 2 volumni 1 i shtojcës 16 të Konventës së aviacionit ndërkombëtar civil, edicioni i dytë (1988),

amenduar nga:

- direktiva e Këshillit nr.98/20/KE, e datës 30 mars 1998, që amendon direktivën 92/14/EEC;

- direktiva e Komisionit nr.1999/28/KE, e datës 21 prill 1999, që amendon shtojcën e direktivës së Këshillit nr.92/14/EEC;

- rregullorja e Komisionit (KE) nr.991/2001, e datës 21 maj 2001, që amendon shtojcën e direktivës së Këshillit nr.92/14/EEC;

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 11 dhe shtojca.

Nr.2002/30

Direktiva No 2002/30 KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 26 mars 2002, mbi krijimin e rregullave dhe procedurave në lidhje me prezantimin e kufizimeve operuese që kanë lidhje me zhurmën në aeroportet e Komunitetit,

ndryshuar ose përshtatur nëpërmjet aktit të aderimit 2003.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 15, shtojcat I dhe II.

Nr.2002/49

Direktiva 2002/49/KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 25 qershor 2002, në lidhje me vlerësimin dhe menaxhimin e zhurmës mjedisore.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 16, shtojcat I deri IV.

F. Aspekte sociale

Nr.1989/391

Direktiva e Këshillit nr.89/391/EEC, e datës 12 qershor 1989, mbi prezantimin e masave që nxisin përmirësimet në sigurinë dhe shëndetin e punëtorëve në punë.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 16 dhe 18-19.

Nr.2003/88

Direktiva Nr.2003/88/KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 4 nëntor 2003, në lidhje me disa aspekte të organizimit të orarit të punës.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 19, 21 deri 24 dhe 26 deri 29.

Nr.2000/79

Direktiva e Këshillit nr.2000/79, e datës 27 nëntor 2000, në lidhje me Marrëveshjen Europiane mbi organizimin e kohës së punës së punëtorëve të lëvizshëm në aviacionin civil, kryer nga Shoqata e Linjave Ajrore Europiane (SHLAE), Federata Europiane e Punëtorëve të Transportit (FEPT), Shoqata Europiane e Kabinave të Pilotazhit (SHEKP), Shoqata e Linjave Ajrore të Rajoneve Europiane (SHLARE) dhe Shoqata Ndërkombëtare e Transportuesve Ajrorë (SHNTA).

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 5.

G. Mbrojtja e konsumatorit

Nr.90/314

Direktiva e Këshillit nr.90/314/EEC, e datës 13 qershor 1990, mbi udhëtimin e organizuar, pushimet e organizuara dhe turet e organizuara.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 10.

Nr.92/59

Direktiva e Këshillit nr.92/59/EEC, e datës 29 qershor 1992, mbi sigurinë e përgjithshme të prodhimit.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 19.

Nr.93/13

Direktiva e Këshillit nr.93/13/EEC, e datës 5 prill 1993, mbi kushtet e padrejta në kontratat e konsumatorëve.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 10 dhe shtojca.

Për sa i përket zbatimit të nenit 10, termi "Komision" do të lexohet " të gjitha Palët e tjera kontraktuese të ZPAE-së".

Nr.95/46

Direktiva nr.95/46/KE e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 24 tetor 1995, mbi mbrojtjen e individëve në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe mbi lëvizjen e lirë të këtyre të dhënave.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 34.

Nr.2027/97

Rregullorja e Këshillit (KE) nr.2027/97, e datës 9 tetor 1997, mbi përgjegjësinë e transportuesit ajror në rast aksidentesh, amenduar nga:

- rregullorja (KE) nr.889/2002 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 13 maj 2002, që amendon rregulloren e Këshillit (KE) nr.2027/97.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 8.

Nr.261/2004

Rregullorja (KE) nr.261/2004 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 11 shkurt 2004, që vendos rregulla të përbashkëta mbi kompensimin dhe asistencën ndaj pasagjerëve në rast të bordingut të mohuar dhe anulimit ose vonesës së gjatë të fluturimeve dhe rregullorja shfuqizuese (EEC) nr.295/91.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 17.

H. Legjislacion tjetër

Nr.2299/1989

Rregullorja e Këshillit (EEC) nr.2299/1989, e datës 24 korrik 1989, që paraqet kodin e sjelljes për sistemin kompjuterik të rezervimeve,

amenduar nga:

- rregullorja e Këshillit (EEC) nr.3089/93, e datës 29 tetor 1993, që amendon rregulloren (EEC) nr.2299/89;

- rregullorja e Këshillit (KE) nr.323/1999, e datës 8 shkurt 1999, që amendon rregulloren (EEC) nr.2299/89.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 22 dhe shtojca.

Nr.91/670

Direktiva e Këshillit nr.91/670/EEC, e datës 16 dhjetor 1991, mbi pranimin e ndërsjellë të licencave të personelit për ushtrimin e funksioneve në aviacionin civil.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 8 dhe shtojca.

Nr.3925/91

Rregullorja e Këshillit (EEC) nr.3925/91, e datës 19 dhjetor 1991, në lidhje me eliminimin e kontrolleve dhe formaliteteve të zbatueshme për kabinën dhe vendin e ruajtjes së bagazheve të personave që bëjnë një fluturim ndërkomunitar dhe bagazhi i personave që bëjnë një kalim detar ndërkomunitar.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 5.

Nr.437/2003

Rregullorja (KE) nr.437/2003 e Parlamentit Europian dhe e Këshillit, e datës 27 shkurt 2003, mbi kthimet statistike në lidhje me ngarkesën e pasagjerëve, ngarkesës dhe postës ajrore,

amenduar nga:

- rregullorja e Komisionit (KE) nr.1358/2003, e datës 31 korrik 2003, që implementon rregulloren (KE) nr.437/2003 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 11, shtojcat I dhe II.

Nr.1358/2003

Rregullorja e Komisionit (KE) nr.1358/2003, e datës 31 korrik 2003, që implementon rregulloren (KE) nr.437/2003 të Parlamentit Europian dhe të Këshillit mbi kthimet statistikore në lidhje me transportuesin e pasagjerëve, ngarkesën dhe postën ajrore dhe që amendon shtojcat I dhe II

të saj.

Dispozita të zbatueshme: nenet 1 deri 4, shtojcat I deri III.

Nr.2003/96

Dirktiva e Këshillit nr.2003/96/KE, e datës 27 tetor 2003, që rishtrukturon kuadrin e Komunitetit për tatimin e prodhimeve energjike dhe energjisë.

Dispozita të zbatueshme: nenet 14, paragrafët 1(b) dhe 2.

SHTOJCA II

PËRSHTATJE HORIZONTALE DHE DISA RREGULLA PROCEDURALE

Dispozitat e akteve të specifikuar në shtojcën I do të jenë të zbatueshme në përputhje me Marrëveshjen dhe pikat 1 deri në 4 të kësaj shtojce, për sa kohë që nuk parashikohet ndryshe në shtojcën I. Përshtatjet specifike të nevojshme për aktet individuale janë parashtruar në shtojcën I.

Kjo Marrëveshje është e zbatueshme në pajtim me rregullat procedurale të parashikuara në pikat 5 dhe të kësaj shtojce.

1. Pjesët hyrëse të akteve

Përmbledhjet e akteve të specifikuar nuk janë përshtatur për qëllime të Marrëveshjes. Ato janë të rëndësishme në shkallën e nevojshme për interpretimin dhe zbatimin e duhur, brenda kuadrit të Marrëveshjes, të dispozitave në përmbajtje të këtyre akteve.

2. Terminologjia specifike e akteve

Termet e mëposhtëm të përdorur nga aktet specifikuar në shtojcën I do të lexohen si më poshtë:

a) Termi "Komunitet" do të lexohet "Zona europiane e aviacionit civil".

b) Termet "ligji i Komunitetit", "legjisllacioni i Komunitetit", "instrumentet e Komunitetit" dhe "Marrëveshja e KE-së" do të lexohen "Marrëveshja ZPAE".

c) Termi "Aeroport i Komunitetit" do të lexohet "Aeroport i vendosur në zonën europiane të përbashkët të aviacionit".

d) Termi "Fletore Zyrtare e Komuniteteve Europiane" do të lexohet "Fletore Zyrtare e Palëve Kontraktuese".

e) Termi "Transportuesi ajror i Komunitetit" do të lexohet "Transportuesi ajror i ZPAE".

3. Referencat për shtetet anëtare

Pa cenuar pikën 4 të kësaj shtojce, sa herë që aktet e specifikuar në shtojcën I përmbajnë referenca për "Shtetin (shtetet) Anëtare", referencat do të kuptohen që përfshijnë, përveç Shteteve Anëtare të KE-së, edhe partnerët e ZPAE.

4. Dispozitat mbi komitetet e Komunitetit European dhe Konsultimi i Palëve të Asociuara

Ekspertët e Palëve të Asociuara do të konsultohen nga Komisioni European dhe do t'u jepet mundësia të japin këshillën e tyre sa herë që aktet e specifikuar parashikojnë konsulencë nga Komisioni European i komiteteve të Komunitetit European dhe do t'u jepet mundësia të japin këshillën ose mendimin e tyre.

