

**AVIATION**

**Transport Services**

**Agreement Between the  
UNITED STATES OF AMERICA  
and ALBANIA**

Signed at Washington September 24, 2003

*with*

Annexes



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89—497, approved July 8, 1966  
(80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . .the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

**ALBANIA**

**Aviation: Transport Services**

*Agreement signed at Washington September 24, 2003;  
Entered into force April 5, 2004.  
With annexes.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF

THE UNITED STATES OF AMERICA

AND

THE GOVERNMENT OF

THE REPUBLIC OF ALBANIA

The Government of the United States of America and the Government of the Republic of Albania (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

**Article 1****Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Republic of Albania, the Ministry of Transport and Communication, in the person of the Director General of Civil Aviation, and any person or agency authorized to perform functions exercised by the said authorities;
2. "Agreement" means this agreement, its annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
  - a. any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
  - b. any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in

air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

## Article 2

### Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:

- a. the right to fly across its territory without landing;
- b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

### Article 3

#### Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and

c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

### Article 4

#### Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;

b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or

c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

#### **Article 5**

##### **Application of Laws**

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

#### **Article 6**

##### **Safety**

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and



licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

## Article 7

### Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal September 23, 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving

International Civil Aviation, done at Montreal February 24, 1988.

2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into, for departure from, and while within the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose

conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

## Article 8

### Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally

disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

- a) an airline or airlines of either Party;
- b) an airline or airlines of a third country; and
- c) a surface transportation provider of any country;

provided that all participants in such arrangements (i) hold the appropriate authority and (ii) meet the requirements normally applied to such arrangements.

8. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air

and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

## Article 9

### Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national authorities, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;

c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use

in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

## Article 10

### User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which

charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

## Article 11

### Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.

2. Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

## Article 12

### Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;

b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Prices for international air transportation between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.



3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (i) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the Parties, or (ii) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

### **Article 13**

#### **Consultations**

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

### **Article 14**

#### **Settlement of Disputes**

1. Any dispute arising under this Agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

#### **Article 15**

##### **Termination**

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period. Should the other Party fail to acknowledge receipt of this notice, the notice shall be deemed to have been received by the other Party 14 days after the date of its receipt by the International Civil Aviation Organization.

#### **Article 16**

##### **Registration with ICAO**

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

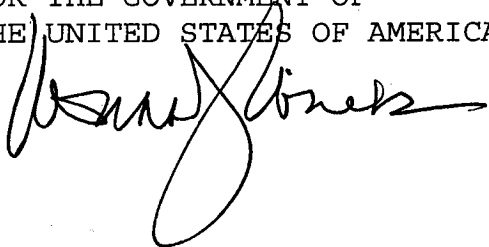
Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes confirming that each Party has completed its national legal procedures for entry into force of the Agreement.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Washington, this twenty-fourth day of September, 2003, in two originals, in the English and Albanian languages, each text being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF  
THE UNITED STATES OF AMERICA:



FOR THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF ALBANIA:



**ANNEX I**

**Scheduled Air Transportation**

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Albania and beyond.
2. For all-cargo service or services, between Albania and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Albania:

1. From points behind Albania via Albania and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.
2. For all-cargo service or services, between the United States and any point or points.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. omit stops at any point or points;
5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that, with the exception of all-cargo services, the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

### Section 3

#### Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, with the exception of all-cargo services, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

## ANNEX II

### Charter Air Transportation

#### Section 1

A. Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the

right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

1. Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

2. Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that, except with respect to cargo charters, such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

B. In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, traffic originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries; and (4) to perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, except with respect to cargo charters, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

C. Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

## Section 2

A. Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws,

regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

B. However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

### Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

### ANNEX III

#### **Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems**

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of this Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and



Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:

a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.

b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose

details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.

4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

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

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

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

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

Me dëshirën që t'u mundësojnë shoqërive ajrore për t'u ofruar udhëtarëve dhe transportit të mallrave mundësira të ndryshme shërbimi, me çmimet më të ulta, jo diskriminuese, jo abuzive për arsye të pozicionit dominues dhe duke dëshiruar të inkurajojnë shoqëritë individuale për të zhvilluar dhe zbatuar çmime të reja dhe konkurruese;

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

Duke qenë Palë në Konventën mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, hapur për nënshkrim në Çikago, më 7 Dhjetor 1944;

Kanë pranuar si më poshtë:

## Neni 1

### **Përkufizime**

Për qëllim të kësaj marrëveshjeje, nëqoftëse nuk është shprehur ndryshe, termi:

1. “Autoritete Aeronautike” nënkupton, në rastin e Shteteve të Bashkuara, Departamentin e Transportit ose pasardhësit e tij, në rastin Republikës së Shqipërisë, Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit, Drejtoria e Përgjithshme të Aviacionit Civil si dhe çdo person ose Agjenci të autorizuar për të kryer funksionet e ushtruara nga autoritetet e sipër përmendura;
2. “Marrëveshje” nënkupton këtë marrëveshje, anekset dhe çdo amendament të saj;
3. “Transport Ajror” nënkupton transportin e publikut me avione pasagjerësh, transportin e bagazhit, ngarkesat e mallrave dhe postës, veçmas ose në kombinim, me shpërbllim ose me qera;
4. “Konventë” nënkupton Konventën mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar, e hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor, 1944 dhe përfshin :
  - a. çdo amendament, që është në fuqi sipas Nenit 94 (a) të Konventës dhe që është ratifikuar nga të dy Palët dhe
  - b. çdo aneks ose amendament i saj të adoptuar sipas Nenit 90 të Konventës, përderisa një aneks ose amendament i tillë të jetë efektiv në çdo kohë për të dy Palët;
5. “Shoqëri ajrore e përcaktuar” nënkupton një shoqëri ajrore të përcaktuar dhe të autorizuar në përputhje me Nenin 3 të kësaj marrëveshjeje;
6. “Kosto e plotë” nënkupton koston për shërbimin e kryer plus një detyrim të arsyeshëm për shpenzimet administrative;
7. “Transport ajror ndërkombëtar” nënkupton transportin ajror që kryhet nëpërmjet hapësirës ajrore mbi territorin e më shumë se një shteti;

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

9. “Ndalësë për qëllime jo-trafiku” nënkupton një ulje për çfarëdo lloj qëllimi tjetër përveç marrjes dhe lënies së pasagjerëve, bagazheve, mallrave dhe/ose postës në transportin ajror;

10. “Territor” nënkupton hapësirën tokësore nën sovranitetin, juridiksionin, mbrojtjen ose kujdestarinë e njëres Palë dhe ujrat territoriale rreth saj.

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

## Neni 2

### **Dhënia e të drejtave**

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

- a. të drejtën për të fluturuar nëpërmjet territorit të saj pa kryer ulje;
- b. të drejtën të kryejë ulje në territorin e saj për qëllime jo-trafiku; dhe
- c. të drejtat, e specifikuar sipas kësaj marrëveshjeje.

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

### Neni 3

#### **Përcaktimi dhe autorizimi**

1. Çdo Palë ka të drejtë të caktojë sipas dëshirës shoqëritë ajrore për kryerjen e transportit ajror ndërkombëtar në përputhje me këtë Marrëveshje si dhe të tërheqë ose të ndryshojë këto caktime. Përcaktimet si tilla duhet t'i transmetohen Palës tjetër me shkrim nëpërmjet kanaleve diplomatike dhe do të identifikojnë nëse linja ajrore është e autorizuar të kryejë llojin e transportit ajror të specifikuar në Aneksin I ose në Aneksin II ose në të dy bashkë.
2. Me marrjen e një përcaktimi të tillë dhe të aplikimeve nga linja ajrore e përcaktuar, në formën dhe mënyrën e pershkruar për autorizimet e operimit dhe lejet teknike, Pala tjetër duhet t'i japë autorizimet dhe lejet perkatese me një minimum vonese proceduriale, me kusht që:
  - a. Palës që përcakton shoqërinë ajrore, shtetasve të asaj Pale ose të dyjave u jepet pronësi e konsiderueshme dhe kontroll efektiv mbi atë shoqëri ajrore;
  - b. shoqëria ajrore e përcaktuar të jetë e kualifikuar që të plotësojë kushtet e parashikuara sipas ligjeve dhe rregullave të zbatuara normalisht në kryerjen e transportit ajror ndërkombëtar nga Pala që shqyrton kërkesën ose kërkesat; dhe
  - c. Pala përcaktuese e shoqërisë ajrore të mbajë dhe të administrojë standartet e vendosura në Nenin 6 (Siguria) dhe Nenin 7 (Sigurimi i Aviacionit)

### Neni 4

#### **Revokimi i Autorizimit**

1. Secila Palë mund të revokojë, të pezullojë ose të kufizojë autorizimet e operimit ose lejet teknike të një shoqërie të përcaktuar nga Pala tjetër, kur:
  - a. Palës tjetër, shtetasve të saj ose të dyjave nuk u jepet pronësia mbizotëruese dhe kontrolli efektiv të kësaj shoqërie ajrore;

- b. kjo linjë ajrore nuk ka arritur të veprojë konform ligjeve dhe rregullave të referuara në Nenin 5 (Aplikimi i Ligjeve) të kësaj Marreveshjeje; ose
- c. Pala tjetër nuk mban ose nuk administron standartet e vendosura në Nenin 6 (Siguria).

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

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

## Neni 5

### Aplikimi i Ligjeve

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

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

## Neni 6

### Siguria

1. Çdo Palë duhet të njohë si të vlefshme, për qëllim të kryerjes së transportit ajror sipas kësaj Marreveshjeje, çertifikatat e vlefshmërisë ajrore, çertifikatat e

kompetencës dhe liçensat e lëshuara ose të njohura si të vlefshme nga Pala tjetër dhe që janë akoma në fuqi, duke marrë në konsideratë që kërkesat për çertifikata ose liçensa të tilla të jenë të paktën të njëjta me standartet minimale, të cilët mund të përcaktohen në përputhje me Konventën. Secila Palë mund, sidoqoftë, të refuzojë, të njohë si të vlefshme, për qëllim të fluturimit mbi territorin e saj, çertifikatat e kompetencës dhe liçensat e lëshuara ose të njohura të vlefshme për shtetasit e saj nga Pala tjetër.

