

**LIGJI NR. 03/L-051**

**PËR AVIACIONIN CIVIL**

Në mbështetje të Kapitullit IV neni 65 pika 1, Kapitulli XI pika 130 të Kushtetutës së Republikës së Kosovës, për rregullimin teknik dhe ekonomik dhe promovimin e aviacionit civil në Kosovë si dhe për nxitjen e zhvillimit e sigurt të kësaj fushe në përputhje me normat ndërkombëtare,

Kuvendi i Republikës së Kosovës,

Miraton:

**LIGJIN PËR AVIACIONIN CIVIL**

**PËRMBAJTJA**

**TITULLI I DISPOZITAT E PËRGJITHSHME**

- Neni 1 Fushëveprimi
- Neni 2 Hapësira ajrore e Kosovës
- Neni 3 Rregullat dhe standardet e aviacionit civil në Kosovë
- Neni 4 Përkufizimet

**TITULLI II AUTORITETET E AVIACIONIT CIVIL**

**Kreu 1 Të përgjithshme**

- Neni 5 Autoritetet e aviacionit civil në Kosovë

**Kreu 2 Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit**

- Neni 6 Përgjegjësitë themelore të Ministrit dhe Ministrisë
- Neni 7 Prioritetet e Ministrisë
- Neni 8 Negociatat, marrëveshjet dhe detyrimet ndërkombëtare
- Neni 9 Konflikti i Interesave
- Neni 10 Personeli i Ministrisë
- Neni 11 Llogaridhënia dhe autorizimet
- Neni 12 Konflikti administrativ
- Neni 13 Delegimi i funksioneve

**Kreu 3 Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës**

- Neni 14 Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës
- Neni 15 Kompetencat dhe përgjegjësitë e AAC
- Neni 16 Bordi Mbikëqyrës
- Neni 17 Organizimi i Bordit dhe procedurat e vendim-marrjes
- Neni 18 Kompetencat e Kryesuesit
- Neni 19 Funkzionet e Bordit Mbikëqyrës
- Neni 20 Drejtori i Përgjithshëm i AAC
- Neni 21 Autorizimet e Përgjithshme të Drejtorit të Përgjithshëm
- Neni 22 Menaxhimi financiar dhe raportimi

Neni 23 Delegimi i funksioneve  
Neni 24 Personeli i AAC-së  
Neni 25 Buxheti i AAC-së  
Neni 26 Llogaridhënia dhe përgjegjësia  
Neni 27 Konflikti administrativ

**Kreu 4 Ministria e Punëve të Brendshme**

Neni 28 Ministria e Punëve të Brendshme  
Neni 29 Llogaridhënia dhe përgjegjësia  
Neni 30 Konflikti administrativ

**Kreu 5 Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike**

Neni 31 Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike

**TITULLI III RREGULLAT MBI AVIACIONIN CIVIL**

**PJESA 1 Operatorët, transportuesit dhe personeli ajror**

**Kreu 1 Certifikata e Operatorit Ajror**

Neni 32 Detyrimi për marrjen dhe posedimin e Certifikatës së Operatorit Ajror  
Neni 33 Kushtet për marrjen e Certifikatës së Operatorit Ajror

**Kreu 2 Transportuesit Ajror**

Neni 34 Detyrimi për marrjen dhe posedimin e Licencës për Ushtrimin e Veprimtarinë së Transportit Ajror

**Kreu 3 Transportuesit e Jashtëm Ajror**

Neni 35 Detyrimi për Posedimin e Certifikatës së Operatorit Ajror dhe Licencës për Ushtrimin e Veprimtarisë Ajrore

**Kreu 4 Licencat e Linjave dhe Lejet për Ofrimin e Veprimtarisë me dhe pa orar të caktuar**

Neni 36 Licencat e Linjës për Transportuesit të cilët nuk janë anëtarë të HPEA

**Kreu 5 Personeli i Aviacionit**

Neni 37 Licenca dhe klasifikimi i personelit të aviacionit  
Neni 38 Njohja e Licencës dhe klasifikimi i personelit të aviacionit  
Neni 39 Pezullimi dhe revokimi i licencës së personelit të aviacionit

**PJESA 2 Operimi i Avionëve**

**Kreu 1 Rregullat e Përgjithshme**

Neni 40 Regjistri i Avionëve Civil  
Neni 41 Emblemat dhe Shenjat e Regjistrimit  
Neni 42 Largimi nga Regjistri i Avionëve Civil  
Neni 43 Zbatueshmëria e Nenit 83bis të Konventës së Çikagos

Neni 44      Certifikata e Llojit të Avionit, Certifikata e Përshtatshmërisë për Fluturim dhe Certifikata e Lëshimit në Shërbim

**Kreu 2            Rregullat e Veçanta**

Neni 45      Avionët e Ndaluar

Neni 46      Certifikata e Kufizuar e Llojit

Neni 47      Certifikata e Kufizuar e Përshtatshmërisë për Fluturim

**Kreu 3            Mirëmbajtja**

Neni 48      Përshtatshmëria e vazhdueshme për fluturim

Neni 49      Përkufizimi i Mirëmbajtjes

Neni 50      Inspektimi në Platformë

Neni 51      Bllokimi i Avionëve të Rrezikshëm

**Kreu 4            Ekuipazhi dhe piloti komandues**

Neni 52      Personeli i mjaftueshëm i fluturimit dhe i kabinës

Neni 53      Numri minimal i ekuipazhit

Neni 54      Piloti Komandues

**Kreu 5            Dokumentacioni**

Neni 55      Dokumentacioni i Avionit

Neni 56      Lista Minimale e Pajisjeve

**Kreu 6            Transportimi i Mallrave të Rrezikshme**

Neni 57      Lejet e AAC-së

Neni 58      Pamundësia e qasjes nga pasagjerët

Neni 59      Mallrat tjera të rrezikshme

**PJESA 3          Aerodromet, Aeroportet, Fushat Ajrore dhe Fushat e Planerimit**

**Kreu 1            Rregullat e Përgjithshme**

Neni 60      Aerodromet

Neni 61      Certifikata e Aerodromit

Neni 62      Doracaku i Shërbimeve dhe Veprimtarisë së Aerodromit

Neni 63      Koncesionet

**Kreu 2            Aeroportet**

Neni 64      Zona Mbrojtëse e Aeroportit

Neni 65      Shpronësimi

Neni 66      Kufizimet Lidhur me Zhurmën

Neni 67      Rregullat e zbatimit

Neni 68      Rregullat mbi ndarjen e slloteve

Neni 69      Trajtimi në Tokë

Neni 70      Pezullimi i Detyrimeve për Trajtimin në Tokë

**Kreu 3 Fushat ajrore**

Neni 71 Zona Mbrojtëse e Fushës Ajrore  
Neni 72 Rregullat e veçanta për fushat ajrore

**Kreu 4 Fushat për planerim**

Neni 73 Përkufizimi i Fushave për Planerim; Zgjerimi i Certifikatës për Operim  
Neni 74 Rregullat e veçanta mbi fushat për planerimit

**PJESA 4 Rregullat e ajrit**

Neni 75 Përputhja me Rregullat e Fluturimit Vizual dhe Instrumental  
Neni 76 Fluturimet ndërkombëtare  
Neni 77 Shfrytëzimi i pakujdesshëm ose i papërgjegjshëm i Avionëve

**PJESA 5 Shërbimet e navigimit ajror**

Neni 78 AAC-ja në cilësinë Autoriteti Mbikëqyrës Kombëtar  
Neni 79 Rregullimi i shërbimeve të navigimit ajror  
Neni 80 Përmbajtja e rregulloreve mbi shërbimet e navigimit ajror

**PJESA 6 Tarifat**

Neni 81 Tarifat për Shfrytëzim  
Neni 82 Përjashtimet nga Tarifat për Shfrytëzim  
Neni 83 Marrja e masave për mospagesë

**PJESA 7 Kërkim-shpëtimi dhe Hetimi i Aksidenteve**

Neni 84 Kërkim-shpëtimi ushtrohet nga Ministria e Punëve të Brendshme  
Neni 85 Përdorimi i Raporteve të KHAIA  
Neni 86 Statistikat e AAC-së  
Neni 87 Kryerja e Hetimeve të Aksidenteve nga KHAIA

**PJESA 8 Sigurimi i aviacionit civil**

Neni 88 Përgjegjësia e Sigurimit në Aviacionin Civil  
Neni 89 Ministria e Punëve të Brendshme në cilësinë e Komisionit Kombëtar të Sigurimit të Aviacionit Civil  
Neni 90 Rregullat e aplikueshme ndërkombëtare të sigurimit në aviacionin civil

**PJESA 9 Përgjegjësia civile e transportuesve ajrorë dhe operatorëve ajrorë**

Neni 91 Zbatueshmëria e Konventës për unifikimin e disa rregullave për transportimin ndërkombëtar përmes ajrit  
Neni 92 Dispozitat Plotësuese  
Neni 93 Përgjegjësia ndaj palëve të treta për dëme në tokë

**PJESA 10 Mbrojtja e konsumatorëve**

Neni 94 Rregullat e përgjithshme për mbrojtjen e konsumatorëve

Neni 95 Kompensimi dhe asistenca për mohimet e hyrjes në aeroplan dhe anulimet

#### **TITULLI IV DISPOZITAT NDËSHKIMORE**

Neni 96 Gjobat Administrative për Ndërhyrje  
Neni 97 Gjobat Administrative për Shkeljet e Tjera  
Neni 98 Gjobat Administrative, Konsideratat; Konflikti Administrativ  
Neni 99 Veprat Penale

#### **TITULLI V DISPOZITAT PËRFUNDIMTARE**

Neni 100 Shfuqizimi i Legjislacionit Ekzistues që nuk përputhet me këtë Ligj  
Neni 101 Zbatimi i Ligjit  
Neni 102 Hyrja në fuqi

### **TITULLI I**

#### **DISPOZITAT E PËRGJITHSHME**

##### **Neni 1 Fushëveprimi**

1.1 Dispozitat e këtij ligji zbatohen për të gjitha veprimtaritë në fushën e aviacionit civil të cilat zhvillohen brenda territorit dhe hapësirës ajrore të Kosovës.