Çdo konsultim do të përbëhet prej një takimi të kryesuar nga Komisioni European dhe do të zhvillohet në komitetin e përbashkët, me ftesë të Komisionit European, para konsultimit të komitetit përkatës të Komunitetit European. Komisioni European do t'i japë të gjithë informacionin e nevojshëm secilës Palë të Asociuar, të paktën dy javë para takimit, për sa kohë që rrethana specifike nuk kërkojnë një njoftim më të shkurtër.

Palët e Asociuara do të ftohen t'i paraqesin Komisionit European mendimet e tyre. Komisioni European do të marrë në konsideratë këshillën e dhënë nga Palët e Asociuara.

Dispozitat e mësipërme nuk do të zbatohen për zbatimin e rregullave të konkurrencës të parashtruara në këtë Marrëveshje, që do të udhëhiqen nga procedura specifike të konsultimit, të parashtruara sipas shtojcës III.

5. Bashkëpunimi dhe shkëmbimi i informacionit

Për të lehtësuar ushtrimin e kompetencave përkatëse të autoriteteve kompetente të Palëve Kontraktuese, këto autoritete, sipas kërkesës, do të shkëmbejnë të gjithë informacionin e nevojshëm mbi baza të ndërsjella, për mirëfunksionimin e kësaj Marrëveshjeje.

6. Referenca ndaj gjuhëve

Palët Kontraktuese do të jenë të autorizuara të përdorin në procedurat e krijuara në shtrirjen e

Marrëveshjes dhe pa cenuar shtojcën IV, çdo gjuhë zyrtare të Komuniteteve Europiane ose të Palës tjetër Kontraktuese. Megjithatë, Palët Kontraktuese janë të ndërgjegjshme se përdorimi i gjuhës angleze do t'i lehtësojë këto procedura. Nëse në një dokument zyrtar është përdorur një gjuhë që nuk është gjuhë zyrtare e institucioneve të Komuniteteve Europiane, një përkthim në gjuhën zyrtare të institucioneve të Komuniteteve Europiane do të dorëzohet menjëherë, duke marrë parasysh dispozitën e fjalisë paraardhëse. Nëse një Palë Kontraktuese ka synim të përdorë në procedurë gojore, një gjuhë që nuk është gjuha zyrtare e institucioneve të Komuniteteve Europiane, ajo Palë Kontraktuese do të sigurojë përkthim simultan në anglisht.

SHTOJCA III RREGULLAT MBI KONKURRENCËN DHE NDIHMËN SHTETËRORE TË REFERUAR NË NENIN 14

Neni 1 **Monopolet shtetërore**

Një Palë e Asociuar do të përshtatet në mënyrë progresive ndaj monopoleve të çdo shteti të karakterit tregtar, në mënyrë që të sigurojë që nga fundi i periudhës së dytë të referuar në protokollin e kësaj Marrëveshjeje, që përmban masat e përkohshme në lidhje me Palën e Asociuar të interesuar, të mos ekzistojë asnjë diskriminim për sa i përket kushteve sipas të cilave janë prokuruar mallrat dhe tregtuar midis shtetasve të Palëve Kontraktuese. Komiteti i përbashkët do të informohet mbi masat e miratuara për arritjen e këtij objekti.

Neni 2 **Përafrimi i ndihmës shtetërore dhe legjislacioni i konkurrencës**

1. Palët Kontraktuese njohin rëndësinë e përafrimit të legjislacionit ekzistues mbi ndihmën shtetërore dhe konkurrencën e Palëve të Asociuara me atë të Komunitetit Europian. Palët e Asociuara do të përpiqen të sigurojnë që ligjet e tyre ekzistuese dhe të ardhshme mbi ndihmën shtetërore dhe konkurrencën do të përafrohen gradualisht me legjislacionin e Komunitetit Europian.

2. Ky përafrim do të fillojë me hyrjen në fuqi të kësaj Marrëveshjeje dhe do të shtrihet gradualisht në të gjitha elementet e ndihmës shtetërore të Komunitetit Europian dhe dispozitave të konkurrencës, të referuara në këtë shtojcë, nga fundi i periudhës së dytë të referuara në protokollin e kësaj Marrëveshjeje, i cili përmban masa të përkohshme në lidhje me Palën e Asociuar të interesuar. Pala e Asociuar do të përcaktojë gjithashtu, në marrëveshje me Komisionin Europian, modalitetet për monitorimin e zbatimit të përafrimit të legjislacionit dhe masat që duhen marrë për zbatimin e ligjit.

Neni 3 **Rregullat e konkurrencës dhe dispozita të tjera ekonomike**

1. Praktikave të mëposhtme nuk janë në përputhje me mirëfunksionimin e Marrëveshjes, për sa kohë që ato mund të cenojnë tregtinë midis dy ose më shumë Palëve Kontraktuese:

i) të gjitha marrëveshjet midis sipërmarrjeve, vendimeve nga shoqatat e sipërmarrjeve dhe praktikave të bashkërenduara midis sipërmarrjeve që kanë si objektin ose efektin e tyre, parandalimin, kufizimin ose shtrembërimin e konkurrencës;

ii) abuzimi nga një ose më shumë sipërmarrje të një pozicioni dominues në territoret e Palëve Kontraktuese në tërësi ose në një pjesë kryesore të saj;

iii) çdo ndihmë shtetërore, që shtrembëron ose rrezikon të shtrembërojë konkurrencën duke favorizuar disa sipërmarrje ose produkte.

2. Çdo praktikë në kundërshtim me këtë nen do të vlerësohet mbi bazën e kritereve që linden nga zbatimi i rregullave të konkurrencës, të zbatueshme në Komunitetin Europian, në veçanti nga nenet 81, 82, 86 dhe 87 të Marrëveshjes së KE-së dhe instrumentet interpretative, të miratuara nga institutet e Komunitetit Europian.

3. Çdo Palë e Asociuar do të sigurojë që një organi publik, operacionalisht i pavarur, t'i besohen kompetencat e nevojshme për zbatimin e plotë të paragrafit 1 (i) dhe (ii), në lidhje me

sipërmarrjet private dhe publike dhe sipërmarrjet të cilave u janë dhënë të drejta speciale.

4. Çdo Palë e Asociuar do të caktojë ose krijojë një autoritet operacionalisht të pavarur, të cilit i besohen kompetencat e nevojshme për zbatimin e plotë të paragrafit 1 (iii). Autoriteti, midis të tjerash, do të ketë kompetencat për të autorizuar skemat e ndihmës shtetërore dhe grandet e ndihmës individuale në përputhje me paragrafin 2, si dhe kompetenca për të urdhëruar kompensimin e ndihmës shtetërore që janë dhënë në mënyrë të paligjshme.

5. Secila Palë Kontraktuese do të sigurojë transparencë në fushën e ndihmës shtetërore, midis të tjerash, duke i siguruar Palëve të tjera Kontraktuese, një raport të rregullt vjetor ose ekuivalent, duke ndjekur metodologjinë dhe paraqitjen e vëzhgimit të Komunitetit Europian mbi ndihmën shtetërore. Sipas kërkesës nga një Palë Kontraktuese, Pala tjetër Kontraktuese do të japë informacion mbi çështje të caktuara individuale të ndihmës individuale.

6. Çdo Palë e Asociuar do të ndërtojë skema ndihme të inventarit të gjithanshëm para krijimit të autoritetit të referuar në paragrafin 4 dhe do t'i listojë këto skema ndihme me kriteret e referuara në paragrafin 2.

7. a) Për qëllime të zbatimit të dispozitave të paragrafit 1(iii), Palët Kontraktuese pranojnë se gjatë periudhave të referuara në protokollin e kësaj Marrëveshjeje, që përmban masa të përkohshme në lidhje me një Palë të Asociuar, çdo ndihmë publike e dhënë nga Pala e Asociuar e interesuar do të vlerësohet duke marrë në konsideratë se ajo Palë e Asociuar do të konsiderohet si një zonë identike me ato zona të Komunitetit Europian, të përshkruara në nenin 87(3)(a) të Marrëveshjes që krijon Komunitetin Europian.

b) Nga fundi i periudhës së parë të referuar në protokollin e kësaj Marrëveshjeje që përmban masat e përkohshme në lidhje me një Palë të Asociuar, kjo Palë do t'i dorëzojë Komisionit Europian shifrat GDP për frymë, të harmonizuara në nivelin NUTS II. Autoriteti i referuar në paragrafin 4 dhe Komisioni Europian më pas do të vlerësojnë bashkërisht kandidaturën e rajoneve të Palës së Asociuar të interesuar, si dhe intensitetet e ndihmës maksimale në lidhje me të, me qëllim që të krijojë hartën e ndihmës rajonale mbi bazën e udhëzimeve përkatëse të Komunitetit Europian.