2. Çdo Palë mund të kërkojë konsultime në lidhje me standartet e sigurisë të mbajtura nga Pala tjetër, në lidhje me mjediset aeronautike, ekuipazhin ajror, avionin dhe operimin e shoqërive ajrore të përcaktuara. Nëse, në vijim të konsultimeve të tilla, njëra Palë konstaton se Pala tjetër nuk mban dhe administron me efikasitet standartet dhe kërkesat e sigurisë, në drejtime që të jenë të paktën të njëjta me standartet minimale të vendosura në përputhje me Konventën, Pala tjetër do të njoftohet për konstatimet e tilla dhe hapat që do të konsiderohen të nevojshme në përputhje me këto standarte minimale që Pala tjetër të ndërmarrë veprimet korrigjuese përkatëse. Çdo Palë rezervon të drejtën të mbajë, revokojë ose të kufizojë autorizimin e operimit ose lejen teknike të një shoqërie ose shoqërive ajrore, të përcaktuara nga Pala tjetër, në rast se Pala tjetër nuk ndërmerr veprimet korrigjuese përkatëse brënda një kohe të arsyeshme.

## Neni 7

### **Sigurimi Aviacionit**

1. Në përputhje me të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas ligjit ndërkombëtar, Palët riafirmojnë se detyrimet e tyre ndaj njëra-tjetrës për të mbrojtur sigurinë e aviacionit civil nga aktet e ndërhyrjeve të paligjshme formojnë një pjesë përbërëse të kësaj Marrëveshjeje. Pa kufizuar përgjithshmërinë e të drejtave dhe detyrimeve të tyre sipas Ligjit ndërkombëtar, në veçanti Palët do të veprojnë në përputhje me parashikimet e Konventës për shkeljet dhe disa akte të tjera të kryera në bordin e avionit, bërë në Tokio më 14 Shtator 1963, Konventës për Shtypjen e Rrëmbimit të paligjshëm të avionit, bërë në Hagë më 16 Dhjetor 1970, Konventës mbi Shtypjen e Akteve të paligjshme ndaj Sigurisë së Aviacionit Civil, bërë në Montreal më 23 Shtator 1971, dhe Protokollit për Shtypjen e Akteve të Paligjshme të Dhunës në shërbimet e aeroportit të Aviacionit Civil Ndërkombëtar, bërë në Montreal më 24 Shkurt 1998.

2. Palët do t'i japin njëra tjetrës, sipas kërkesës, të gjithë asistencën e nevojshme për parandalimin e akteve të rrëmbimit të paligjshëm të avionit civil dhe akteve



të tjera të paligjshme ndaj sigurisë së një avioni të tillë, të pasagjerëve dhe ekuipazhit të tij, të aeroporteve dhe mjeteve ndihmëse të fluturimit ajror si dhe të adresojnë ndonjë kërcënim tjetër ndaj sigurisë së fluturimit ajror civil.

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

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

5. Kur ndodh ndonjë incident ose kërcënim për një incident për rrëmbim të paligjshëm të avionit ose akte të tjera të paligjshme ndaj sigurisë së pasagjerëve, ekuipazhit, avionit, aeroporteve ose mjeteve ndihmëse të navigimit, Palët duhet të ndihmojnë njëra tjetrën, përmes efektshmërisë së komunikimit dhe mjeteve të tjera të përshtatshme, me qëllim që t'i japin fund sa më shpejt dhe në mënyrë të sigurt një incidenti ose kërcënimi të tillë.

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

## Neni 8

### **Mundësitë tregtare**

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

2. Shoqëritë ajrore të përcaktuara të çdo Pale, kanë të drejtë, në përputhje me ligjet dhe rregullat e Palës tjetër, në lidhje me hyrjen, rezidencën dhe punësimin, për të sjellë dhe mbajtur në territorin e Palës tjetër stafin e menaxhimit, shitjes, stafin teknik, operacional dhe specialistë të tjerë të kërkuar për kryerjen e transportit ajror.

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

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

5. Çdo shoqëri ajrore do të ketë të drejtën të konvertojë dhe të dërgojë në vendin e tij, sipas kërkesës, të ardhurat lokale të cilat tejkalojnë shumën e harxhuar në vend.

Konvertimi dhe dërgimi duhet të lejohen të kryhen menjëherë dhe pa ndonjë kufizim ose taksë sipas shkallës së këmbimit të aplikueshëm për transaksionet e monedhës dhe të dërgohen në datën, që transportuesi bën aplikimin fillestar për dërgim.