1.2 Dispozitat e këtij ligji gjithashtu zbatohen jashtë territorit dhe hapësirës ajrore të Kosovës për avionët e regjistruar në Kosovë.

1.3 Ky ligj nuk zbatohet për avionët ushtarak, personelin ajror ushtarak dhe policor dhe operacionet ajrore ushtarake të cilat zhvillohen në territorin dhe hapësirën ajrore të Kosovës.

##### **Neni 2 Hapësira ajrore e Kosovës**

2.1 Kosova ka sovranitet të plotë, ekskluziv dhe të paprekshëm në hapësirën ajrore mbi territorin e saj dhe ka autoritet ekskluziv për organizimin dhe rregullimin e aktiviteteve të aviacionit civil në territorin dhe hapësirën ajrore të saj.

2.2 Përdorimi i hapësirës ajrore të Kosovës është i lirë për të gjithë avionët civil të regjistruar në Kosovë; me kusht që ky përdorim të bëhet në përputhje me të gjitha kushtet dhe/ose kufizimet e aplikueshme të përcaktuara në një ligj ose në përputhje me një ligj të Kosovës. Avionëve të huaj civil u lejohet shfrytëzimi i hapësirës ajrore të Kosovës vetëm deri në masën e lejuar ose autorizuar nga (i) një marrëveshje ndërkombëtare e detyrueshme për Kosovën, dhe (ii) vendimet e lëshuara nga Autoriteti i Aviacionit Civil në Kosovë dhe Ministria e Transportit dhe Postë Telekomunikacionit.

##### **Neni 3 Rregullat dhe standardet e aviacionit civil në Kosovë**

3.1 Aktivitetet e aviacionit civil në hapësirën ajrore të Kosovës zhvillohen në pajtim me dispozitat e këtij ligji, Konventën mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar të datës 7 Dhjetor 1944 dhe Marrëveshjen për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit.

3.2 Çdo dispozitë e zbatueshme drejtpërdrejt e Marrëveshjes për Krijimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit, mbisundon mbi çdo dispozitë ose aspekt të ligjeve të Kosovës të cilat nuk janë në përputhje me të.

3.3 Të gjitha elementet e *acquis communautaire* të BE-së të përmendura ose të përfshira në Shtojcën I ose II të Marrëveshjes për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit janë drejtpërdrejt të zbatueshme në Kosovë dhe e zëvendësojnë çdo ligj të Kosovës i cili nuk është në përputhje me to.

3.4 Në kuadër të kompetencave të Autoritetit të Aviacionit Civil të Kosovës të përcaktuara në paragrafin 1 të nenit 15 të këtij ligji, AAC është e detyruar dhe e autorizuar, që (i) të nxjerrë rregullore për zbatimin e këtij ligji, me atë të të cilave bëhet përvetësimi i Standardeve të nxjerra nga ONAC dhe (ii) të nxjerrë rregullore të zbatimit me anë të të cilave bëhet përvetësimi i Praktikave të Rekomanduara të nxjerra nga ONAC, deri në masën sa këto praktika të rekomanduara janë praktike dhe relevante për aviacionin civil në Kosovë. Pavarësisht nga pika (i) e këtij paragrafi, nëse AAC konstaton se ka arsye të mira për të evituar përvetësimin e një standardi të ONAC, AAC duhet që menjëherë ta njoftojë ONAC lidhur me ndryshimet ndërmjet rregulloreve për zbatim dhe Standardeve të ONAC.

3.5 Me qëllim të lehtësimit dhe përsheptimit të procesit rregullator si dhe për harmonizimin me standardet Evropiane, Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës, Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit dhe Ministria e Punëve të Brendshme janë të autorizuar që, në kuadër të kompetencave të tyre përkatëse të përcaktuara në këtë ligj, të nxjerrin rregullore për zbatimin e këtij ligji të cilat, me anë të referencës përfshijnë (i) Kërkesat e Përbashkëta të Aviacionit dhe Rregulloret e BE-së të cilat i zëvendësojnë ato dhe/ose (ii) rregulloret e aviacionit civil të BE-së ose shteteve të ONAC.

3.6 Nëse Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës, Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit dhe Ministria e Punëve të Brendshme, nxjerr një rregullore për zbatimin e këtij ligji e cila i referohet një dokumenti të nxjerrë nga një organizatë ndërkombëtare, shtet i huaj ose një autoritet apo nën-njësi e një organizate ndërkombëtare ose shteti të huaj, dhe ky dokument nuk është i përkthyer në gjuhët zyrtare të Kosovës, ky autoritet publik duhet që menjëherë ta vë në dispozicion të çdo pale kërkuese, versionin në gjuhën Angleze të këtij dokumenti. Autoriteti përkatës publik mund ta përmbushë këtë detyrim përmes krijimit të një faqe në internet me qasje publike, në të cilën përcaktohet lidhja (linku) ku mund të gjendet versioni në gjuhën Angleze i këtij dokumenti.

#### **Neni 4 Përkufizimet**

4.1 Me qëllim të interpretimit dhe zbatimit të këtij ligji - termet dhe shprehjet në vijim – kurdo që përdoren në këtë ligj - kanë kuptimin e përcaktuar më poshtë, përveç nëse konteksti në të cilin këto terme ose shprehje përdoren, qartësisht ka kuptim tjetër:

-“**KHAIA**”- nënkupton Komisionin për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike të themeluar nga neni 31 i këtij ligji.

-“**Aerodrom**”- do të thotë një zonë e caktuar mbi tokë ose ujë (duke përfshirë të gjitha ndërtesat, instalimet dhe pajisjet) të cilat përdoren plotësisht apo pjesërisht për arritjen, ngritjen dhe lëvizjen sipërfaqësore të avionëve; termi “aerodrom” përfshin, por nuk kufizohet, të gjitha aeroportet, fushat ajrore dhe/ose fushat e planerimit.

-“**Operator i Aerodromit**”- do të thotë:

- a) çdo person fizik i cili është angazhuar ose i cili shërben në cilësinë e drejtorit ose menaxherit të një aeroporti, aerodromi, fushe ajrore ose një njësie për shërbimin e trafikut ajror, i cili ofron dhe mirëmban aerodromin dhe/ose pajisjet për navigim ajror për veprimtarinë e avionëve të transportit publik;
- b) çdo person fizik përgjegjës për inspektimin, mirëmbajtjen, riparimin ose riparimin e përgjithshëm të një aerodromi, si dhe çdo individ përgjegjës për inspektimin, mirëmbajtjen, riparimin ose riparimin e përgjithshëm të objekteve të njësisë për shërbimin e navigimit ajror, pajisjeve për radio navigim si dhe pajisjeve dhe aparatave të tjera.

**-“Poseduesi i Certifikatës së Aerodromit”** - do të thotë një person fizik i cili është shtetas i Kosovës dhe i cili identifikohet në bazë të një Certificate të Aerodromit të lëshuar nga AAC, detyrat e të cilit (i) janë që të sigurojë që aerodromi dhe hapësira ajrore në kuadër të trafikut vizuel është e sigurt për shfrytëzim nga avionët ose (ii) kërkojnë që të ketë qasje në zonën manovruese ose hapësirën e rrethuar të aerodromit.

**-“Marrëveshja për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit”**- Nënkupton Marrëveshjen shumëpalëshe ndërmjet Republikës së Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Republikës së Bullgarisë, Republikës së Kroacisë, Bashkësisë Evropiane, Republikës së Islandës, Ish-Republikës Jugosllave të Maqedonisë, Mbretërisë së Norvegjisë, Serbisë dhe Malit të Zi, Rumanisë dhe Misionit të Përkohshëm Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit, e cila është bërë e detyrueshme për Kosovën me 30 Nëntor 2006.

**-“Transportues Ajror”**- do të thotë një person i cili është shtetas i Kosovës ose shtetas i një shteti anëtar të HPEA i cili ofron në çfarëdo mënyre, drejtpërdrejtë ose tërthorazi, transportim ajror.

**-“Avion”**- do të thotë çdo mjet që përfiton mbështetjen nga atmosfera si pasojë e reaksioneve të ajrit, përveç reaksioneve të ajrit të cilat refuzohen nga sipërfaqja e tokës. Termi “avion”, aty ku përdoret në këtë ligj ose në rregulloret për zbatim të nxjerra në bazë të këtij ligji, u referohet vetëm avionëve civil dhe nuk përfshinë avionët të cilët shfrytëzohen për qëllime shtetërore ose publike.

**-“Fushë Avionësh”**- do të thotë një aerodrom pa pista me sipërfaqe të fortë dhe i cili nuk shfrytëzohet për shërbime ndërkombëtare.