8. Nëse njëra prej Palëve Kontraktuese çmon se një praktikë e caktuar nuk është në përputhje me kushtet e paragrafit 1, ajo mund të marrë masat e nevojshme pas konsultimit në komitetin e përbashkët ose pas tridhjetë ditësh pune pas referimit për këtë konsultim.

9. Palët Kontraktuese do të shkëmbejnë informacion duke marrë në konsideratë kufizimet e vëna nga kërkesat e konfidencialitetit profesional dhe të biznesit.

SHTOJCA IV

REFERIMET NË GJYKATËN E DREJTËSISË SË KOMUNITETEVE EUROPIANE

1. Parimet e përgjithshme në lidhje me nenin 16 të Marrëveshjes

1. Procedurat e krijuara nga Gjykata e Drejtësisë e Komuniteteve Europiane, që këtu quhet "Gjykata e Drejtësisë", për referimet në lidhje me vendimet e ndërmjetme në Komunitetin Europian, do të zbatohen sipas nevojës. Përveç vendimit të ndërmjetëm, gjykata e një Pale Kontraktuese do të zbatojë interpretimin e administruar nga Gjykata e Drejtësisë e Komuniteteve Europiane.

2. Palët Kontraktuese, në fushën e kësaj Marrëveshjeje, do të kenë të njëjtat të drejta për të dorëzuar vëzhgime në Gjykatën e Drejtësisë, si Shtetet Anëtare të KE-së.

2. Shkalla dhe modalitetet e procedurës së vendosur në nenin 16(2) të Marrëveshjes

1. Kur, në përputhje me fjalinë e dytë të nenit 16(2), një Palë Kontraktuese miraton një vendim në shkallën dhe modalitetet e referimeve në Gjykatën e Drejtësisë, ai vendim do të specifikojë që:

a) çdo gjykatë e Palës Kontraktuese, kundër vendimit të së cilës nuk ka zgjidhje gjyqësore sipas ligjit kombëtar, do t'i kërkojë Gjykatës së Drejtësisë të japë një vendim të ndërmjetëm mbi një çështje të ngritur në një çështje të mbetur pezull para saj dhe në lidhje me vlefshmërinë ose interpretimin e një akti të referuar në nenin 16(2), nëse ajo gjykatë çmon se një vendim mbi çështjen është i nevojshëm t'i mundësojë asaj të japë një vendim; ose

b) çdo gjykatë e asaj Pale Kontraktuese mund t'i kërkojë Gjykatës së Drejtësisë të japë një vendim të ndërmjetëm mbi një çështje të ngritur para saj dhe në lidhje me vlefshmërinë ose interpretimin e një akti të referuar në nenin 16(2), nëse ajo gjykatë çmon se një vendim mbi çështjen është i nevojshëm ta mundësojë atë të japë një vendim.

2. Modalitetet e zbatimit të nenit 16(2) do të bazohen në parimet e dispozitave ligjore mbi funksionimin e Gjykatës së Drejtësisë, duke përfshirë dispozitat përkatëse të Marrëveshjes së KE-së, statutin dhe rregullat e procedurës së Gjykatës së Drejtësisë, si dhe rastin e kësaj të fundit. Në rast se ajo merr një vendim mbi modalitetet e zbatimit të kësaj dispozite, Pala Kontraktuese do të marrë në konsideratë udhëzimin praktik të lëshuar nga Gjykata e Drejtësisë në njoftimin mbi informacionin mbi referencat nga gjykatat kombëtare për vendimet e ndërmjetme.

3. Referimet sipas nenit 20(3) të Marrëveshjes

Gjykata e Drejtësisë trajton mosmarrëveshjet e paraqitura asaj sipas nenit 20(30) në të njëjtën mënyrë si ato të paraqitura asaj, në përputhje me nenin 239 të Marrëveshjes së KE-së.

4. Referimet në Gjykatën e Drejtësisë dhe gjuhët

Palët Kontraktuese do të jenë të autorizuar të përdorin në procedurat para Gjykatës së Drejtësisë, të krijuara në fushën e Marrëveshjes, çdo gjuhë zyrtare të institucioneve të Bashkimit Europian ose të Palës tjetër Kontraktuese. Nëse gjuha nuk është një gjuhë zyrtare e institucioneve të Bashkimit Europian, një përkthim në gjuhën frënge do të dorëzohet njëkohësisht. Nëse një Palë Kontraktuese ka synim të përdorë, në procedurë gojore, një gjuhë që nuk është gjuhë zyrtare e institucioneve të Bashkimit Europian, Pala Kontraktuese do të sigurojë përkthim simultan në frëngjisht.

SHTOJCA V

PROTOKOLLI I

MARRËVESHJET E PÛRKOHSHME NDËRMJET KOMUNITETIT EUROPIAN DHE SHTETEVE ANËTARE TË KE-SË NGA NJËRA ANË DHE REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NGA ANA TJETËR

Neni 1

Periudhat e përkohshme

1. Periudha e parë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2(1) të këtij protokolli të jenë përmbushur nga Republika e Shqipërisë, këtu më poshtë referuar si "Shqipëria", siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian.

2. Periudha e dytë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga fundi i periudhës së parë të përkohshme deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2(2) të këtij protokolli, të jenë përmbushur nga Shqipëria, siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian.

Neni 2

Kushtet në lidhje me tranzicionin

1. Në fund të periudhës së parë të përkohshme, Shqipëria:

i) do të jetë anëtare e plotë e Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin mbi sigurinë e aviacionit, të parashikuar në shtojcën I;

ii) do të zbatojë dokumentin 30 ECAC dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin mbi sigurinë e aviacionit, të parashikuar në shtojcën I;

iii) do të zbatojë rregulloren (EEC) nr.3925/91 (mbi eliminimin e kontrolleve të zbatueshme në kabinë dhe në vendin e mbajtjes së bagazheve), rregulloren (EEC) nr.2409/92 (mbi tarifatat dhe vlerat për shërbimet ajrore), direktivën 94/56/CE (mbi hetimin e aksidenteve), rregulloren (EC) nr.2027/97 (mbi përgjegjësinë e transportuesve ajrorë në rast aksidentesh), direktivën nr.2003/42/ (mbi raportimin e ngjarjeve), rregulloren (EC) nr.261/2004 (mbi bordingun e mohuar), direktivën 2000/79 (mbi orarin e punës në aviacionin civil) dhe direktivën 2003/88/EC (mbi orarin e punës), siç është parashikuar në shtojcën I;

iv) do të ndajë siguresin e shërbimit të trafikut ajror dhe organin rregullator kombëtar, do të krijojë një organ mbikëqyrës kombëtar për shërbimet e trafikut ajror, do të fillojë riorganizimin e hapësirës së saj ajrore në një bllok ose blloqe funksionale dhe do të zbatojë përdorimin fleksibël të hapësirës ajrore;

v) do të ratifikojë Konventën për unifikimin e disa rregullave për transportin ndërkombëtar me rrugë ajrore (Konventa e Montrealit);

vi) do të këtë bërë progres të mjaftueshëm në zbatimin e rregullave mbi ndihmën shtetërore dhe konkurrencën e përfshirë në një marrëveshje të referuar në nenin 14(1) të Marrëveshjes kryesore ose në shtojcën III, cilado që është e zbatueshme.

2. Nga fundi i periudhës së dytë të përkohshme, Shqipëria do të zbatojë këtë Marrëveshje, duke përfshirë të gjithë legjislacionin e parashtruar në shtojcën I.

Neni 3

Marrëveshjet e përkohshme

1. Pavarësisht nga neni 1(1) i Marrëveshjes kryesore,

a) gjatë periudhës së parë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Shqipëria do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis çdo pike që gjendet në Shqipëri dhe çdo pike të një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit European;

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit nuk do të jenë të zotëruar me shumicë ose nën kontrollin efektiv të Shqipërisë ose shtetasve të saj dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Shqipëria nuk do të jenë të zotëruar me shumicë ose nën kontrollin efektiv nga Shtetet Anëtare të Komunitetit European ose shtetasit e tyre.

b) gjatë periudhës së dytë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Shqipëria do të lejohen të ushtrojnë të drejtat e trafikut të parashikuara në paragrafin (1)(a)(i);

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara të trafikut midis pikave në Shqipëri dhe Palëve të tjera të Asociuara, dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga një avion në një avion tjetër, me kusht që fluturimi të jetë pjesë e një shërbimi që shërben si një pikë në një Shtet Anëtar të Komunitetit European;

iii) transportuesit ajrorë të licencuar nga Shqipëria do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në shtete të ndryshme anëtare të Komunitetit European, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që i shërben një pike në Shqipëri.

2. Për qëllime të këtij neni, "transportuesit ajrorë të Komunitetit" nënkuptojnë një transportues ajror të licencuar nga një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit European, Norvegjia apo Islanda.

3. Nenet 7 dhe 8 të Marrëveshjes kryesore nuk do të vihen në zbatim deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme, pa cenuar detyrimin që ka Shqipëria dhe Komuniteti për lëshimin e licencave operative në përputhje me aktet e specifikuar në shtojcën I, përkatësisht, ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit European apo shtetasve të tyre, si dhe ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Shqipërisë apo shtetasve të saj në përfundimin e periudhës së parë të përkohshme.