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

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

a) një shoqëri ose shoqëri ajrore të çdo Pale;

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

c) një sigurues të transportit tokësor të ndonjë vendi;]

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

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

## Neni 9

### Taksat dhe tarifat doganore

1. Me mbërritjen në territorin e një Pale, avioni, i cili kryen transport ndërkombëtar nga shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër, pajisjet e tyre të zakonshme, mjetet në tokë, karburantet, vajrat lubrifikantë, pjesët teknike konsumi, pjesët e këmbimit ( duke përfshirë motorat), pjesët e depozituara të avionit ( duke përfshirë por duke mos u kufizuar në artikuj të tillë si ushqime, pije, të forta dhe të buta, cigare dhe produkte të tjera të destinuar për shitje ose për përdorim nga pasagjerët në sasi të kufizuara gjatë fluturimit) dhe artikuj të tjerë me qëllim përdorimi vetëm në lidhje me operimin ose shërbimin e avionit, që operon në transportin ajror ndërkombëtar, duhet të përjashtohen mbi baza reciprociteti, nga të gjithë kufizimet e importit, taksat e pronës dhe detyrimet mbi kapitalin, detyrimet doganore, taksat e akcizës, dhe pagesa e detyrime të njëjta që janë (a) të vendosura nga autoritetet kombëtare (b) jo të bazuara në koston e shërbimeve të dhëna, duke siguruar që pajisje dhe furnizime të tilla do të qëndrojnë në bord të avionit.
  
2. Gjithashtu duhet të jenë subjekt përjashtimi në baza reciprociteti nga taksat, qeratë, detyrimet, pagesat dhe detyrimet e referuara në paragrafin 1 të këtij Neni, me përjashtim të detyrimeve të bazuara në koston e shërbimeve të dhëna:
  - a. artikujt e depozituar të avionit, të futura ose të furnizuara në territorin e një Pale dhe të vendosura në bord, me kufizime të arsyeshme, për përdorim në avionët në nisje të një shoqërie ajrore të Palës tjetër, që operon në transportin ajror ndërkombëtar, edhe kur këto depozitime do të përdoren në një pjesë të udhëtimit të kryera mbi territorin e Palës në të cilën ato janë vendosur në bord.
  
  - b. Pajisjet e tokës dhe pjesët e këmbimit (duke përfshirë motorat) të vendosura në territorin e një Pale, për qëllime shërbimi, mirëmbajtjeje ose riparim të avionit të një shoqërie ajrore të Palës tjetër të përdorura në transportin ajror ndërkombëtar;
  
  - c. Karburantet, lubrifikantët dhe furnizimet teknike konsumi të vendosura ose të furnizuara në territorin e një Pale për përdorim në avionin e një shoqërie ajrore të Palës tjetër, që operon në transportin ajror ndërkombëtar madje dhe kur do të përdoren në

një pjesë të udhëtimit të kryer mbi territorin e Palës në të cilën ato janë vendosur në bord; dhe

- d. Materiale për reklama dhe promovim të paraqitura ose të sjella në territorin e një Pale dhe të vendosura në bord, brenda kufizimeve të arsyeshme, për përdorim në avionin në nisje, të një shoqërie ajrore të Palës tjetër, që operon në transportin ajror ndërkombëtar, edhe kur këto depozitime do të përdoren në një pjesë të udhëtimit të kryer mbi territorin e Palës në të cilën ato janë vendosur në bord.
3. Pajisjet dhe furnizimet e referuara në paragrafët 1 dhe 2 të këtij Neni, kërkohen të mbahen nën mbikqyrje ose kontroll nga autoritetet përkatëse.
  4. Përjashtimet sipas këtij Neni do të jenë të vlefshme në rastin kur shoqëritë ajrore të përcaktuara të një Pale kanë bërë kontratë me një shoqëri tjetër ajrore, e cila gëzon përjashtime të tilla nga Pala tjetër, për huamarrjen ose transfertën në territorin e Palës tjetër të artikujve të specifikuar në paragrafët 1 dhe 2 të këtij Neni.

## Neni 10

### **Detyrimet e përdoruesit**

1. Detyrimet e përdoruesit, që mund të vendosen nga autoritetet kompetente të detyrimeve ose bordet e çdo Pale mbi shoqëritë ajrore të Palës tjetër duhet të jenë të drejta, të arsyeshme, jo diskriminuese në mënyrë të padrejtë, dhe të ndara në mënyrë të barabartë midis kategorisë së përdoruesve. Në çdo rast detyrime të tilla të përdoruesit do të vlerësohen mbi shoqëritë ajrore të Palës tjetër në kushte jo më pak të favorshme se sa kushtet më të favorshme të vlefshme për ndonjë shoqëri tjetër ajrore në kohën e vlerësimit të detyrimeve.
2. Detyrimet e përdoruesit, që mund të vendosen mbi shoqëritë ajrore të Palës tjetër mund të reflektojnë, por nuk duhet të tejkalojnë, koston e plotë të autoriteteve ose organizmave kompetente të detyrimeve që merren me sigurimim e aeroportit përkatës, të ambientit të aeroportit, të navigimit ajror dhe mjeteve ndihmëse të sigurisë së aviacionit dhe të shërbimeve në aeroport ose brenda sistemit të aeroportit. Detyrime të tilla mund të

përfshijnë një kthim të arësyeshem tek asetet, pas çvlerësimit. Mjetet ndihmëse dhe shërbimet për të cilët janë vënë detyrimet duhet të paraqiten mbi baza efçiente dhe ekonomike.