**-“Personel i Aviacionit”**- do të thotë:

- a) çdo individ (i) i cili shërben si person komandues ose si pilot i një avioni, (ii) i cili shërben si mekanik ose anëtar i ekuipazhit të një avioni, ose (iii) i cili bën navigimin e një avioni gjatë kohës kur avioni është në lëvizje;
- b) çdo individ i cili është përgjegjës për inspektimin, mirëmbajtjen, riparimin ose riparimin e përgjithshëm të avionëve, motorëve të avionëve, helikave, ose aparatues; dhe
- c) çdo individ i cili shërben në cilësinë e zyrtarit për operacione fluturuese;

**-“Objekt për navigim ajror”**- do të thotë çdo objekt që shfrytëzohet, është në dispozicion për shqyrtëzim ose është përcaktuar për shfrytëzim në navigimin ajror. Objektet e navigimit ajror përfshijnë: aeroportet, zonat e aterimit, ndriçimin, çdo aparatues ose pajisje për shpërndarjen e informatave mbi motin, për sinjalizim, për radio-dirigjimin zbulues, për komunikimin me radio ose mënyrë tjetër të komunikimit elektromagnetik, si dhe çdo strukturë apo mekanizëm tjetër që ka qëllim të ngjashëm për dirigjimin ose kontrollimin e fluturimit në ajër, ose aterimin dhe ngritjen e avionëve.

**-“Shërbimet e navigimit ajror”**- do të thotë, për sa i përket hapësirës ajrore të Kosovës ose cilëso hapësirë tjetër ajrore për të cilën Kosova është përgjegjëse për ofrimin e shërbimeve të kontrollit të trafikut ajror, (i) shërbimet e komunikimit aeronautik, (ii) shërbimet e informimit aeronautik, (ii) shërbimet e radio navigimit aeronautik, (iv) shërbimet për kontrollimin e trafikut ajror, (v) shërbimet e motit të aviacionit, (vi) shërbimet e ndihmës emergjente, dhe (vii) shërbimet e informimit në fluturim.

-**“Operator Ajror”**- do të thotë çdo person i cili, në mënyrë të drejtpërdrejt apo të tërthortë, me qira, apo në bazë të ndonjë marrëveshje tjetër, merret me transportin ajror komercial vendor ose transportin ajror komercial ndërkombëtar.

-**“Certifikata e Operatorit Ajror” ose “COA”**- do të thotë certifikata e cila e autorizon një operator për ushtrimin e operacioneve të caktuara komerciale të transportit ajror.

-**“Aeroport”**- do të thotë fusha e aterimit e cila shfrytëzohet rregullisht nga avionët për marrjen ose zbritjen e udhëtarëve ose të ngarkesave.

-**“Shtojcat e Konventës së Çikagos”** - do të thotë dokumentet e nxjerra nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil (ONAC) të cilat përmbajnë Standardet dhe Praktikat e Rekomanduara të cilat zbatohen në aviacionin civil.

-**“AAC”**- nënkupton Autoritetin e Aviacionit Civil të Kosovës.

-**“Ngarkesë”**- do të thotë prona (përveç bagazhit të pasagjerëve) dhe/ose posta.

-**“Konventa e Çikagos”**- nënkupton bazën ndërkombëtare për marrëveshjet e aviacionit civil, e cila zyrtarisht është e njohur si Konventa për Aviacionit Civil Ndërkombëtar.

-**“Shtetas i Kosovës”**- do të thotë (i) një person fizik i cili është shtetas i Kosovës, ose (ii) një shoqëri tregtare të themeluar dhe të regjistruar në Kosovë, nëse 50% ose më shumë e interesave pronësore në këtë shoqëri tregtare janë në pronësi të drejtpërdrejtë dhe në të mirë të një ose më shumë personave fizik të cilët janë shtetas të Kosovës.

-**“Avion civil”**- do të thotë çdo avion, përveç atyre të cilët shfrytëzohen për qëllime shtetërore ose publike.

-**“Avion Civil i Kosovës”**- do të thotë një avion i regjistruar në bazë të ligjeve të zbatueshme të Kosovës.

-**“Aviacion Civil”** - do të thotë operimi i çfarëdo avioni civil për qëllime të operacioneve të aviacionit të përgjithshëm, punë ajrore ose operacione të transportit ajror komercial.

-**“Operacion i transportit ajror komercial”** - do të thotë një operacion i avionit që përfshin transportin e pasagjerëve, ngarkesës ose postës me kompensim, qira ose me shpërblim.

-**“Anëtar i ekuipazhit”**- nënkupton personin e caktuar për kryerjen e detyrave në avion gjatë fluturimit.

-**“Mallrat e rrezikshme”** - do të thotë artikujt ose materiet të cilat mund të paraqesin rrezik të konsiderueshëm për shëndetin, sigurinë, ose pronën gjatë transportimit ajror.

-**“Drejtori i Përgjithshëm”**- nënkupton Drejtorin e Përgjithshëm të AAC-së.

-**“Tregtia ajrore vendore”**- do të thotë transportimi i pasagjerëve ose i pasurisë përmes avionit me kompensim, transportimi i postës, ose operimi i avionit me qëllim të zhvillimit të biznesit ose profesionit ndërmjet dy vendeve brenda Kosovës nëse cilado pjesë e transportit ose operacionit bëhet me avion.

-**“Transporti ajror vendor”**- do të thotë angazhimi në tregti ajrore vendore.

-**“AESA”**- nënkupton Agjencinë Evropiane për Sigurinë Ajrore.

-**“HPEA”**- nënkupton Hapësirën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit.

-**“KEAC”**- nënkupton Konferencën Evropiane të Aviacionit Civil.

-**“Ekuipazh i fluturimit”**- do të thotë ekuipazhi operativ i një avioni dhe personeli operativ.



- “Transportues ajror i jashtëm”**- do të thotë një person i cili nuk është shtetas i Kosovës ose i HPEA i cili drejtpërdrejt ose tërthorazi ofron ose angazhohet në ofrimin e transportit ajror të jashtëm.
- “Tregtia ajrore e jashtme”**- do të thotë transportimi i pasagjerëve, pasurisë ose postës me kompensim, ose operimi i avionëve për zhvillimin e biznesit ose profesionit: ndërmjet një vendi në Kosovë dhe një vendi jashtë Kosovës kur cilado pjesë e transportimit ose e operacionit kryhet me avion.
- “Operator i jashtëm ajror”**- do të thotë çdo operator, përveç një operatori ajror të themeluar në Kosovë ose në një shtet anëtar të HPEA-s i cili drejtpërdrejt ose tërthorazi, me qira apo çfarëdo aranzhimi tjetër, ofron ose angazhohet në ofrimin e operacioneve të transportit ajror komercial brenda kufijve ose hapësirës ajrore të Kosovës.
- “Transporti ajror i jashtëm”**- do të thotë angazhimi në tregti të jashtme ajrore.
- “Operacion i përgjithshëm ajror”**- do të thotë një operacion civil ajror, i cili nuk është operacion i transportit ajror komercial ose operacion i punës ajrore.
- “ONAC”**- nënkupton Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil.
- “IRRF”**- nënkupton Instrumentet e Rregullave të Fluturimit.
- “Transporti ajror komercial ndërkombëtar”**- do të thotë transportimi ajror i personave ose pasurisë ose transportimi i postës ndërmjet dy ose më shumë shteteve me kompensim, qira ose shpërbllim.
- “APA”**- nënkupton për Autoritetet e Përbashkëta të Aviacionit.
- “KPA”**- nënkupton Kushtet e Përbashkëta të Aviacionit.
- “Pozitë kyçe e cila ka të bëjë me aviacionin”**- është një pozitë (i) e cila është qartësisht dhe drejtpërdrejt e nevojshme për zbatimin e rregullt të këtij ligji, (ii) e cila është e natyrës tejet profesionale ose teknike dhe jo administrative, (iii) për të cilën kërkohet përvojë e konsiderueshme paraprake në një fushë që ndërlidhet me aviacionin, dhe (iv) për të cilën kërkohet posedimi i një certificate ndërkombëtare në këtë fushë ose i një diplome të avancuar nga një universitet i respektuar ndërkombëtarisht në këtë fushë. Këto pozita mund të jenë, por nuk kufizohen vetëm në, inspektorët e sigurisë dhe të sigurimit, personeli teknik, kontrolluesit e trafikut ajror, ekonomistë të aviacionit dhe juristë të aviacionit.
- “Kosova”**- nënkupton Republikën e Kosovës dhe territorin tokësor dhe ujor të Republikës së Kosovës si dhe hapësirën gjegjëse ajrore.
- “Ministri”**- nënkupton Ministrin e Transportit dhe Postë Telekomunikacionit.
- “Ministria”**- nënkupton Ministrinë e Transportit dhe Postë Telekomunikacionit.
- “Navigimi i avionëve”**- nënkupton funksionin i cili përfshin navigimin e avionit, dhe përfshin pilotimin e avionit.
- “Operator”**- do të thotë personi, organizata ose ndërmarrja e cila angazhohet, ose ofrohet për t'u angazhuar në operimin e një avioni. Çdo person, i cili realizon ose autorizon operimin e avionit, duke e pasur ose jo nën kontroll avionin (në cilësi të pronarit, qiramarrësit, ose në cilësi tjetër) konsiderohet, sipas këtij ligji, si i angazhuar në operimin e avionit.
- “Pjesët”**- do të thotë çdo pjesë, pajisje, ose pajisje shtesë (i) e avionit (përveç motorëve dhe helikave), e motorëve të avionit (përveç helikave), e helikave, dhe e aparaturës, dhe (ii) që përdoren për montim ose shfrytëzim në avion, motor të avionit, helikë, ose aparaturë, por të cilat ende nuk janë montuara apo ngjitura për avion.

-**“Person”**- do të thotë çdo person fizik, shoqëri tregtare, firmë, ortakëri, korporatë, kompani, shoqatë, shoqëri aksionare, shoqëri, autoritet publik ose qeveritar dhe përfshin administruesit e besuar, pranuesit, përfaqësuesit, ose ndonjë përfaqësues tjetër i ngjashëm i cilëso nga këto subjekte.

-**“Akt themelor juridik”**- do të thotë një ligj të miratuar nga Kuvendi i Republikës së Kosovës dhe të shpallur sipas nenit \_\_ të Kushtetutës së Republikës së Kosovës.