Neni 4

Siguria e aviacionit

1. Në fund të periudhës së parë të përkohshme, Shqipëria do të përfshihet si vëzhguese në punën e Agjencisë Europiane të Sigurisë së Aviacionit.

2. Në fund të periudhës së dytë të përkohshme, komiteti i përbashkët, i ngritur në përputhje me nenin 18 të Marrëveshjes kryesore, do të përcaktojë statutin dhe kushtet e sakta për pjesëmarrjen e Shqipërisë në Agjencinë Europiane të Sigurisë së Aviacionit.

3. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përse i përket sigurisë, Komuniteti European mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit European, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Shqipëria, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti European, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

Neni 5
Siguria e aviacionit

1. Në fillim të periudhës së dytë të përkohshme, pjesa konfidenciale e legjislacionit të sigurisë, siç parashikohet në shtojcën I, do t'i vihet në dispozicion autoritetit përkatës të Shqipërisë.

2. Nëse deri në fund të periudhës së përkohshme identifikohen mungesa përsa i përket sigurisë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Shqipëria, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

PROTOKOLL II
MARRËVESHJE TË PËRKOHSHME NDËRMJET KOMUNITETIT EUROPIAN
DHE SHTETEVE ANËTARE TË TIJ NGA NJËRA ANË DHE BOSNJË-HERCEGOVINËS
NGA ANA TJETËR

Neni 1
Periudhat e përkohshme

1. Periudha e parë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2(1) të këtij protokollit të jenë përmbushur nga Bosnjë-Hercegovina, siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian.

2. Periudha e dytë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga fundi i periudhës së parë të përkohshme deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2(2) të këtij protokollit të jenë përmbushur nga Bosnjë-Hercegovina, siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian.

Neni 2
Kushtet në lidhje me tranzicionin

1. Në fund të periudhës së parë të përkohshme, Bosnjë-Hercegovina:

i) do të jetë anëtare e Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin mbi sigurinë e aviacionit, të parashikuar në shtojcën I;

ii) do të zbatojë dokumentin 30 ECAC dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin mbi sigurinë e aviacionit, të parashikuar në shtojcën I;

iii) do të zbatojë rregulloren (EEC) nr.3925/91 (mbi eliminimin e kontrolleve të zbatueshme në kabinë dhe në vendin e mbajtjes së bagazheve), rregulloren (EEC) nr.2409/92 (mbi tarifën dhe vlerat për shërbimet ajrore), direktivën 94/56/EC (mbi hetimin e aksidenteve), direktivën 96/67/EC (mbi trajtimin në tokë), rregulloren (EC) nr.2027/97 (mbi përgjegjësinë e transportuesve ajrorë në rast aksidentesh), direktivën nr.2003/42/EC (mbi raportimin e ngjarjeve), rregulloren (EC) nr.261/2004 (mbi bordingun e mohuar), direktivën 2000/79/EC (mbi orarin e punës në aviacionin civil) dhe direktivën 2003/88/EC (mbi orarin e punës), siç është parashikuar në shtojcën I;

iv) do të ratifikojë Konventën për unifikimin e disa rregullave për transportin ndërkombëtar me rrugë ajrore (Konventa e Montrealit);

v) do të ketë bërë progres të mjaftueshëm në zbatimin e rregullave mbi ndihmën shtetërore dhe konkurrencën e përfshirë në një marrëveshje të referuar në nenin 14(1) të Marrëveshjes kryesore ose në shtojcën III të kësaj Marrëveshjeje, cilado që është e zbatueshme.

2. Nga fundi i periudhës së dytë të përkohshme, Bosnjë-Hercegovina:

i) do të ndajë siguresin e shërbimit të trafikut ajror dhe organin rregullator kombëtar, do të krijojë një organ mbikëqyrës kombëtar për shërbimet e trafikut ajror, do të fillojë riorganizimin e hapësirës së saj ajrore në një bllok ose blloqe funksionale dhe do të zbatojë përdorimin fleksibel të hapësirës ajrore;

ii) do të zbatojë këtë Marrëveshje, duke përfshirë të gjithë legjislacionin e paraqitur në

shtojcën I.

Neni 3

Marrëveshjet e përkohshme

1. Pavarësisht nga neni 1(1) i Marrëveshjes kryesore,

a) gjatë periudhës së parë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Bosnjë-Hercegovina do të lejohen të ushtrorjnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis çdo pike që gjendet në Bosnjë-Hercegovinë dhe çdo pike të një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit European;

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit nuk do të jenë të zotëruar me shumicë ose nën kontrollin efektiv të Bosnjë-Hercegovinës ose shtetasve të saj dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Bosnjë-Hercegovina nuk do të jenë të zotëruar me shumicë ose nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit European ose shtetasit e tyre.

b) gjatë periudhës së dytë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Bosnjë-Hercegovina do të lejohen të ushtrorjnë të drejtat e trafikut, të parashikuara në paragrafin (1)(a)(i);

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit do të lejohen të ushtrorjnë të drejta të pakufizuara të trafikut midis pikave në Bosnjë-Hercegovinë dhe Palëve të tjera të Asociuara dhe do të lejohen të ndryshojnë në çdo pikë, nga një avion në një avion tjetër, me kusht që fluturimi të jetë pjesë e një shërbimi që shërben si një pikë në një Shtet Anëtar të Komunitetit European;

iii) transportuesit ajrorë të licencuar nga Bosnjë-Hercegovina do të lejohen të ushtrorjnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Shtete të ndryshme Anëtare të Komunitetit European, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që i shërben një pike në Bosnjë-Hercegovinë.

2. Për qëllime të këtij neni, “transportuesit ajrorë të komunitetit” nënkuptojnë një transportues ajror të licencuar nga një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit European, Norvegjia apo Islanda.

3. Nenet 7 dhe 8 të Marrëveshjes kryesore nuk do të vihen në zbatim deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme, pa cenuar detyrimin që ka Bosnjë-Hercegovina dhe Komuniteti për lëshimin e licencave operative në përputhje me aktet e specifikuar në shtojcën I; përkatësisht ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit European apo shtetasve të tyre, si dhe ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Shqipërisë apo shtetasve të saj në përfundimin e periudhës së parë të përkohshme.

Neni 4

Siguria e aviacionit

1. Në fund të periudhës së parë të përkohshme, Bosnjë-Hercegovina do të përfshihet si vëzhguese në punën e Agjencisë Europiane të Sigurisë së Aviacionit.

2. Në fund të periudhës së dytë të përkohshme, komiteti i përbashkët i ngritur në përputhje me nenin 18 të Marrëveshjes kryesore, do të përcaktojë statutin dhe kushtet e sakta për pjesëmarrjen e Bosnjë-Hercegovinës në Agjencinë Europiane të Sigurisë së Aviacionit.

3. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përvoja për sigurinë, Komuniteti European mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit European, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Bosnjë-Hercegovina, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti European, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

Neni 5

Siguria e aviacionit

1. Në fillim të periudhës së dytë të përkohshme, pjesa konfidenciale e legjislacionit të sigurisë siç parashikohet në shtojcën I, do t'i vihet në dispozicion autoritetit appropriate të Bosnjë-

Hercegovinës.

2. Nëse deri në fund të periudhës së përkohshme identifikohen mungesa përsa i përket sigurisë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Bosnjë-Hercegovina, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

PROTOKOLL III
MARRËVESHJE TË PËRKOHSHME NDËRMJET KOMUNITETIT EUROPIAN DHE SHTETEVE
ANËTARE TË KE-SË NGA NJËRA ANË DHE REPUBLIKËS SË BULLGARISË NGA ANA
TJETËR

Neni 1

Periudha e përkohshme

1. Periudha e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2 të këtij protokoll, të jenë përmbushur nga Republika e Bullgarisë, këtu e më poshtë referuar si “Bullgaria”, siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian, si dhe jo më vonë se koha e aderimit të Bullgarisë në Bashkimin Europian.

2. Në rastin e Bullgarisë, referencat për “periudhën e dytë të përkohshme” të përshkruar në këtë Marrëveshje apo në shtojcat e saj do të nënkuptojnë periudhën e përkohshme të përmendur në paragrafin 1.

Neni 2

Kushtet në lidhje me tranzicionin

Në fund të periudhës së përkohshme, kjo Marrëveshje do të vihet në zbatim nga Bullgaria, e cila do të përfshijë të gjithë legjisllacionin e parashikuar në shtojcën I, siç është parashikuar dhe në nenin 3 të Marrëveshjes kryesore.

Neni 3

Marrëveshjet e përkohshme

1. Pavarësisht nga neni 1(1) i Marrëveshjes kryesore, gjatë periudhës së përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Bullgaria do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis çdo pike që gjendet në Bullgari dhe çdo pike të një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian;

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun ndërmjet pikave në Bullgari dhe Palëve të tjera të Asociuara, si dhe do të lejohen të ndryshojnë në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që i shërben një pike të një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian;

iii) transportuesit ajrorë të licencuar nga Bullgaria do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Shtete të ndryshme Anëtare të Komunitetit Europian, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që i shërben një pikë në Bullgari.