3. Çdo Palë do të inkurajojë konsultime ndërmjet autoriteteve kompetente të detyrimeve ose të bordeve në territorin e saj dhe shoqërive ajrore që përdorin shërbimet dhe mjetet ndihmëse dhe të inkurajojnë autoritetet e kompetente të detyrimeve ose bordet dhe shoqëritë ajrore të shkëmbejnë një informacion të tillë të nevojshëm për të lejuar një rishikim të përpiktë të fakteve të arësyeshme të vendosjes së detyrimeve në përputhje me parimet e paragrafit 1 dhe 2 të këtij Neni. Çdo Palë do të inkurajojë autoritetet kompetente të detyrimeve për t'iu dhënë përdoruesve njoftime të arësyeshme për çdo propozim për ndryshime në detyrimet e përdoruesve, që ata të jenë në gjëndje të shprehin pikpamjet e tyre përpara së të jenë bërë ndryshimet.

4. Gjatë procedurave për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve në përputhje me Nenin 14, asnjëra Palë nuk do të konsiderohet se ka thyer ndonjë klauzolë të këtij Neni, me përjashtim të rasteve kur (a) nuk arrin të rishikojë detyrimet ose praktikrat që janë subjekt i ankesave nga Pala tjetër brenda një periudhe të arësyeshme kohe; ose (b) pas një rishikimi të tillë nuk arrin të marrë të gjitha masat brenda autoritetit të saj për të korrigjuar ndonjë detyrim ose praktikë që nuk është në përputhje me këtë Nen.

## Neni 11

### **Konkurrencë e drejtë**

1. Çdo Palë duhet të japë mundësi të barabarta dhe të drejta për shoqëritë ajrore të përcaktuara të të dy Palëve për të konkurruar në transportin ajror ndërkombëtar sipas kësaj Marrëveshjeje.
2. Çdo Palë duhet t'i japë mundësi secilës shoqëri ajrore të përcaktuar për të vendosur frekuencën dhe kapacitetin e transportit ajror ndërkombëtar që ajo ofron të bazuar mbi konsiderata tregtare në treg. Në përputhje me këto të drejta, asnjë Palë nuk do të kufizojë në mënyrë të njëanëshme volumin e trafikut, frekuencën ose rregullsinë e shërbimeve, ose tipin e avionit ose tipet me të cilët operojnë shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër, përveç nëse kërkohet nga doganat ose arsye teknike, operacionale ose ambientaliste sipas kushteve uniform, në përputhje me Nenin 15 të Konventës.

3. Asnjë Palë nuk do të imponojë mbi shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër detyrimin e refuzimit të parë, të rritjes së porcionit, pagesa pa kundërshtime, ose ndonjë kërkesë tjetër në lidhje me kapacitetin, frekuencën ose trafikun, që mund të jenë jo në përputhje me qëllimet e kësaj Marrëveshjeje.
4. Asnjë Palë nuk duhet të kërkojë paraqitjen e orareve e (skedules), të programit për fluturime charter, ose plane operationale nga shoqëritë ajrore të Palës tjetër për miratim, përveç nëse kërkohet mbi një bazë jodiskriminuese për të përforcuar kushtet uniforme të parashikuara nga paragrafi 2 i këtij Neni ose nëse është autorizuar në mënyrë specifike në një Aneks të kësaj Marrëveshjeje. Nëse një Palë kërkon paraqitjen e orareve për qëllime informacioni, ajo do të minimizojë peshën administrative të këtyre kërkesave dhe procedurat mbi ndërmjetësit e transportimit ajror dhe mbi shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palës tjetër.

## Neni 12

### Çmimet

1. Çdo Palë do të lejojë vendosjen e çmimeve për transportin ajror nga secila shoqëri ajrore e përcaktuar, bazuar mbi konsiderata të tregut. Ndërhyrja nga Palët do të kufizohet në:
  - a. parandalimin e çmimeve ose praktikave diskriminuese të pa arsyeshme;
  - b. mbrojtjen e konsumatorëve nga çmime që janë në mënyrë të pa arsyeshme të larta ose kufizuese për shkak të abuzimit me pozicionin dominues; dhe
  - c. mbrojtjen e shoqërive ajrore nga çmime që janë artificialisht të ulëta për shkak të ndihmës financiare qeveritare ose të mbështetjes.
2. Çmimet për transportin ajror ndërkombëtar ndërmjet territoreve të Palëve nuk do të kërkohet të regjistrohen. Megjithë sa më sipër, shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palëve do të vazhdojnë të lejojnë dhënien, sipas kërkesës, të informacionit mbi çmimet në të kaluarën, ato ekzistuese si dhe çmimet e propozuara, autoriteteve aeronautike të

Palëve, në një mënyrë dhe format të pranueshëm për këto autoritete aeronautike.