“Helikë” është term gjithëpërfshirës për të gjitha pjesët dhe pajisjet shtesë të helikës.

-**“SPR”**- nënkupton Standardet dhe Praktikat e Rekomanduara të ONAC-ut.

-**“Juridiksioni i veçantë i avionëve të Kosovës”**- përfshinë:

- a) avionët civil të Kosovës; dhe
- b) çdo avion tjetër brenda juridiksionit të Republikës së Kosovës, derisa avioni është në fluturim; për qëllime të këtij përkufizimi, një avion konsiderohet se është “në fluturim” prej momentit të mbylljes të të gjitha dyerve të jashtme, pas përfundimit të hipjes në avion, e deri në momentin kur njëra nga këto dyer hapet për të zbritur ose, në raste të aterimit të detyrueshëm, deri në momentin kur autoritetet kompetente marrin përgjegjësinë për avionin, udhëtarët dhe pronën.

-**“Avion Shtetëror”**- do të thotë avioni i cili shfrytëzohet vetëm në shërbim të ndonjë organi qeveritar ose politik, duke përfshirë Qeverinë e Kosovës, por që nuk përfshin avionët të cilët janë pronë e Qeverisë dhe të cilët angazhohen në operacione që hyjnë në përkufizimin e operacioneve të transportit ajror komercial.

-**“RVF”**- nënkupton Rregullat Vizuele të Fluturimit.

-**“Modeli i Trafikut Vizuel”**- do të thotë (i) zona e trafikut të aerodromit ose, (ii) në rast të një aerodromi i cili nuk është në përputhje me rregulloret e zbatimit të aviacionit të Kosovës, hapësira ajrore e cila do të përbënte zonën e trafikut të aerodromit, nëse aerodromi do të ishte njoftuar për këtë.

4.2 Referencat në këtë ligj ndaj ligjeve ose rregulloreve të tjera duhet të interpretohen për të përfshirë të gjitha ndryshimet dhe plotësimet e ligjeve ose rregulloreve të këtilla ose legjislacionin pasues të tyre.

4.3 Referencat në këtë ligj ndaj një autoriteti të caktuar publik duhet të interpretohen për të përfshirë cilindo autoritet pasues publik i cili ka përgjegjësi në fushën përkatëse.

## TITULLI II

### AUTORITETET E AVIACIONIT CIVIL

#### KREU I

#### Të përgjithshme

##### Neni 5

#### Autoritetet e aviacionit civil në Republikën e Kosovës

5.1 Autoritetet publike me përgjegjësi dhe funksione në fushën e aviacionit civil në Kosovë janë:

- a) Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit;
- b) Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës;
- c) Ministria e Punëve të Brendshme; dhe
- d) Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike.

5.2 Ministria, Autoriteti i Aviacionit Civil të Kosovës, Ministria e Punëve të Brendshme si dhe Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike ushtrjnë funksionet që u janë përcaktuar në përputhje me këtë ligj dhe me cilëndo marrëveshje ndërkombëtare të përcaktuar në nenin 3 të këtij ligji.

## **KREU II**

### **Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit**

#### **Neni 6**

#### **Përgjegjësitë themelore të Ministrit dhe Ministrisë**

6.1 Ministria është përgjegjëse për (i) zhvillimin e politikave kombëtare për transportin ajror, (ii) nxjerrjen e rregulloreve të zbatimit lidhur me ekonominë e transportit ajror, përveç sigurisë së aviacionit ose ekonomisë së aeroporteve ose shërbimeve të navigimit ajror, dhe (iii) organizimin, zbatimin ose marrjen e masave për zhvillimin e aviacionit civil në Kosovë dhe bashkëpunimit ndërkombëtar në fushën e aviacionit civil.

6.2 Ministri, në mënyrë të duhur, i koordinon aktivitetet e Ministrisë me AAC-në dhe çdo autoritet publik vendor apo të jashtëm përgjegjës në fushën e aviacionit civil.

6.3 Ministri:

- a) do të udhëheqë në zhvillimin e politikave dhe programeve të aviacionit civil si dhe do të përgatitë rekomandime për shqyrtim dhe miratim nga Qeveria e Republikës së Kosovës;
- b) rregullon ekonominë e transportit ajror përveç ekonomisë së aeroporteve dhe shërbimeve të navigimit ajror;
- c) lëshon licenca për ushtrimin e veprimtarinë së transportit ajror;
- d) promovon dhe merr përsipër përpilimin, mbledhjen dhe shpërndarjen e të dhënave teknologjike, statistike, ekonomike si dhe të dhënave të tjera të cilat kanë të bëjnë me aviacionin civil; dhe
- e) kryen detyra të tjera të cilat i përcaktohen Ministrit nga Qeveria e Republikës së Kosovës në përputhje me këtë ligj; dhe
- f) është përgjegjës për ushtrimin e kompetencave dhe detyrave të cilat i janë dhënë Ministrisë në bazë të këtij ligji.

#### **Neni 7**

#### **Prioritetet e Ministrisë**

7.1 Gjatë zbatimit të këtij ligji, Ministri duhet (i) ti kushtojë prioritetin më të lartë ruajtjes së sigurisë së tregtisë ajrore (ii) të avancojë interesin publik përmes, ndër tjera:

- a) promovimit, përmes industrisë, të disponueshmerisë së një llojllojshmërie të shërbimeve adekuate, ekonomike, efikase dhe me çmime të volitshme si dhe pa diskriminim apo praktika të padrejta ose mashtruese;
- b) inkurajimit, përmes industrisë, të rrogave dhe kushteve të drejta të punës;
- c) përkrahjes së zhvillimit dhe mbajtjes së një sistemi të transportit ajror i cili (i) mbështetet dhe i nënshtrohet forcave aktuale dhe potenciale të tregut konkurrues, (ii) ofron shërbimet e nevojshme komerciale ajrore, dhe (iii) u mundëson transportuesve ajror efikas, inovativ, konkurrent dhe të menaxhuar mirë që të gjenerojnë fitime adekuate dhe të tërheqin kapital;
- d) zhvillimit dhe mbajtjes së një sistemi rregullativ të shëndoshë dhe transparent, i cili u përgjigjet nevojave të publikut;
- e) përkrahjes së zhvillimit të një rrjeti të qëndrueshëm ekonomik të transportit ajror në Kosovë, i cili nxit zhvillimin ekonomik të brendshëm dhe rajonal;
- f) parandalimit të praktikave të pa drejta, mashtruese dhe anti-konkurruese në transportin ajror të brendshëm dhe të jashtëm;

- g) përkrahjes së transportuesve ajror të rinj dhe ekzistues për hyrjen e tyre në tregjet e transportit ajror, me qëllim të promovimit të një industrie më të efektshme dhe më konkurrense të aviacionit; dhe
- h) inkurajimi i pjesëmarrësve të tregut për ofrimin e shërbimeve të kombinuara, duke përfshirë aranzhmanet afariste si dhe objektet të cilat e rrisin efikasitetin, përshtatshmërinë si dhe uljen e çmimeve për konsumatorët.

## **Neni 8**

### **Negociatat, marrëveshjet dhe detyrimet ndërkombëtare**

8.1 Ministri e informon dhe konsultohet me Drejtorin e Përgjithshëm dhe, sipas nevojës ose rastit, udhëheqësit e autoriteteve të tjera përkatëse publike lidhur me çfarëdo negociata të cilat i paraprijnë ose të cilat kanë për qëllim që t'i paraprijnë lidhjes së një marrëveshje që ka të bëjë me transportin ajror me një Qeveri apo vend të huaj.

8.2 Gjatë zbatimit të këtij ligji, ministri duhet (i) të veprojë në një mënyrë e cila është në përputhje me detyrimet e Republikës së Kosovës sipas marrëveshjeve ndërkombëtare, dhe (ii) të jetë i përgjegjshëm sipas ligjeve të zbatueshme në Republikën e Kosovës dhe detyrimeve të cilat lindin nga kontratat me shtete të huaja të cilat Republika e Kosovës i ka pranuar vullnetarisht.

## **Neni 9**

### **Konflikti i Interesave**

Ministri nuk do të ketë, qoftë në mënyrë të drejtpërdrejtë ose të tërthortë, interesa monetare, financiare ose interesa të tjera në një ndërmarrje aeronautike.

## **Neni 10**

### **Personeli i Ministrisë**

10.1 Ministria, sipas nevojës, do të rekrutojë personel profesional dhe me përvojë për të mundësuar zbatimin efektiv dhe efikas të funksioneve dhe përgjegjësi të cilat i janë dhënë Ministrisë nga ky ligj. Rekrutimi i personelit përgjegjës për funksionet që kanë të bëjnë me aviacionin duhet të bëhet në bazë të meritës, kompetencës së dokumentuar dhe përvojës në ushtrimin e këtyre funksioneve.

10.2 Në mënyrë që pozitave kyçe që kanë të bëjnë me aviacionin në Ministri të plotësohet me persona me kualifikimet përkatëse, Ministria mundet, nëse është e nevojshme të prokurorë (blejë) shërbimet e deri në shtatë (7) ekspertëve profesional dhe/ose teknik për plotësimin e këtyre pozitave përmes një procedure të prokurimit e cila është në përputhje të plotë me Ligjin për Prokurim Publik në Kosovës ("Ligjin për Prokurim"); me kusht që (i) ky prokurim të kryhet përmes shfrytëzimit të procedurave të kufizuara të përcaktuara në nenin 31 të Ligjit për Prokurim; (ii) kualifikimet minimale për secilin nga këto pozita të përcaktohen në një mënyrë me të cilën sigurohet që vetëm personat e kualifikuar për këtë pozitë të ftohen për të paraqitur tender; (iii) vlera e kontratës për secilin prokurim të këtillë të përcaktohet në një nivel i cili me arsye pritet se do të tërheqë një numër të konsiderueshëm të ofertave nga kandidatët të kualifikuar dhe (iv) njoftimi përkatës i kontratës duhet të publikohet (a) në përputhje me kushtet për publikim të përcaktuara në nenin 40 ose në përputhje me nenin 40 të Ligjit për Prokurim, dhe (b) në një publikim në gjuhën Angleze me tirazh të madh në Bashkimin Evropian.