2. Për qëllime të këtij neni, “transportuesit ajrorë të Komunitetit” nënkuptojnë një transportues ajror të licencuar nga një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian, Norvegjia apo Islanda.

3. Nenet 7 dhe 8 të Marrëveshjes kryesore nuk do të vihen në zbatim deri në përfundimin e periudhës së përkohshme, pa cenuar detyrimin që ka Bullgaria dhe Komuniteti për lëshimin e licencave operative në përputhje me aktet e specifikuar në shtojcën I; përkatësisht ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian apo shtetasve të tyre, si dhe ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Bullgarisë apo shtetasve të saj në fillimin e

periudhës së përkohshme.

Neni 4 **Siguria e aviacionit**

1. Në fund të periudhës së përkohshme, komiteti i përbashkët i ngritur në përputhje me nenin 18 të Marrëveshjes kryesore, do të përcaktojë statutin dhe kushtet e sakta për pjesëmarrjen e Bullgarisë në Agjencinë Europiane të Sigurisë së Aviacionit.

2. Nëse deri në përfundimin e periudhës së përkohshme identifikohen mungesa përvoja për sigurinë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Bullgaria, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

Neni 5 **Siguria e aviacionit**

Nëse deri në fund të periudhës së përkohshme identifikohen mungesa përvoja për sigurinë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Bullgaria, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

PROTOKOLL IV MARRËVESHJE TË PËRKOHSHME NDËRMJET KOMUNITETIT EUROPIAN DHE SHTETEVE ANËTARE TË KE-SË DHE REPUBLIKËS SË KROACISË NGA ANA TJETËR

Neni 1 **Periudhat e përkohshme**

1. Periudha e parë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2(1) të këtij protokollit, të jenë përmbushur nga Republika e Kroacisë, e cila këtu e më poshtë do të referohet si “Kroacia”, siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian.

2. Periudha e dytë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e përfundimit të periudhës së parë të përkohshme deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2(2) të këtij protokollit, të jenë përmbushur nga Kroacia, siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian.

Neni 2 **Kushtet në lidhje me tranzicionin**

1. Në fund të periudhës së parë të përkohshme Kroacia:

- i) do të jetë një anëtare e plotë e Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit, si dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin për sigurinë e aviacionit siç është parashikuar në shtojcën I;
- ii) do të zbatojë dokumentin 30 të ECAC, si dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin për sigurinë e aviacionit siç është parashikuar në shtojcën I;
- iii) do të zbatojë rregulloren (EEC) nr.3925/91 (për eliminimin e kontrolleve të zbatueshme për kabinat dhe vendet e mbaj së bagazheve), rregulloren (EEC) nr.2409/92 (për pagesat dhe tarifatat për shërbimin ajror), udhëzimin 94/56/EC (për hetimin e aksidenteve), udhëzimin 96/67/EC (për zbritjen në tokë), rregulloren (EC) nr.2027/97 (për përgjegjësinë e transportuesit ajror në rast aksidentesh), udhëzimin 2003/42/EC (për vënien në dijeni në lidhje me ngjarjen), rregulloren (EC) nr.261/2004 (për hyrjen uljen e mohuar), udhëzimin 2000/79/EC (për kohën e punës në aviacionin

civil) dhe udhëzimin 2003/88/EC (për kohën e punës) siç është parashikuar dhe në shtojcën I të kësaj Marrëveshjeje;

iv) do të ndajë siguruesin e shërbimit të trafikut ajror nga organi kombëtar rregullator të ngrejë një organ kombëtar mbikëqyrës për shërbimet e trafikut ajror, do të rifillojë riorganizimin e hapësirës së tij ajrore në një bllok apo blloqe funksionale, si dhe do të vërë në përdorim në mënyrë fleksibel hapësirën ajrore;

v) do të ratifikojë Konventën për bashkimin e disa rregullave për transportin ndërkombëtar ajror (Konventa e Montrealit);

vi) do të ketë bërë përparim të mjaftueshëm për zbatimin e rregullave për ndihmën dhe konkurrencën e shteteve, të përfshira në një marrëveshje të përmendur në nenin 14(1) të Marrëveshjes kryesore ose në shtojcën III të kësaj Marrëveshjeje, cilado prej tyre që është e zbatueshme.

2. Në fund të periudhës së dytë të përkohshme, Kroacia do ta vërë në zbatim këtë Marrëveshje, duke përfshirë të gjithë legjislacionin e parashikuar në shtojcën I.

Neni 3

Marrëveshjet e përkohshme

1. Pavarësisht nga neni 1(1) i Marrëveshjes kryesore,

a) gjatë periudhës së parë dhe të dytë të përkohshme, transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Kroacia do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis çdo pike në Kroaci dhe çdo pikë në një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian;

b) gjatë periudhës së dytë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Kroacia do të lejohen të ushtrojnë të drejta për trafikun, të cilat janë parashikuar në paragrafin 1(a);

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Kroaci dhe Palëve të Asociuara, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike të njërit prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian;

iii) transportuesit ajrorë të licencuar nga Kroacia do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Shtete të ndryshme Anëtare të Komunitetit Europian, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike të Kroacisë.

c) deri në fund të periudhës së dytë të përkohshme, transportuesit ajrorë të Komunitetit nuk do të zotërohen në masë të madhe apo të jenë nën kontrollin efektiv të Kroacisë apo shtetasve e saj dhe transportuesit ajrore të licencuar nga Kroacia nuk do të zotërohen në masë të madhe apo të jenë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian apo shtetasve e tyre.

2. Për qëllime të këtij neni, “transportuesit ajrorë të Komunitetit” do të nënkuptojnë një transportues ajror të licencuar nga një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian, Norvegjia apo Islanda.

3. Nenet 7 dhe 8 të Marrëveshjes kryesore nuk do të vihen në zbatim deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme, pa cenuar detyrimin që ka Kroacia dhe Komuniteti për lëshimin e licencave operative në përputhje me aktet e specifikuar në shtojcën I; përkatësisht ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian apo shtetasve të tyre, si dhe ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Kroacisë apo shtetasve të saj në përfundimin e periudhës së parë të përkohshme.

Neni 4

Siguria e aviacionit

1. Kroacia do të angazhohet, në fillim të periudhës së parë të përkohshme, si vëzhguese për punën e Agjencisë Ndërkombëtare të Sigurisë së Aviacionit.

2. Në fund të periudhës së dytë të përkohshme, komiteti i përbashkët i ngritur në përputhje me nenin 18 të Marrëveshjes kryesore do të përcaktojë statutin dhe kushtet e sakta për pjesëmarrjen e Kroacisë në Agjencinë Europiane të Sigurisë së Aviacionit.

3. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përse i përket sigurisë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Kroacia, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

Neni 5

Siguria e aviacionit

1. Me fillimin e periudhës së dytë të përkohshme, pjesa konfidenciale e legjislacionit për sigurinë të parashikuar në shtojcën I, do t'i vihet në dispozicion autoritetit përkatës të Kroacisë.

2. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përse i përket sigurisë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Kroacia, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

PROTOKOLL V

MARRËVESHJE TË PËRKOHSHME NDËRMJET KOMUNITETIT EUROPIAN DHE SHTETEVE ANËTARE TË KE-SË NGA NJËRA ANË DHE ISH-REPUBLIKËS JUGOSLLAVE TË MAQEDONISË NGA ANA TJETËR

Neni 1

Periudhat e përkohshme

1. Periudha e parë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2(1) të këtij protokoll, të jenë përmbushur nga ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë, siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian.

2. Periudha e dytë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e përfundimit të periudhës së parë të përkohshme deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2(2) të këtij protokoll, të jenë të përmbushur nga ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë, siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian.

Neni 2

Kushtet në lidhje me tranzicionin

1. Në fund të periudhës së parë të përkohshme ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë:

i) do të jetë një anëtare e plotë e Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit, si dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin për sigurinë e aviacionit siç është parashikuar në shtojcën I;

ii) do të zbatojë dokumentin 30 të ECAC, si dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin për sigurinë e aviacionit siç është parashikuar në shtojcën I;

iii) do të zbatojë rregulloren (EEC) nr.3925/91 (për eliminimin e kontrolleve të zbatueshme për kabinat dhe vendet e mbajtjes së bagazheve), rregulloren (EEC) nr.2409/92 (për pagesat dhe tarifatat për shërbimin ajror), udhëzimin 94/56/EC (për hetimin e aksidenteve), udhëzimin 96/67/EC (për zbritjen në tokë), udhëzimin 2003/42/EC (për vënien në dijeni në lidhjen me ngjarjen), udhëzimin 2000/79/EC (për kohën e punës në aviacionin civil) dhe udhëzimin 2003/88/EC (për kohën e punës) siç është parashikuar dhe në shtojcën I;

iv) do të ndajë siguresin e shërbimit të trafikut ajror nga organi kombëtar, rregullator, të ngrejë një organ kombëtar mbikëqyrës për shërbimet e trafikut ajror, të rifillojë riorganizimin e

hapësirës së tij ajrore në një bllok apo blloqe funksionale, si dhe të vërë në përdorim në mënyrë fleksibel hapësirën ajrore;

v) do të ratifikojë Konventën për unifikimin e disa rregullave për transportin ndërkombëtar ajror (Konventa e Montrealit);

vi) do të këtë bërë progres të mjaftueshëm në zbatimin e rregullave për ndihmën dhe konkurrencën e shteteve, të përfshira në një marrëveshje të përmendur në nenin 14(1) të Marrëveshjes kryesore ose në shtojcën III të kësaj Marrëveshjeje, cilado prej tyre që është e zbatueshme.