3. Asnjë Palë nuk do të ndërmarrë veprime të njëanëshme për të parandaluar inagurimin ose vazhdimin e një çmimi të propozuar që do të ngarkohet ose është ngarkuar nga (i) një shoqëri ajrore e Palës tjetër për transport ajror ndërkombëtar ndërmjet territoreve të Palëve, ose (ii) një shoqëri ajrore të një Palë për transport ajror ndërmjet territorit të Palës tjetër, ose transport ndërmjet territorit të Palës tjetër dhe të ndonjë vendi, duke përfshirë në të dyja rastet transportin me anë të linjave të brëndshme ose të jashtme. Nëse çdo Palë beson se ndonjë nga çmimet nuk është në përputhje me parashikimet e vendosura në paragrafin 1 të këtij Neni, mund të kërkojë konsultime dhe të njoftojë Palën tjetër për arësyet e mosrënies dakort sa më shpejt të jetë e mundur. Këto konsultime nuk duhet të mbahen më vonë se 30 ditë pas marrjes së kërkesës, dhe Palët duhet të bashkëpunojnë në sigurimin e informacionit të nevojshëm për një zgjidhje të arësyeshme të çështjes. Nëse Palët bien dakort në lidhje me çmimin për të cilin kanë marrë një njoftim për mosrënie dakort, çdo Palë duhet të bëjë përpjekjet maksimale për të vënë këtë marrëveshje në jetë. Pa një marrëveshje të dyanëshme të tillë, çmimi do të vihet në përdorim ose do të vazhdojë të jetë në përdorim.

### Neni 13

#### **Konsultime**

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

### Neni 14

#### **Zgjidhja e mosmarrëveshjeve**

1. Çdo mosmarrëveshje që mund të lindë në lidhje me këtë Marrëveshje, përveç atyre që mund të lindin sipas paragrafit 3 të Nenit 12 (Çmimet), e cila nuk zgjidhet në raundin e parë të konsultimeve zyrtare, me marrëveshje midis Palëve, mund t'i paraqitet ndonjë personi ose organi



për të marrë vendim. Nëse Palët nuk bien dakort në këtë mënyrë, mosmarrëveshja do të dorëzohet, me kërkesë të secilës Palë, në arbitrim në përputhje me procedurat e paraqitura si më poshtë:

2. Arbitrimi të jetë një gjykatë prej tri arbitra të përbërë si më poshtë:
  - a. brënda 30 ditëve pas marrjes së kërkesës për arbitrim, çdo Palë do të emërojë një arbitër. Brënda 60 ditëve të emërimit të këtyre dy arbitrave, ata me marrëveshje do të caktojnë një arbitër të tretë, i cili do të veprojë si kryetar i gjykatës së arbitrimit;
  - b. nëqoftëse Palët nuk arrijnë të emërojnë një arbitër, ose nëse arbitri i tretë nuk është caktuar në përputhje me nënparagrafin a të këtij paragrafi, secila Palë mund t'i kërkojë Presidentit të Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil për të përcaktuar një arbitër ose arbitrat brënda 30 ditëve. Nëse Presidenti i Këshillit është i së njëjtës kombësi me njërin nga Palët, nën Presidenti i cili nuk është skualifikuar mbi këtë bazë do të bëjë emërimet.
3. Përveç nëse është rënë dakort ndryshe, gjykata e arbitrimit do të përcaktojë limitet e juridiksionit të saj në përputhje me këtë Marrëveshje dhe do të vendosë rregullat proceduriale të saj. Gjykata, e formuar tashmë, mund të rekomandojë masa të përkohshme lehtësuese deri në vendimin e saj përfundimtar. Nën drejtimin e gjykatës ose me kërkesë të njerës nga Palët, mund të mbahet një konferencë për të përcaktuar saktësisht çështjet për t'u arbitruar si dhe procedurat specifike jo më vonë se 15 ditë pasi gjykata është formuar plotësisht.
4. Përveç nëse është rënë dakort ndryshe ose nëse është drejtuar nga gjykata, secila Palë do të dorëzojë një memorandum brënda 15 ditëve gjatë kohës kur gjykata tashmë është formuar plotësisht. Përgjigjet do të jepen 60 ditë më vonë. Gjykata do të mbajë një seancë dëgjimi me kërkesë të secilës Palë ose dhe me iniciativë të saj brënda 15 ditëve pasi përgjigjet janë dhënë.
5. Gjykata do të orvatet të përgatisë një vendim me shkrim brënda 30 ditëve pas përfundimit të dëgjimit ose nëse nuk është mbajtur ndonjë seancë dëgjimi, pas datës kur të dyja përgjigjet janë dorëzuar. Vendimi i maxhorancës së gjykatës do të jetë mbizotrues.