## **Neni 11**

### **Llogaridhënia dhe autorizimet**

11.1 Aktivitetet e Ministrit dhe Ministrisë duhet të jenë në përputhje me politikën, legjislativën, standardet dhe marrëveshjet ndërkombëtare të zbatueshme për aviacionin civil në Kosovë.

11.2 Në përputhje me paragrafin më sipër, Ministria mund të marrë çfarëdo masa të cilat janë të nevojshme për zbatimin e këtij ligji, duke përfshirë kryerjen e hetimeve; parashkrimin e rregulloreve, standardeve dhe procedurave; lëshimin e licencave për ushtrimin e veprimtarinë së transportit ajror; dhe nxjerrjen e urdhrave, si dhe mund të ndërmarrë hapat e nevojshëm për të siguruar përputhshmërinë dhe dënimin e mos-përputhshmërinë me këto masa.

## **Neni 12 Konflikti administrativ**

12.1 Përveç sikur që është paraparë në paragrafin 2 të këtij neni çdo person i cili ka një interes të caktuar ose i cili është dëmtuar nga një veprim ose lëshim procedural ose material i Ministrit ose Ministrisë, dhe i cili beson se ky veprim ose lëshim është në kundërshtim me këtë ligj ose me cilindo akt tjetër themelor juridik, mund ta kundërshtojë këtë veprim ose lëshim në përputhje me ligjin e përgjithshëm mbi procedurën administrative.

12.2 Nëse konflikti ka të bëjë me një pretendim për shkeljen e Ligjit për Prokurim, atëherë do të zbatohen procedurat e Ligjit për Prokurim dhe jo ato të përcaktuara në paragrafin 1 të këtij neni.

## **Neni 13 Delegimi i funksioneve**

Ministri mundet, me shkrim, t'ia delegojë detyrat dhe kompetencat e Ministrit një vartësi të tij; me kusht që Ministri do të mbetet kryesisht përgjegjës për të siguruar që ky vartës t'i ushtrojë këto detyra apo kompetenca në mënyrë të rregullt dhe të ligjshme.

## **KREU III Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës**

### **Neni 14 Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës**

14.1 Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës ("AAC") themelohet me këtë ligj, si agjenci e pavarur rregullatorë. AAC është përgjegjëse për rregullimin e sigurisë së aviacionit civil dhe rregullimin ekonomik të aeroporteve dhe shërbimeve të navigimit ajror në Republikën e Kosovës. AAC ka kapacitet të plotë juridik. AAC është organizatë buxhetore dhe autoritet publik dhe i nënshtrohet dispozitave përkatëse mbi organizatat buxhetore dhe autoritetet publike në ligjet dhe aktet e tjera ligjore të zbatueshme në Republikën e Kosovës.

14.2 AAC do të udhëhiqet nga Drejtori i Përgjithshëm i Aviacionit Civil ("Drejtori i Përgjithshëm") i cili punon me orar të plotë. Drejtori i Përgjithshëm është zyrtari i AAC-së i cili është përgjegjës për menaxhimin e përditshëm dhe vendimmarrjen në AAC.

14.3 AAC do të ketë personelin e nevojshëm profesional dhe administrativ i cili është i nevojshëm për ti mundësuar AAC-së dhe Drejtorit të Përgjithshëm zbatimin e funksioneve dhe përgjegjësi që u janë dhënë atyre me këtë ligj.

14.4 Veprimtaria e AAC do të mbikëqyret nga një Bord Mbikëqyrës ("Bordi") i cili përbëhet nga pesë anëtarë. Anëtarët e Bordit emërohen në përputhje me nenin 16 të këtij ligji.

14.5 AAC do të veprojë në interes të publikut dhe në mënyrë të pavarur do t'i ushtrojë funksionet e dhëna në bazë të këtij ligji. Asnjë autoritet apo zyrtar publik nuk duhet të tentojë të ndikojë ose të udhëzojë apo këshillojë ndonjë anëtar të bordit, Drejtorin e Përgjithshëm ose një anëtar të personelit ose konsulent të AAC-së, në lidhje me cilindo vendim ose veprim (masë) të pazgjidhur ose të përfunduar rregullator apo operacional të AAC-së, përveç (i) nëse shprehimisht është përcaktuar ndryshe në këtë ligj,

ose (ii) nëse është e nevojshme, në mënyrë që ky autoritet apo zyrtar tjetër publik t'i ushtrojë detyrat e përcaktuara në një akt themelor juridik të zbatueshëm në Kosovë.

## **Neni 15** **Kompetencat dhe përgjegjësitë e AAC**

15.1 AAC është përgjegjëse për:

- a) zbatimin e legjislacionit mbi aviacionin civil dhe zbatimin e politikave të miratuara nga Ministria ose Qeveria në fushën e aviacionit civil;
- b) ofrimin e këshillave dhe propozimeve për Ministrinë, Qeverinë dhe Kuvendin lidhur me politikën dhe legjislacionin nga fusha e aviacionit civil;
- c) nxjerrjen e rregulloreve të zbatimit dhe urdhrave të navigimit ajror, në përputhje me këtë ligj dhe Marrëveshjen HPEA, me qëllim të zbatimit të politikave të aviacionit civil të Ministrisë dhe legjislacionit përkatës nga fusha e aviacionit civil;
- d) lëshimin e licencave, certifikatave dhe lejeve në përputhje me kompetencat dhe përgjegjësitë e AAC-së të përcaktuara në nenin 14 dhe në këtë nen;
- e) rregullimin e sigurisë së transportit ajror në Republikën e Kosovës;
- f) rregullimin e ekonomisë së aeroporteve dhe shërbimeve të navigimit ajror;
- g) ofrimin e këshillave për Ministrin në lidhje me përgatitjen nga Ministri të propozim-politikave mbi shfrytëzimin e hapësirës ajrore të Kosovës të cilat i përmbushin nevojat e shfrytëzuesve, duke pasur parasysh sigurinë kombëtare, faktorët ekonomikë dhe mjedisor dhe nevojën për standarde të larta të sigurisë;
- h) mbikëqyrjen dhe sigurimin e zbatimit në mënyrë efektive të legjislacionit, standardeve, rregullave, procedurave dhe urdhrave të aviacionit civil, përveç kur, me këtë ligj ose me një akt tjetër themelor juridik, ky funksion shprehimisht i është dhënë Ministrisë ose një autoriteti tjetër publik;
- i) shpërndarjen e informatave për publikun rreth çështjeve relevante mbi funksionet dhe aktivitetet e AAC;
- j) në përputhje me dispozitat dhe qëllimin e këtij ligji, marrjen e masave, kryerjen e hetimeve dhe inspektimeve dhe nxjerrjen urdhrave, rregullave, rregulloreve dhe/ose procedurave të cilat AAC me arsye i konsideron të nevojshme për (i) zbatimin e rregullt dhe të ligjshëm të kompetencave dhe detyrave të cilat i janë dhënë AAC me këtë ligj; dhe
- k) ushtrimin e funksioneve të tjera të cilat kanë të bëjnë me Aviacionin Civil në Kosovë që i janë dhënë asaj sipas këtij ligji ose një akti tjetër themelor juridik.

15.2 Jo më vonë se me 31 Mars të çdo viti kalendarik, Drejtori i Përgjithshëm duhet të përgatisë, përfundojë dhe sigurojë Bordit, Ministrisë, Qeverisë dhe Kuvendit, një raport gjithëpërfshirës vjetor i cili siguron informata të hollësishme për vitin e shkuar kalendarik lidhur me: (i) organizimin, veprimtarinë, personelin dhe nivelin e rrogave të AAC, (ii) prokurimet, menaxhimin financiar dhe çështjet buxhetore të AAC, (iii) të gjitha ankesat administrative, kontestet (konfliktet) dhe procedurat e paraqitura ose të zhvilluara gjatë vitit të shkuar kalendarik; dhe (iv) të gjitha vendimet dhe masat mbi çështjet ekzekutive, rregullore ose të licencimit të AAC. Ky raport vjetor duhet të përmbajë, në formë të shtojcës, planin e punës dhe atë financiar për vitin e shkuar kalendarik, të përmendur në paragrafin 3 të nenit 19 të këtij ligji.

## **Neni 16** **Bordi Mbikëqyrës**

16.1 Bordi Mbikëqyrës ("Bordi") themelohet për mbikëqyrjen dhe shqyrtimin e (i) aktiviteteve dhe vendimeve të AAC mbi çështjet administrative, ekzekutive, rregullative dhe të licencimit, dhe (ii) të gjitha aspektet e menaxhimit financiar, të ardhurave dhe shpenzimeve të AAC-së. Nëse shumica e anëtarëve të Bordit konstatojnë se ka arsye për të besuar se AAC nuk është përputhur ose nuk është duke u përputhur me një ose më shumë dispozita të këtij ligji ose një akti tjetër ligjor të zbatueshëm në Kosovë,

Bordi duhet t'a identifikojë (përcaktojë) fushën në të cilën dyshohet kjo mos-përputhshmëri në një raport me shkrim i cili më pas i dorëzohet Auditorit të Përgjithshëm dhe Kuvendit. Bordi nuk ka kompetenca ekzekutive, kompetenca të zbatimit ose kompetenca rregullative.