2. Në fund të periudhës së dytë të përkohshme, ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë do të vërë në zbatim këtë Marrëveshje, duke përfshirë të gjithë legjislacionin e parashikuar në shtojcën I.

Neni 3

Marrëveshjet e përkohshme

1) Pavarësisht nga neni 1(1) i Marrëveshjes kryesore,

a) gjatë periudhës së parë dhe të dytë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis çdo pike në ish-Republikën Jugosllave të Maqedonisë dhe çdo pike në një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit European.

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit nuk do të zotërohen në masë të madhe apo të jenë nën kontrollin efektiv të ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë apo shtetasve të saj dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë nuk do të zotërohen në masë të madhe apo të jenë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit European apo shtetasve të tyre.

b) gjatë periudhës së dytë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë do të lejohen të ushtrojnë të drejta për trafikun, të cilat janë parashikuar në paragrafin (1)(a)(i);

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në ish-Republikën Jugosllave të Maqedonisë dhe Palëve të Asociuara, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike në njërin nga Shtetet Anëtare të Komunitetit European;

iii) transportuesit ajrorë të licencuar nga ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Shtete të ndryshme Anëtare të Komunitetit European, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike të ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë.

2. Për qëllime të këtij neni, “transportuesit ajrorë të Komunitetit” do të nënkuptojnë një transportues ajror të licencuar nga një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit European, Norvegjia apo Islanda.

3. Nenet 7 dhe 8 të Marrëveshjes kryesore nuk do të vihen në zbatim deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme, pa cenuar detyrimin që ka ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë dhe Komuniteti për lëshimin e licencave operative në përputhje me aktet e specifikuar në shtojcën I përkatësisht ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit European apo shtetasve të tyre, si dhe ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë apo shtetasve të saj në përfundimin e periudhës së parë të përkohshme.

Neni 4

Zbatimi i legjislacionit të caktuar nga ana e ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë

Pavarësisht nga neni 2 i këtij protokolli, menjëherë pas hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje, ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë:

i) do të vërë në zbatim në praktikë Konventën për bashkimin e rregullave të veçanta për transportin ndërkombëtar ajror (Konventa e Montrealit);

ii) do t'i detyrojë transportuesit ajrorë të licencuar nga ish-Republika Jugosllave e

Maqedonisë, me qëllim që të jenë në përputhje përsa i përket praktikës me rregulloren (EC) nr.261/2004;

iii) do të përfundojë apo do ta zbatojë kontratën ndërmjet Qeverisë së ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë dhe Macedonian Airlines (MAT) në përputhje me ligjin për Komunitetin.

Neni 5 **Siguria e aviacionit**

1. Me fillimin e periudhës së parë të përkohshme, ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë do të angazhohet si vëzhguese për punën e Agjencisë Europiane për Sigurinë e Aviacionit.

2. Në fund të periudhës së dytë të përkohshme, komiteti i përbashkët i ngritur në përputhje me nenin 18 të Marrëveshjes kryesore, do të përcaktojë statutin dhe kushtet e sakta për pjesëmarrjen e ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë në Agjencinë Europiane të Sigurisë së Aviacionit.

3. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përsa i përket sigurisë, Komuniteti European mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit European, të transportuesve ajrorë të licencuar nga ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të kryhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti European, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

Neni 6 **Siguria e aviacionit**

1. Me fillimin e periudhës së dytë të përkohshme, pjesa konfidenciale e legjislacionit për sigurinë të parashikuar në shtojcën I, do të vihet në dispozicion të autoritetit përkatës të ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë.

2. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përsa i përket sigurisë, Komuniteti European mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit European, të transportuesve ajrorë të licencuar nga ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të kryhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti European, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

PROTOKOLL VI MARRËVESHJE TË PËRKOSSHME NDËRMJET KOMUNITETIT EUROPIAN DHE SHTETEVE ANËTARE TË KE-SË NGA NJËRA ANË DHE REPUBLIKËS SË SERBISË NGA ANA TJETËR

Neni 1 **Periudhat e përkohshme**

1. Periudha e parë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2(1) të këtij protokoll, të jenë përmbushur nga Republika e Serbisë, siç është vënë dhe nga një vlerësim i kryer nga organi përkatës i Komunitetit European.

2. Periudha e dytë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e përfundimit të periudhës së parë të përkohshme deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2 (2) të këtij protokoll, të jenë përmbushur nga Republika e Serbisë, siç është verifikuar nga një vlerësim i kryer nga organi përkatës i Komunitetit European.

Neni 2 **Kushtet në lidhje me tranzicionin**

1. Në fund të periudhës së parë të përkohshme Republika e Serbisë:

i) do të jetë anëtare e plotë e Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit, si dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin për sigurinë e aviacionit siç është parashikuar në shtojcën I;

ii) do të zbatojë dokumentin 30 të ECAC, si dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin për sigurinë e aviacionit siç është parashikuar në shtojcën I;

iii) do të zbatojë rregulloren (EEC) nr.3925/91 (për eliminimin e kontrolleve të zbatueshme për kabinat dhe vendet e mbajtjes së bagazheve), rregulloret (EEC) nr.2409/92 (për pagesat dhe tarifatat për shërbimin ajror), udhëzimin 94/56/EC (për hetimin e aksidenteve), udhëzimin 96/67/EC (për zbriten në tokë), rregulloren (EC) nr.2027/97 (për përgjegjësinë e transportuesit ajror në rast aksidentesh), udhëzimin 2003/42/EC (për vënien në dijeni në lidhje me ngjarjen), rregulloren (EC) nr.261/2004 (për uljen e mohuar), udhëzimin 2000/79/EC (për kohën e punës në aviacionin civil) dhe udhëzimin 2003 /88/ EC (për kohën e punës) siç është parashikuar dhe në shtojcën I të kësaj Marrëveshjeje;

iv) do të ndajë siguresin e shërbimit të trafikut ajror nga organi kombëtar rregullator për Republikën e Serbisë, do të ngrejë një organ kombëtar mbikëqyrës për shërbimet e trafikut ajror për Republikën e Serbisë, do të rifillojë riorganizimin e hapësirës ajrore të Republikës së Serbisë në një bllok apo blloqe funksionale, si dhe do të verë në përdorim në mënyrë fleksible hapësirën ajrore;

v) do të ratifikojë Konventën për bashkimin e disa rregullave për transportin ndërkombëtar ajror (Konventa e Montrealit);

vi) do të ketë bërë përparim të mjaftueshëm në zbatimin e rregullave për ndihmën dhe konkurrencën e shteteve, të përfshira në një marrëveshje të përmendur në nenin 14 (1) të Marrëveshjes kryesore ose në shtojcën III të kësaj Marrëveshjeje, cilado prej tyre që është e zbatueshme.

2. Në fund të periudhës së dytë të përkohshme, Republika e Serbisë do të verë në zbatim këtë Marrëveshje, duke përfshirë të gjithë legjislacionin e parashikuar në shtojcën I.

Neni 3

Marrëveshjet e përkohshme

1. Pavarësisht nga neni 1(1) i Marrëveshjes kryesore,

a) gjatë periudhës së parë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Republika e Serbisë do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis çdo pike në Republikën e Serbisë dhe çdo pike të një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian;

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit nuk do të zotërohen në masë të madhe apo të jenë nën kontrollin efektiv të Republikës së Serbisë apo shtetasve të tij dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Republika e Serbisë nuk do të zotërohen në masë të madhe apo të jenë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian apo shtetasve të tyre.

b) gjatë periudhës së dytë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Republika e Serbisë do të lejohen të ushtrojnë të drejta për trafikun, të cilat janë parashikuar në paragrafin (1)(a)(i);

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Republikën e Serbisë dhe Palëve të Asociuara, si dhe të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike në njërin nga Shtetet Anëtare të Komunitetit Europian;

iii) transportuesit ajrorë të licencuar nga Republika e Serbisë do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Shtete të ndryshme Anëtare të Komunitetit Europian, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike të Republikës së Serbisë.

2. Për qëllime të këtij neni, “transportuesit ajrorë të Komunitetit” do të nënkuptojnë një transportues ajror të licencuar nga një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian, Norvegjia apo Islanda.