6. Palët mund të dorëzojnë kërkesat për sqarimin e vendimit brënda 15 ditëve pasi ai është përgatitur dhe çdo sqarim i dhënë do të jepet brënda 15 ditëve të një kërkesë të tillë.
7. Çdo Palë do t'i japë efikasitet të plotë çdo vendimi ose verdikti të gjykatës së arbitrit, deri në shkallën që është në përputhje me ligjet e saj kombëtare.
8. Shpenzimet e gjykatës së arbitrit, përfshi pagesat dhe shpenzimet e arbitrave do të ndahen në mënyrë të barabartë nga Palët. Çdo shpenzim i bërë nga Presidenti i Këshillit të Organizatës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar në lidhje me procedurat e paragrafit 2b të këtij Neni do të konsiderohet pjesë e shpenzimeve të gjykatës arbitrit.

### Neni 15

#### **Përfundimi**

Çdo Palë mund të japë në çdo kohë njoftim me shkrim Palës tjetër për vendimin e saj për përfundimin e kësaj Marrëveshjeje.

Një njoftim i tillë do t'i komunikohet njëkohësisht Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil. Marrëveshja do të përfundojë në mesnatë (në vendin e marrjes së njoftimit të Palës tjetër) menjëherë para përvjetorit të parë të datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër, nëqoftëse njoftimi nuk tërhiqet me marrëveshje nga Palët para përfundimit të kësaj periudhe. Nëse pala tjetër dështon në marrjen e këtij njoftimi, ai do të konsiderohet si i marrë nga Pala tjetër 14 ditë pas datës së marrjes së njoftimit nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

### Neni 16

#### **Regjistrimi në ICAO**

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

## Neni 17

### Hyrja në fuqi

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

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

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

PËR QEVERINË E  
SHTETEVE TË BASHKUARA TË AMERIKËS



PËR QEVERINË E  
REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË



## ANEKSI I

### Transporti ajror i rregullt

#### Seksioni 1

##### Rrugët

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

- A. Rrugët për shoqërinë ajrore ose shoqëritë ajrore të përcaktuara nga Qeveria e Shteteve të Bashkuara:
1. Nga pikat pas Shteteve të Bashkuara nëpërmjet Shteteve të Bashkuara dhe pikave ndërmjetëse në një pikë ose pikat në Shqipëri dhe më tej.
  2. Për shërbimet vetëm-kargo ose shërbime, ndërmjet Shqipërisë dhe çdo pike ose pikave.
- B. Rrugët për shoqërinë ajrore ose shoqëritë ajrore të përcaktuara nga Qeveria e Shqipërisë.
1. Nga pikat pas Shqipërisë nëpërmjet Shqipërisë dhe pikave ndërmjetëse në një pikë ose pikat në Shtetet e Bashkuara dhe më tej.
  2. Për shërbimet vetëm-kargo ose shërbime, ndërmjet Shteteve të Bashkuara dhe çdo pikë ose pika.

#### Seksioni 2

##### Fleksibiliteti operacional

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

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

2. të kombinojë numra të ndryshëm fluturimi brenda operimit të një avioni
3. të shërbejë në pikat pas , ndërmjetëse, në pikat pas dhe në pikat në territoret e Palëve në rrugë në çfarëdo kombinimi dhe rregulli;
4. të mos bëjë ndalesa në ndonjë pikë ose pika
5. të transferojë trafik nga ndonjë nga avionët e tij në një nga avionet e tjerë të tij në ndonjë pikë në rrugë; dhe
6. të shërbejë në pikat pas ndonjë pikë në territorin e saj me ose pa ndryshim të avionit ose numrit të fluturimit dhe të mbajë dhe të reklamojë shërbime të tilla tek publiku si shërbime të plota;

pa limite drejtimi ose gjeografike dhe pa humbje të ndonjë të drejte për të bërë trafik të lejueshëm sipas kësaj Marrëveshjeje; me kusht që [me përjashtim të shërbimeve vetëm për kargo], shërbimi t'i shërbejë një pike në territorin e Palës që përcakton shoqërinë ajrore.