16.2 Bordi vepron me orar jo të plotë dhe takohet së paku një herë për çdo tremujor kalendarik. Një javë para mbajtjes së secilit takimit të sipër cekur, Drejtori i Përgjithshëm duhet t'i dërgojë secilit anëtar të Bordit një raport të azhuruar me shkrim i cili i përmbledh çështjet e përcaktuara në paragrafin 1 të këtij neni .

16.3 Anëtarët e bordit emërohen nga Qeveria, pas pranimit të propozimeve dhe këshillave nga Ministri. Një person nuk do të jetë anëtar i Bordit nëse ai/ajo është zyrtar, punonjës ose konsulent i (i) AAC-së, (ii) Ministrisë, (iii) Ministrisë së Punëve të Brendshme, ose (iv) një ndërmarrje të aviacionit e cila rregullohet nga të sipër cekurat.

16.4 Anëtarët e parë të Bordit do të kenë këto mandate: (i) Kryesuesi i parë dhe një anëtar tjetër i parë kanë mandat dy vjeçar; dhe (ii) tre anëtarët e tjerë të parë kanë mandat katër vjeçar.

16.5 Në kohën e skadimit të mandatit të tij/saj, një anëtar i bordit duhet të riemërohet për një mandat shtesë katër vjeçar; me kusht që, asnjë person të mos shërbejë në Bord më shumë se gjithsejtë dhjetë (10) vite.

16.6 Anëtarët e Bordit duhet të kenë së paku: (i) diplomë universitare në aeronautikë, menaxhment, juridik, ekonomi, financa ose inxhinieri, (ii) së paku pesë (5) vite përvojë të konsiderueshme profesionale në një ose më shumë nga këto fusha, dhe (iii) të jenë persona me integritet të lartë moral dhe profesional.

16.7 Anëtarët e Bordit nuk do të kenë interesa monetare, financiare ose interesa të tjera, qoftë në mënyrë të drejtpërdrejtë ose të tërthortë, në një ndërmarrje aeronautike.

16.8 Anëtarët e Bordit do të kompensohen për shërbimet e tyre. Shuma e këtij kompensimi do të përcaktohet nga Qeveria në përputhje me aktet nënligjore të Qeverisë të cilat e rregullojnë këtë çështje të kompensimit. Ky kompensim do të paguhet nga të ardhurat e dedikuara të AAC.

16.9 Personi pushon së qenuri anëtar i Bordit para skadimit të mandatit të tij/saj, nëse ai/ajo paraqet dorëheqjen e tij/saj para Qeverisë ose nëse ai/ajo shkarkohet nga Qeveria. Qeveria mund ta shkarkojë një anëtar të Bordit vetëm nëse ky anëtar i Bordit:

- a) ka bërë shkeljen e detyrave të tij/saj profesionale;
- b) është shpallur fajtor për kryerjen e një vepre penale nga një gjykatë kompetente dhe në përputhje me procesin përkatës;
- c) ka ose përvetëson një interes, të drejtpërdrejtë ose të tërthortë, në një shoqëri tregtare e cila është e angazhuar në sektorin e aviacionit civil;
- d) bëhet mentalisht ose fizikisht i paaftë për kryerjen e detyrave të tij/saj për një periudhë më të gjatë se tre muaj të njëpasnjëshëm;
- e) nuk merr pjesë në dy ose më shumë takime gjatë një periudhe 12 mujore; ose
- f) nuk përputhet me ligjet ose politikat e zbatueshme për sektorin e aviacionit civil.

16.10 Anëtari i Bordit i cili beson se ai/ajo është shkarkuar në mënyrë të paligjshme mund të kërkojë mbrojtje juridike para një gjykate kompetente.

## **Neni 17**

### **Organizimi i Bordit dhe procedurat e vendimmarrjes**

17.1 Kryesuesi e përfaqëson Bordin në publik dhe menaxhon dhe organizon punën e Bordit.

17.2 Takimet e Bordit thirren nga Kryesuesi në baza tre-mujore. Këto takime mund të mbahen përmes mjeteve elektronike. Asnjë takim nuk mund të thirret nëse të gjithë anëtarëve nuk është dhënë një paralajmërim me shkrim prej 72 orësh lidhur me këtë takim. Anëtar i Bordit ka të drejtë të marrë pjesë në cilëndo nga këto takime ose (i) me ardhjen e tij në vendit ku mbahet takimi, ose (ii) me anë të mjeteve elektronike, duke përfshirë ato telefonike, nga një vend tjetër. Anëtari i Bordit nuk mund që ta delegojë ose t'ia bartë një personi tjetër të drejtën e tij për pjesëmarrje ose votim në një takim të Bordit.

17.3 Bordi i merr vendimet me shumicë votash. Bordi e ka kuorumin e nevojshëm për marrjen e një vendimi nëse së paku tre anëtarë të Bordit janë të pranishëm në një takim i cili është thirrur dhe është paralajmëruar në mënyrë të rregullt në kohën e marrjes së vendimit.

17.4 Kryesuesi i udhëheq takimet e Bordit. Nëse është e nevojshme që Bordi të takohet në mungesë të Kryesuesit, anëtari më i moshuar i Bordit i pranishëm, do ta kryesojë takimin.

17.5 Bordi do t'i përgatisë dhe miratojë rregullat dhe procedurat e tij.

## **Neni 18 Kompetencat e Kryesuesit**

Kryesuesi është përgjegjës për:

- a) kryerjen e të gjitha funksioneve të cilat i janë dhënë atij/asaj me ligj dhe të cilat i janë deleguar atij/asaj nga Bordi;
- b) udhëheqjen e veprimtarisë së zakonshme të Bordit, në përputhje me të gjitha vendimet ose udhëzimet e miratuara nga Bordi me procedurë të rregullt; dhe
- c) thirrjen dhe përgatitjen e takimeve të Bordit.

## **Neni 19 Funksionet e Bordit Mbikëqyrës**

19.1 Për të garantuar që Bordi të jetë i aftë për ushtrimin e funksioneve dhe përgjegjësive të tij themelore të përcaktuara në paragrafin 1 të nenit 16 të këtij ligji, Drejtori i Përgjithshëm duhet, me kohë, t'ia sigurojë Bordit, raportet e kërkuara në paragrafin 2 të nenit 15, paragrafin 2 të nenit 16 dhe paragrafin 2 të nenit 22 të këtij ligji.

19.2 Bordi pastaj e shqyrton dhe e refuzon ose miraton cilindo raport të këtillë të përgatitur nga Drejtori i Përgjithshëm. Nëse Bordi e refuzon një raport të këtillë, Bordi duhet t'ia sigurojë Drejtorit të Përgjithshëm një shpjegim të hollësishëm me shkrim mbi arsyet për refuzim e raportit si dhe një përkrahje të qartë të mangësive të cilat duhet të korrigjohen.

## **Neni 20 Drejtori i Përgjithshëm i AAC**

20.1 Një person mund të emërohet si Drejtor i Përgjithshëm nëse ai/ajo posedon të gjitha kualifikimet në vijim: (i) ai/ajo ka diplomë universitare, (ii) ai/ajo ka pesë ose më shumë vite përvojë të konsiderueshme menaxhuese dhe përvojë profesionale në fushën e aviacionit civil; (iii) ai/ajo ka njohuri të konsiderueshme të gjuhës angleze; (iv) ai/ajo nuk është shpallur fajtor për një vepër penale; (v) ai/ajo nuk ka interesa të drejtpërdrejta ose të tërthorta monetare, financiare, ose interesa të tjera në një shoqëri tregtare e cila është e angazhuar në sektorin e aviacionit civil, dhe (vi) ai/ajo është person me integritet të



lartë

moral

dhe

personal.

20.2 Qeveria përcakton kompensimin i cili i paguhet Drejtorit të Përgjithshëm. Gjatë përcaktimit të kompensimit për Drejtorin e Përgjithshëm, Qeveria (i) seriozisht merr parasysh rëndësinë e madhe të postit të Drejtorit të Përgjithshëm për ushtrimin e rregullt dhe të sigurt të aktiviteteve të aviacionit civil në Kosovë, (ii) merr parasysh kompensimin i cili u paguhet profesionistëve të aviacionit civil në vendet tjera Evropiane të cilët janë përgjegjës për funksione të ngjashme, dhe (iii) përcakton këtë kompensim nën një nivel i cili me arsye mund të pritet se do të tërheqë dhe mbajë një person i cili posedon ekspertizën e nevojshme për ushtrimin e duhur të funksioneve të këtij posti.

20.3 Ministri bën përpjekje të arsyeshme për identifikimin e personave të cilët i posedojnë kualifikimet e përcaktuara më sipër dhe të cilët janë të interesuar që të emërohen në postin e Drejtorit të Përgjithshëm. Ministri i siguron Qeverisë (i) emrin dhe CV-n për secilin kandidat të cilët posedojnë kualifikimet e kërkuara, dhe (ii) rekomandimin e tij lidhur me secilin kandidat të këtillë. Qeveria, pas pranimit të sipërpërmendur nga Ministri, bën emërimin e Drejtorit të Përgjithshëm.