3. Nenet 7 dhe 8 të Marrëveshjes kryesore nuk do të vihen në zbatim deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme, pa cenuar detyrimin që ka Republika e Serbisë dhe Komuniteti për lëshimin e licencave operative në përputhje me aktet e specifikuar në shtojcën I; përkatësisht ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian apo shtetasve të tyre, si dhe ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Republikës së Serbisë apo shtetasve të tij në përfundimin e periudhës së parë të përkohshme.

Neni 4
Siguria e aviacionit

1. Me fillimin e periudhës së parë të përkohshme, Republika e Serbisë do të angazhohet si vëzhguese për punën e Agjencisë Europiane për Sigurinë e Aviacionit.

2. Në fund të periudhës së dytë të përkohshme, komiteti i përbashkët i ngritur në përputhje me nenin 18 të Marrëveshjes kryesore, do të përcaktojë statutin dhe kushtet e sakta për pjesëmarrjen e Republikës së Serbisë në Agjencinë Europiane të Sigurisë së Aviacionit.

3. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përvoja për sigurinë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Serbia, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

Neni 5
Siguria e aviacionit

1. Me fillimin e periudhës së dytë të përkohshme, pjesa konfidenciale e legjislacionit për sigurinë e parashikuar në shtojcën I, do të vihet në dispozicion të autoritetit përkatës të Republikës së Serbisë.

2. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përvoja për sigurinë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Republika e Serbisë, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

PROTOKOLL VII
MARRËVESHJE TË PËRKOHSHME NDËRMJET KOMUNITETIT EUROPIAN DHE SHTETEVE
ANËTARE TË KE-SË NGA NJËRA ANË DHE REPUBLIKËS SË MALIT TË ZI NGA ANA
TJETËR

Neni 1
Periudhat e përkohshme

1. Periudha e parë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2(1) të këtij protokoll, të jenë përmbushur nga Republika e Malit të Zi, siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga organi përkatës i Komunitetit Europian.

2. Periudha e dytë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e përfundimit të periudhës së parë të përkohshme deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2(2) të këtij protokoll, të jenë përmbushur nga Republika e Malit të Zi, siç është verifikuar nga një vlerësim i kryer nga organi përkatës i Komunitetit Europian.

Neni 2
Kushtet në lidhje me tranzicionin

1. Në fund të periudhës së parë të përkohshme Republika e Malit të Zi:
- i) do të jetë anëtare e plotë e Autoriteteve të Përbashkëta të Aviacionit, si dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin për sigurinë e aviacionit, siç është parashikuar në shtojcën I;
 - ii) do të zbatojë dokumentin 30 të ECAC, si dhe do të përpiqet të zbatojë të gjithë legjislacionin për sigurinë e aviacionit, siç është parashikuar në shtojcën I.
 - iii) do të zbatojë rregulloren (EEC) nr.3925/91 (për eliminimin e kontrolleve të zbatueshme

për kabinat dhe vendet e mbajtjes së bagazheve), rregulloren (EEC) nr.2409/92 (për pagesat dhe tarifatat për shërbimin ajror), udhëzimin 94/56/EC (për hetimin e aksidenteve), udhëzimin 96/67/EC (për zbatimin në tokë), rregulloren (EC) nr.2027/97 (për përgjegjësinë e transportuesit ajror në rast aksidentesh), udhëzimin 2003/42/EC (për vënien në dijeni në lidhje me ngjarjen), rregulloren (EC) nr.261/2004 (për uljen e mohuar), udhëzimin 2000/79/ EC (për kohën e punës në aviacionin civil) dhe udhëzimin 2003/88/EC (për kohën e punës) siç është parashikuar dhe në shtojcën I të kësaj Marrëveshjeje;

iv) do të ndajë siguruesin e shërbimit të trafikut ajror nga organi kombëtar rregullator për Republikën e Malit të Zi, do të ngrëjë një organ kombëtar mbikëqyrës për shërbimet e trafikut ajror për Republikën e Malit të Zi, do të rifillojë riorganizimin e hapësirës ajrore të Republikës së Malit të Zi në një bllok apo blloqe funksionale, si dhe do të vërë në përdorim në mënyrë fleksibël hapësirën ajrore;

v) do të ratifikojë Konventën për bashkimin e disa rregullave për transportin ndërkombëtar ajror (Konventa e Montrealit);

vi) do të ketë bërë përparim të mjaftueshëm në zbatimin e rregullave për ndihmën dhe konkurrencën e shteteve, të përfshira në një marrëveshje të përmendur në nenin 14(1) të Marrëveshjes kryesore ose në shtojcën III të kësaj Marrëveshjeje, cilado prej tyre që është e zbatueshme.

2) në fund të periudhës së dytë të përkohshme, Republika e Malit të Zi do të vërë në zbatim këtë Marrëveshje, duke përfshirë të gjithë legjislacionin e parashikuar në shtojcën I.

Neni 3

Marrëveshjet e përkohshme

1) Pavarësisht nga neni 1(1) i Marrëveshjes kryesore,

a) gjatë periudhës së parë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Republika e Malit të Zi do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis çdo pike në Republikën e Malit të Zi dhe çdo pike të një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian.

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit nuk do të zotërohen në masë të madhe apo të jenë nën kontrollin efektiv të Republikës së Malit të Zi apo shtetasve të tij dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Republika e Malit të Zi nuk do të zotërohen në masë të madhe apo të jenë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian apo shtetasve të tyre.

b) gjatë periudhës së dytë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Republika e Malit të Zi do të lejohen të ushtrojnë të drejta për trafikun, të cilat janë parashikuar në paragrafin (1)(a)(i);

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Republikën e Malit të Zi dhe Palëve të Asociuara, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike në njërin nga Shtetet Anëtare të Komunitetit Europian;

iii) transportuesit ajrorë të licencuar nga Republika e Malit të Zi do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Shtete të ndryshme Anëtare të Komunitetit Europian, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike të Republikës së Malit të Zi.

2. Për qëllime të këtij neni, “transportuesit ajrorë të Komunitetit” do të nënkuptojnë një transportues ajror të licencuar nga një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian, Norvegjia apo Islanda.

3. Nenet 7 dhe 8 të Marrëveshjes kryesore nuk do të vihen në zbatim deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme, pa cenuar detyrimin që ka Republika e Malit të Zi dhe Komuniteti për lëshimin e licencave operative në përputhje me aktet e specifikuar në shtojcën I; përkatësisht ndaj transportuesve, pjesa me e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian apo shtetasve të tyre, si dhe ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Republikës së Malit të Zi apo shtetasve të tij në përfundimin e periudhës së parë të përkohshme.

Neni 4
Siguria e aviacionit

1. Me fillimin e periudhës së parë të përkohshme, Republika e Malit të Zi do të angazhohet si vëzhguese për punën e Agjencisë Europiane për Sigurinë e Aviacionit.

2. Në fund të periudhës së dytë të përkohshme, komiteti i përbashkët i ngritur në përputhje me nenin 18 të Marrëveshjes kryesore, do të përcaktojë statutin dhe kushtet e sakta për pjesëmarrjen e Republikës së Malit të Zi në Agjencinë Europiane të Sigurisë së Aviacionit.

3. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përsa i përket sigurisë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Republika e Malit të Zi, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

Neni 5
Siguria e aviacionit

1. Me fillimin e periudhës së dytë të përkohshme, pjesa konfidenciale e legjislacionit për sigurinë të parashikuar në shtojcën I, do të vihet në dispozicion të autoritetit përkatës të Republikës së Malit të Zi.

2. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përsa i përket sigurisë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Republika e Malit të Zi, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

PROTOKOLL VIII
MARRËVESHJE TË PËRKOHSHME NDËRMJET KOMUNITETIT EUROPIAN DHE SHTETEVE
ANËTARE TË KE-SË NGA NJËRA ANË DHE RUMANISË NGA ANA TJETËR

Neni 1
Periudha e përkohshme

1. Periudha e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 2 të këtij protokollit, të jenë përmbushur nga Rumania, siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian.

2. Në rastin e Rumanisë, referencat për “periudhën e dytë të përkohshme” të përshkruar në këtë Marrëveshje apo në shtojcat e saj do të nënkuptojnë periudhën e përkohshme përmendur në paragrafin 1.

Neni 2
Kushtet në lidhje me tranzicionin

Në fund të periudhës së përkohshme, Rumania do të vërë në zbatim këtë Marrëveshje duke përfshirë të gjithë legjislacionin e parashikuar në shtojcën I.

Neni 3
Marrëveshjet e përkohshme

1. Pavarësisht nga neni 1(1) i Marrëveshjes kryesore, gjatë periudhës së përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga Rumania do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis çdo pike në Rumani dhe çdo pike në një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian.

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Rumani dhe Palëve të Asociuara, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike në njërin nga Shtetet Anëtare të Komunitetit European;

iii) transportuesit ajrorë të licencuar nga Rumania do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Shtete të ndryshme Anëtare të Komunitetit European, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike të Rumanisë.

2. Për qëllime të këtij neni, “transportuesit ajrorë të Komunitetit” do të nënkuptojnë një transportues ajror të licencuar nga një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit European, Norvegjia apo Islanda.