### Seksioni 3

#### Shkëmbimi i Masave

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

## ANEKSI II

### Transporti ajror çarter

#### Seksioni 1

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

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

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

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

## Seksioni 2

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

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

### Seksioni 3

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

## ANEKSI III

### **Parimet e mosdiskriminimit dhe konkurrencës në Sistemin Kompjuterik të Rezervimit**

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

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

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

1. Palët bien dakort se SRK do të kenë displein parësor të integruar për të cilën:
  - a. Informacioni në lidhje me shërbimet ajrore ndërkombëtare përfshi krijimin e lidhjeve në këto shërbime do të jenë të shtypura dhe do të jepen (displei) të bazuar në kritere objektive dhe të mos-diskriminimit, që nuk janë të influencuar direkt ose indirekt nga shoqëria ajrore ose identiteti i tregut. Kritere të tilla do të aplikohen në mënyrë uniforme tek të gjitha shoqëritë ajrore pjesëmarrëse.
  - b. Të dhënat bazë të SRK duhet të jenë sa më të plota të jetë e mundur.
  - c. Shitësit e SRK nuk do të fshijnë informacionet e dorëzuara nga shoqëritë ajrore pjesëmarrëse, informacione të tilla duhet të jenë të përpikta dhe transparente; për shembull, ndarja kodit dhe ndryshimi I masave të fluturimit dhe fluturimet me ndalesa duhet të identifikohen qartë që kanë këto karakteristika.
  - d. Të gjitha SRK që janë të vlefshme për agjentët e udhëtimit të cilët direkt shpërndajnë informacione rreth shërbimit të shoqërisë ajrore tek publiku udhëtues në territorin e secilës Palë jo vetëm që duhet të jetë e detyruar për, por gjithashtu duhet të jetë e titulluar për, të operuar në përputhje me rregullat e SRK që aplikohen në territorin ku SRK ka qenë në operim.
  - e. Agjentët e udhëtimit duhet të lejohen të përdorin çdo displei sekondar të vlefshme nëpërmjet SRK për aq kohë sa agjenti udhëtimit bënë një kërkesë specifike për këtë displei.
2. Një Palë do të kërkojë që çdo shitës SRK që operon në territorin e tij të lejojë të gjitha shoqëritë ajrore me vullnet të kryejnë pagesën në mënyrë jo-diskriminuese për të marrë pjesë në SRK e tij. Një Palë mund të kërkojë që të gjitha mjetet lehtësuese të shpërndarjes që një shitës sistemi siguron do të ofohet mbi baza jo-diskriminuese për të shoqëritë ajrore pjesëmarrëse. Një Palë do të kërkojë që shitësit e SRK të paraqesin hapur mbi baza jo-diskriminuese, objektive, pa ndikime të kompanisë ose të tregut, shërbimet ajrore ndërkombëtare të shoqërive ajrore pjesëmarrëse në të gjithë tregjet në të cilat ato dëshirojnë të shesin këto shërbime. Me kërkesë, një shitës SRK duhet të ketë të hapura



hollësitë e të dhënave të tij bazë të kohëve të fundit dhe të procedurave të ruajtjes, kriteret e tij për shtypjen dhe renditjen e informacionit, peshën e dhënë për kriteret e tilla dhe kriterin e përdorur për seleksionimin e pikave të lidhjes (konekshën) dhe futjen e fluturimeve të lidhura.

3. Shitësit SRK që operojnë në territorin e një Pale duhet të jenë të titulluara të sjellin, të mbajnë, dhe të bëjnë të vlefshme pa pagesë SRK e tyre për agjencitë e udhëtimit ose kompanitë e udhëtimit, për të cilat biznesi i tyre kryesor është shpërndarja e produkteve në lidhje me udhëtimin në territorin e Palës tjetër nëse SRK përputhet me këto parime.
4. Asnjë Palë, në territorin e saj nuk do të imponojë ose të lejojë të imponojnë mbi shitësit e SRK të Palës tjetër kërkesa me shtrënguese në lidhje me hyrjen tek dhe përdorimin e mjeteve ndihmëse lehtësuese, seleksionimin dhe përdorimin e hardëare teknik të SRK si dhe të softëare dhe instalimet teknike të hardëare SRK, se sa ato të imponuara mbi shitësit e saj të SRK.
5. Asnjë Palë, në territorin e saj nuk do të imponojë ose të lejojë të imponojnë mbi shitësit e SRK të Palës tjetër kërkesa me kufizuese në lidhje me displein e SRK (përfshi shtypjen dhe parametrat e SRK), operimit, ose të shitjes se sa të atyre të imponuara mbi shitësit e saj të SRK.
6. SRK në përdorim në territorin e një Pale që vepron në përputhje me këto parime dhe standarte të tjera përkatëse teknike dhe të sigurisë, rregulla mosdiskriminimi do të titullohet për të patur hyrje efektive dhe në mënyrë uniforme në territorin e Palës tjetër. Një aspekt i kësaj është që një shoqëri ajrore e përcaktuar do të marrë pjesë në një sistem të tillë plotësisht si në territorin e vendit të vet po ashtu në një sistem të ofruar tek agjentët e udhëtimit në territorin e Palës tjetër. Pronarët/operatorët e SRK të një Pale do të kenë të njejtën mundësi tek SRK e operimit të tij që është konform me këto parime brënda territorit të Palës tjetër po ashtu dhe për operatorët/pronarët e asaj Pale. Çdo Palë do të sigurojë që shoqëritë e saj ajrore dhe shitësit e saj të SRK të mos diskriminohen përkundrajt agjentëve të udhëtimit në territorin e vendit të tij për arsye të përdorimit të tyre ose posedimit të një SRK që operon gjithashtu në territorin e Palës tjetër.