20.4 Posti i Drejtorit të Përgjithshëm është post me orar të plotë. Drejtori i Përgjithshëm emërohet për një mandat pesë vjeçar. Drejtori i Përgjithshëm mund të riemërohet nga Qeveria edhe për mandate të tjera pasuese me kohëzgjatje të njëjtë. Para skadimit të cilitdo nga këto mandate Qeveria mundet, me vetë iniciativë ose pas propozimit të Ministrit, ta shkarkojë Drejtorin e Përgjithshëm vetëm nëse ai/ajo:

- a) ka bërë shkeljen e detyrave të tij/saj profesionale;
- b) është shpallur fajtor për kryerjen e një vepre penale nga një gjykatë kompetente dhe në përputhje me procesin përkatës;
- c) ka ose përvetëson një interes, të drejtpërdrejtë ose të tërthortë, monetar, financiar, ose interes tjetër në një shoqëri tregtare e cila është e angazhuar në sektorin e aviacionit civil;
- d) bëhet mentalisht ose fizikisht i paaftë për kryerjen e detyrave të tij/saj për një periudhë më të gjatë se tre muaj të njëpasnjëshëm; ose
- e) angazhohet në një biznes, profesion, ose marrëdhënie tjetër pune.

20.5 Nëse Drejtori i Përgjithshëm beson se ai/ajo është shkarkuar në mënyrë të paligjshme mund të kërkojë mbrojtje juridike para një gjykate kompetente.

## **Neni 21**

### **Autorizimet e Përgjithshme të Drejtorit të Përgjithshëm**

21.1 Përveç nëse shprehimisht është përcaktuar ndryshe në këtë ligj dhe pavarësisht nga dispozitat e ligjeve të tjera, Drejtori i Përgjithshëm nuk ka nevojë të koordinojë, dorëzojë për miratim ose pëlqim ose të kërkojë këshillat e cilitdo autoritet ose zyrtar publik mbi çështjet për të cilat ky ligj i ka dhënë AAC-së autoritetin përfundimtar ose ekskluziv.

21.2 Drejtori i Përgjithshëm është i autorizuar që të ndërmarrë ato masa, të kryejë ato hetime dhe inspektime, të nxjerrë dhe të ndryshojë/plotësojë ato urdhra si dhe të nxjerr dhe ndryshojë/plotësojë ato rregulla të veçanta, rregullore dhe procedura në pajtim me dispozitat e këtij ligji ashtu si Drejtori i Përgjithshëm me arsye e konsideron të nevojshme për zbatimin e dispozitave dhe ushtrimin e detyrave dhe përgjegjësive të përcaktuara në bazë të këtij ligji.

21.3 Drejtori i Përgjithshëm është i autorizuar që t'i nxjerrë, shfuqizoj dhe rishikojë këto rregulla, rregullore dhe procedura siç është me arsye e nevojshme për ushtrimin e këtyre funksioneve. Nëse një akt tjetër themelor juridik themelon ose përmban dispozita me anë të të cilave rregullohet çështja e njoftimit dhe nxjerrës së këtyre rregullave, rregullore dhe/ose procedurave, Drejtori i Përgjithshëm duhet të veprojë në përputhje me to.

21.4 Drejtori i Përgjithshëm duhet të sigurojë publikimin e të gjitha raporteve, urdhrave, rregullave dhe rregulloreve të nxjerra në bazë të këtij ligji në mënyrën më të përshtatshme për qëllime të informimit publik dhe për shfrytëzim.

21.5 Gjatë kryerjes së një hetimi të autorizuar sipas këtij ligji, Drejtori i Përgjithshëm është i autorizuar që të marrë prova, dhe të lëshoj urdhër për cilindo person që të paraqitet para AAC-së dhe të japi dokumente dhe/ose dëshmi lidhur me cilëndo çështje të cilën Drejtori i Përgjithshëm, në ushtrimin e diskrecionin e tij të arsyeshëm, e konsideron relevante për lëndën e hetimit. Nëse një akt tjetër themelor juridik themelon ose përmban dispozita të cilat i rregullojnë këto çështje, Drejtori i Përgjithshëm duhet të veprojë në përputhje me to.

## **Neni 22 Menaxhimi financiar dhe raportimi**

22.1 Drejtori i Përgjithshëm duhet t'i përmbushë kushtet për raportim të përcaktuara në Nenet 15.2 dhe 16.2.

22.2 Nëntëdhjetë (90) ditë para fillimit të çdo viti kalendarik, Drejtori i Përgjithshëm do të përgatis dhe do t'i dorëzojë Bordit një plan të punës dhe financiar për AAC-në për vitin e tillë kalendarik.

22.3 Drejtori i Përgjithshëm po ashtu duhet të sigurojë që AAC të jetë në përputhje me të gjitha dispozitat e zbatueshme të Ligjit për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë.

## **Neni 23 Delegimi i funksioneve**

23.1 Në përputhje me rregulloret, mbikëqyrjen dhe rishikimin i cili parashkruhet Drejtori i Përgjithshëm mund t'ia delegojë një zyrtari, punonjësi ose njësie administrative të AAC-së autorizimin për ushtrimin e cilitdo funksion të AAC-së ose të Drejtorit të Përgjithshëm, i cili është dhënë në bazë të këtij ligji.

23.2 Kur, në mënyrë të arsyeshme është nevojshme, Drejtori i Përgjithshëm mundet që për të siguruar zbatimin e rregullt të funksioneve që i janë dhënë AAC-së me këtë Ligj, ta autorizojë AAC-në që të angazhojë një kontraktues të kualifikuar për ushtrimin e cilitdo nga këto funksione. Zgjedhja e kontraktuesit bëhet përmes një procesi konkurrues të prokurimit i cili është në përputhje të plotë me Ligjin për Prokurimin Publik. Drejtori i Përgjithshëm duhet të sigurojë që asnjëra nga këto funksione të mos ushtrohet në një mënyrë e cila shkakton që operatorët ajror, operatorët e punës ajrore ose aviacionit të përgjithshëm si dhe objektet e mirëmbajtjes, ta rregullojnë vetveten.

23.3 Drejtori i Përgjithshëm mbetet kryesisht përgjegjës për ushtrimin e rregullt (duhur) të të gjitha funksioneve, kompetencave ose detyrave të deleguara ose të kontraktuara në përputhje me nenin 24 të këtij ligji.

## **Neni 24 Personeli i AAC-së**

24.1 Drejtori i Përgjithshëm do të rekrutojë personel profesional dhe me përvojë për siguruar zbatimin efektiv dhe efikas të funksioneve dhe përgjegjësi të cilat i janë dhënë AAC në bazë të këtij ligji. Rekrutimi i personelit do të bëhet në bazë të meritës, kompetencës dhe përvojës së dokumentuar e cila është relevante për aviacionin civil.

24.2 Drejtori i Përgjithshëm mundet, pas shqyrtimit dhe miratimit nga Ministri i Ekonomisë dhe Financave, të përcaktojë një nivel të rrogave për anëtarët e personelit profesional të AAC-së i cili i kompenson secilin nga këta anëtarë të personelit profesional, në një shkallë që është në përputhje me (i)

nivelin e aftësisë të dëshmuar të tij/saj, (ii) cilësinë e arsimimit të tij/saj, (iii) nivelin e arritjeve arsimore, dhe (iv) përvojën dhe njohurinë e dëshmuar të tij/saj. Gjatë përcaktimit të nivelit të rrogave duhet të merret parasysh kompensimi i pozitave në industrinë e aviacionit civil për të cilat pozita kërkohet aftësi, arsimim, njohuri dhe përvojë të ngjashme.

24.3 Në mënyrë që pozitat kyçe që kanë të bëjnë me aviacionin në AAC të plotësohet me persona me kualifikimet përkatëse, AAC mundet nëse është e nevojshme të prokurojë (blejë) shërbimet e deri në nëntë (9) ekspertëve profesional dhe/ose teknik për plotësimin e këtyre pozitave përmes një procedure të prokurimit e cila është në përputhje të plotë me Ligjin për Prokurim Publik në Kosovës (“Ligjin për Prokurim”) si dhe me kushtet e tjera specifike të parapara në paragrafin 2 të nenit 10 të këtij ligji.

## **Neni 25 Buxheti i AAC-së**

25.1 Të hyrat e dedikuara të AAC përbëhen nga:

- a) taksat të cilat ndërlidhen me aviacionin, detyrimet dhe tarifrat;
- b) një përqindje nga shërbimet e navigimit ajror që ofrohen brenda hapësirës ajrore të Republikës së Kosovës;
- c) tarifrat për sigurinë e pasagjerëve dhe tarifrat e certifikimit dhe licencimit; dhe
- d) donacionet, grantet dhe përkrahjet (mbështetjet) tjera financiare ose teknike të caktuara për AAC-në.

25.2 Për çdo vit fiskal, Drejtori i Përgjithshëm do të përgatisë propozim-buxhetin dhe kërkesën për përvetësim të AAC-së të cilat më pas ia dorëzon Bordin Mbikëqyrës. Bordi Mbikëqyrës i rishikon, ndryshon si e shihet të nevojshme dhe të arsyeshme, dhe ia dorëzon këto dokumente Ministrit të Ekonomisë dhe Financave. Përgatitja dhe dorëzimi i këtyre dokumenteve duhet (i) të bëhet në përputhje me kushtet e përcaktuara në Ligjin për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë si dhe me Planin e Punës dhe Financiar të miratuar nga Bordi Mbikëqyrës, dhe (ii) të marrë parasysh nivelin aktual dhe të pritshëm të të ardhurave të dedikuara të AAC-së.

## **Neni 26 Llogaridhënia dhe përgjegjësia**

Drejtori i Përgjithshëm përgjigjet para Kuvendit lidhur me përputhshmërinë e AAC-së me politikat e aviacionit civil si dhe të gjitha ligjet dhe standardet e zbatueshme në Republikën e Kosovës.

## **Neni 27 Konflikti administrativ**

27.1 Përveç nëse është përcaktuar ndryshe në këtë ligj, AAC i nxjerr vendimet, licencat, certifikatat ose lejet në përputhje me ligjet përkatëse të Kosovës dhe legjislacionin tjetër në fuqi.