3. Nenet 7 dhe 8 të Marrëveshjes kryesore nuk do të vihen në zbatim deri në përfundimin e periudhës së përkohshme, pa cenuar detyrimin që ka Rumania dhe Komuniteti për lëshimin e licencave operative në përputhje me aktet e specifikuar në shtojcën I; përkatësisht ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit European apo shtetasve të tyre, si dhe ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Rumanisë apo shtetasve të saj në fillimin e periudhës së përkohshme.

Neni 4

Siguria e aviacionit

1. Në fund të periudhës së përkohshme, komiteti i përbashkët i ngritur në përputhje me nenin 18 të Marrëveshjes kryesore, do të përcaktojë statutin dhe kushtet e sakta për pjesëmarrjen e Rumanisë në Agjencinë Europiane të Sigurisë së Aviacionit.

2. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përpara i përket sigurisë, Komuniteti European mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit European, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Rumania, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të kryhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti European, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

Neni 5

Siguria e aviacionit

1. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përpara i përket sigurisë, Komuniteti European mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit European, të transportuesve ajrorë të licencuar nga Rumania, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të kryhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti European, me qëllim shmangien e çdo vonese të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

PROTOKOLL IX

MARRËVESHJE TË PËRKOHSHME NDËRMJET KOMUNITETIT EUROPIAN DHE SHTETEVE ANËTARE TË KE-SË NGA NJËRA ANË DHE ADMINISTRATËS SË PËRKOHSHME TË KOMBEVE TË BASHKUARA NGA ANA TJETËR

Neni 1

Kompetencat e UNMIK-ut

Dispozitat e këtij protokollit nuk cenojnë kompetencat e UNMIK-ut, të cilat burojnë nga Rezoluta 1244 e Këshillit të Sigurisë së Kombeve të Bashkuara, e datës 10 qershor 1999.

Neni 2

Periudhat e përkohshme

1. Periudha e parë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e hyrjes në fuqi të kësaj Marrëveshjeje deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 3(1) të këtij protokollit, të jenë përmbushur nga Administrata e Përkohshme e Kombeve të Bashkuara në Kosovë, këtu e më poshtë e referuar si “UNMIK”, siç është verifikuar dhe nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian.

2. Periudha e dytë e përkohshme do të ketë një kohëzgjatje nga dita e përfundimit të periudhës së parë të përkohshme deri në kohën kur të gjitha kushtet e përcaktuara në nenin 3(2) të këtij protokollit, të jenë përmbushur nga UNMIK-u, siç është verifikuar nga një vlerësim i kryer nga Komuniteti Europian.

Neni 3

Kushtet në lidhje me tranzicionin

1. Në fund të periudhës së parë të përkohshme UNMIK-u:

i) do të zbatojë, pa cenuar statutin e saj aktual, i cili është në përputhje me ligjin ndërkombëtar, kërkesat e përbashkëta të aviacionit, të miratuara nga Autoritetet e Përbashkëta të Aviacionit, dhe do të përpiket të zbatojë të gjithë legjislacionin për sigurinë e aviacionit siç është parashikuar në shtojcën I;

ii) do të zbatojë dokumentin 30 të ECAC, si dhe do të përpiket të zbatojnë të gjithë legjislacionin për sigurinë e aviacionit siç është parashikuar në shtojcën I;

iii) do të zbatojë rregulloren (EEC) nr.3925/91 (për eliminimin e kontrolleve të zbatueshme për kabinat dhe vendet e mbajtjes së bagazheve), rregulloren (EEC) nr.2409/92 (për pagesat dhe tarifatat për shërbimin ajror), udhëzimin 94/56/EC (për hetimin e aksidenteve), rregulloren (EC) nr.2027/97 (për përgjegjësinë e transportuesit ajror në rast aksidentesh), udhëzimin 2003/42/EC (për vënien në dijeni në lidhje me ngjarjen), rregulloren (EC) nr.261/2004 (për uljen e mohuar), udhëzimin 2000/79/EC (për kohën e punës në aviacionin civil) dhe udhëzimin 2003/88/EC (për kohën e punës) siç është parashikuar dhe në shtojcën I;

iv) do të ndajë siguresin e shërbimit të trafikut ajror nga organi rregullator, do të ngrejë apo do të caktojë një organ mbikëqyrës për shërbimet e trafikut ajror;

v) do të vërë në zbatim në praktikë Konventën për bashkimin e disa rregullave për transportin ndërkombëtar ajror (Konventa e Montrealit);

vi) do të ketë bërë përparim të mjaftueshëm në zbatimin e rregullave për ndihmën dhe konkurrencën e shteteve, të përfshira në një marrëveshje të përmendur në nenin 14(1) të Marrëveshjes kryesore ose në shtojcën III, cilado prej tyre që është e zbatueshme.

2. Në fund të periudhës së dytë të përkohshme, UNMIK-u do të vërë në zbatim këtë Marrëveshje, duke përfshirë të gjithë legjislacionin e parashikuar në shtojcën I.

Neni 4

Marrëveshjet e përkohshme

1. Pavarësisht nga neni 1(1) i Marrëveshjes kryesore,

a) gjatë periudhës së parë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga UNMIK-u do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis çdo pike në UNMIK dhe çdo pike në një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian.

ii) Transportuesit ajrorë të Komunitetit nuk do të zotërohen në masë të madhe apo të jenë nën kontrollin efektiv të UNMIK-ut apo banorëve të Kosovës dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga UNMIK-u nuk do të zotërohen në masë të madhe apo të jenë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian apo shtetasve të tyre.

b) gjatë periudhës së dytë të përkohshme:

i) transportuesit ajrorë të Komunitetit dhe transportuesit ajrorë të licencuar nga UNMIK-u do të lejohen të ushtrojnë të drejta për trafikun, të cilat janë parashikuar në paragrafin (1) (a) (i);

ii) transportuesit ajrorë të Komunitetit do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Kosovë dhe Palëve të Asociuara, si dhe to të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike në njërin nga Shtetet Anëtare të Komunitetit Europian;

iii) transportuesit ajrorë të licencuar nga UNMIK-u do të lejohen të ushtrojnë të drejta të pakufizuara për trafikun midis pikave në Shtete të ndryshme Anëtare të Komunitetit Europian, si dhe do të lejohen të ndryshojnë, në çdo pikë, nga njëri avion në tjetrin, me kusht që fluturimi të jetë një pjesë që është në shërbim të një pike të Kosovës.

2. Për qëllime të këtij neni, “transportuesit ajrorë të Komunitetit” do të nënkuptojnë një transportues ajror të licencuar nga një prej Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian, Norvegjia apo Islanda.

3. Nenet 7 dhe 8 të Marrëveshjes kryesore nuk do të vihen në zbatim deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme, pa cenuar detyrimin që ka UNMIK-u dhe Komuniteti për lëshimin e licencave operative në përputhje me aktet e specifikuar në shtojcën I; përkatësisht ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian apo shtetasve të tyre, si dhe ndaj transportuesve, pjesa më e madhe e të cilëve zotërohen apo janë nën kontrollin efektiv të UNMIK-ut apo banorëve të Kosovës në përfundimin e periudhës së parë të përkohshme.

Neni 5

Konventa dhe marrëveshje ndërkombëtare

Statuti i veçantë i UNMIK-ut i hartuar në përputhje me ligjin ndërkombëtar, do të merret në konsideratë në rast se legjislacioni i përcaktuar në shtojcën I parashikon detyrimin për t’u bërë pjesëmarrës në konventa apo marrëveshje ndërkombëtare.

Neni 6

Siguria e aviacionit

1. Me fillimin e periudhës së parë të përkohshme, UNMIK-u do të angazhohet si vëzhgues për punën e Agjencisë Europiane për Sigurinë e Aviacionit.

2. Në fund të periudhës së dytë të përkohshme, komiteti i përbashkët i ngritur në përputhje me nenin 18 të Marrëveshjes kryesore, do të përcaktojë statutin dhe kushtet e sakta për pjesëmarrjen e UNMIK-ut në Agjencinë Europiane të Sigurisë së Aviacionit.

3. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përvoja për sigurinë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga UNMIK-u, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonesë të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.

Neni 7

Siguria e aviacionit

1. Me fillimin e periudhës së dytë të përkohshme, pjesa konfidenciale e legjislacionit për sigurinë, e parashikuar në shtojcën I, do të vihet në dispozicion të autoritetit përkatës të UNMIK-ut.

2. Nëse deri në përfundimin e periudhës së dytë të përkohshme identifikohen mungesa përvoja për sigurinë, Komuniteti Europian mund të kërkojë që leja për operimin në rrugë ajrore, nga apo brenda Komunitetit Europian, të transportuesve ajrorë të licencuar nga UNMIK-u, të bëhet objekt i një vlerësimi të veçantë për sigurinë. Një vlerësim i tillë do të bëhet në një kohë shumë të shpejtë nga Komuniteti Europian, me qëllim shmangien e çdo vonesë të paligjshme në ushtrimin e të drejtave të trafikut.