27.2 Përveç sikur që është paraparë në paragrafin 3 të këtij neni, çdo person i cili ka një interes të caktuar ose i cili është dëmtuar nga një veprim ose lëshim procedural ose material i Drejtorit të Përgjithshëm ose AAC-së, dhe i cili beson se ky veprim ose lëshim është në kundërshtim me këtë ligj ose me cilindo akt tjetër themelor juridik, mund ta kundërshtojë këtë veprim ose lëshim në përputhje me ligjin e përgjithshëm mbi procedurën administrative.

27.3 Nëse konflikti ka të bëjë me një pretendim për shkeljen e Ligjit për Prokurim, atëherë do të zbatohen procedurat e Ligjit për Prokurim dhe jo ato të parapara në paragrafin 2 të këtij neni.

#### **KREU IV** **Ministria e Punëve të Brendshme**

##### **Neni 28** **Ministria e Punëve të Brendshme**

28.1 Ministria e Punëve të Brendshme është përgjegjëse për vendosjen dhe ruajtjen e sigurimit ajror në Republikën e Kosovës. Ministria e Punëve të Brendshme do të ketë përkrahje teknike nga AAC lidhur me implikimet e sigurisë në aviacion. Për të siguruar koordinimin e duhur ndërmjet AAC-së dhe Ministrisë së Punëve të Brendshme, AAC-ja në selinë e saj do të vejë në dispozicion një zyrë për shfrytëzim nga dy (2) personel për sigurimin e aviacionit civil nga Ministria e Punëve të Brendshme.

28.2 Ministria e Punëve të Brendshme është përgjegjëse për zbatimin dhe aderimin në konventat ndërkombëtare si dhe aspektet e *acquis communautaire* të BE-të të cilat kanë të bëjnë me sigurimin e aviacionit civil.

28.3 Ministria e Punëve të Brendshme do të rekrutojë personel profesional dhe me përvojë për të siguruar zbatimin efektiv dhe efikas të funksioneve dhe përgjegjësisë të cilat i janë dhënë Ministrisë së Punëve të Brendshme në bazë të këtij ligji. Rekrutimi i personelit do të bëhet në bazë të meritës, kompetencës dhe përvojës së dokumentuar e cila është relevante për aviacionin civil.

28.4 Në mënyrë që pozitat kyçe që kanë të bëjnë me aviacionin në Ministrinë e Punëve të Brendshme të plotësohet me persona me kualifikimet përkatëse, Ministria e Punëve të Brendshme mundet nëse është e nevojshme – të prokurojë (blejë) shërbimet e deri në dy (2) ekspertëve profesional dhe/ose teknik për plotësimin e këtyre pozitave përmes një procedure të prokurimit e cila është në përputhje të plotë me Ligjin për Prokurim Publik në Kosovës (“Ligjin për Prokurim”) si dhe me kushtet e tjera specifike të parapara në paragrafin 2 të nenit 10 të këtij ligji.

##### **Neni 29** **Llogaridhënia dhe përgjegjësia**

Ministri i Punëve të Brendshme i përgjigjet Kuvendit lidhur me përputhshmërinë me këtë ligj.

##### **Neni 30** **Konflikti administrativ**

30.1 Përveç sikur që është paraparë në paragrafin 2 të këtij neni çdo person i cili ka një interes të caktuar ose i cili është dëmtuar nga një veprim ose lëshim procedural ose material i Ministrit të Punëve të Brendshme ose Ministrisë së Punëve të Brendshme, dhe i cili beson se ky veprim ose lëshim është në kundërshtim me këtë ligj ose me cilindo akt tjetër themelor juridik, mund ta kundërshtojë këtë veprim ose lëshim në përputhje me ligjin e përgjithshëm mbi procedurën administrative.

30.2 Nëse konflikti ka të bëjë me një pretendim për shkeljen e Ligjit për Prokurim, atëherë do të zbatohen procedurat e Ligjit për Prokurim dhe jo ato të parapara në nenin 30.1 më sipër.

#### **KREU V** **Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike**

## **Neni 31**

### **Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike**

31.1 Komisioni për Hetimin e Aksidenteve dhe Incidenteve Aeronautike (KHAIA) themelohet si njësi në kuadër të Zyrës së Kryeministrit.

31.2 KHAIA nuk është organizatë e veçantë buxhetore. Kryesuesi i KHAIA shërben si zyrtari kryesor administrativ i KHAIA-s. Zyrtarët e tjerë financiar (zyrtari i prokurimit, zyrtari kryesor financiar dhe zyrtari i certifikimit) të KHAIA-s janë personat të cilët veçse i mbajnë këto pozita në Zyrën e Kryeministrit. Në të gjitha kuptimet tjera, veprimtaritë, hetimet dhe vendimmarrja e KHAIA ushtrohet në mënyrë të pavarur nga Qeveria dhe Zyra e Kryeministrit. Termi "Zyrtar Financiar" i përdorur në këtë nen, ka kuptimin e përkufizuar në Ligjin për Menaxhimin e Financave Publike dhe Përgjegjësitë.

31.3 KHAIA është tërësisht e pavarur nga industria e aviacionit, AAC-ja, Ministria, Ministria e Punëve të Brendshme dhe autoritetet apo zyrtarët e tjerë publik. Pavarësisht nga fjalia e mësipërme, KHAIA duhet të përputhet me të gjitha aktet themelore juridike të cilat rregullojnë autoritetet publike dhe zyrtarët publik. KHAIA po ashtu do t'i nënshtrohet auditimit dhe hetimeve të tjera nga Ministria e Punëve të Brendshme, Auditori i Përgjithshëm dhe autoritetet e tjera publike, të cilat kanë për qëllim përcaktimin ose sigurimin e përputhshmërisë së KHAIA-së me këto akte themelore juridike.

31.4 KHAIA është përgjegjëse për hetimin e aksidenteve dhe incidenteve në aviacion brenda Kosovës ose ku përfshihen avionët e regjistruar në Kosovë kudo qofshin ata. Kurdo që kërkohet ose është e nevojshme, KHAIA do të punojë në bashkëpunim me organet e tjera kombëtare dhe ndërkombëtare të cilat ushtrojnë funksione të njëjta. Kurdo që KHAIA kryen ose merr pjesë në një hetim të sipër cekur, KHAIA duhet të përgatisë një raport të hollësishëm lidhur me hetimin dhe t'ia dorëzojë këtë raport Qeverisë dhe Kuvendit sa më shpejtë që të jetë e mundur por jo më shumë se gjashtë (6) muaj pas përfundimit të hetimit.

31.5 KHAIA, sipas nevojës, do të përgatisë informata dhe të dhëna lidhur me sigurinë në fluturim, të cilat më pas i dorëzohen AAC-së, Qeverisë dhe Kuvendit.

31.6 KHAIA është e autorizuar që të kërkojë nga cilido autoritet publik i Kosovës dhe/ose person privat ose organizatë në Kosovë që t'i japë asaj përkrahjen e nevojshme për kryerjen e një hetimi të përcaktuar në paragrafin 4 të këtij neni ose një hetimi i cili kërkohet sipas një marrëveshje ndërkombëtare ose organizate ndërkombëtare të aviacionit.

31.7 KHAIA përbëhet nga tre (3) persona fizik. Secili nga këta persona duhet që (i) të ketë njohuri të konsiderueshme të Gjuhës Angleze, (ii) të ketë përvojë të konsiderueshme teknike në industrinë e aviacionit, (iii) të mos jetë shpallur fajtor për vepër penale; (iv) të mos ketë interes, të drejtpërdrejtë ose të tërthortë, monetar, financiar, ose interes tjetër në një shoqëri tregtare e cila është e angazhuar në sektorin e aviacionit civil; dhe (v) është person me integritet të lartë moral dhe profesional.

31.8 Tre (3) anëtarët e KHAIA do të zgjidhen dhe emërohen nga Qeveria pas pranimit të rekomandimeve nga një panel i posaçëm (ad hoc) i cili përbëhet nga shërbyes të lartë civil dhe këshilltarë të emëruar nga Qeveria për identifikimin dhe rekomandimin e kandidatëve për anëtar të KHAIA. Ky panel do të miratojë dhe respektojë rregulla strikte për konfliktin e interesave të cilat, ndër tjera, e parandalojnë një anëtar të panelit nga votimi, pjesëmarrja ose ndikimi në procesin e zgjedhjes për një kandidat i cili është i njohur ose i cili është i lidhur me anëtarin përkatës të panelit (qoftë kjo përmes lidhjeve familjare, afariste, institucionale ose politike).

31.9 Të gjithë anëtarët e KHAIA emërohen, dhe duhet të pajtohen me shkrim se do të shërbejnë gjatë tërë kohëzgjatjes së mandatit, për një mandat prej pesë (5) viteve. Këta anëtarë mund të riemërohen për një ose më shumë mandate shtesë nëse ata/ato pajtohen me shkrim që të shërbejnë gjatë tërë kohëzgjatjes së mandatit. Qeveria do të caktojë njërin nga tre (3) anëtarët që të shërbejë si Kryesues i KHAIA. Kryesuesi është përgjegjës për përfaqësimin e KHAIA jashtë Qeverisë si dhe për organizimin dhe

ushtrimin e përditshëm të punëve administrative të KHAIA. Vendimet e KHAIA mbi ushtrimin e hetimeve si dhe përgatitja dhe miratimi i raporteve merren nga shumica e anëtarëve të KHAIA.

31.10 Sekretari i Përhershëm i Zyrës së Kryeministrit duhet të sigurojë që KHAIA-së t'i sigurohet i tërë personeli sekretarial dhe administrativ të cilin KHAIA, në mënyrë të arsyeshme, e kërkon. Po ashtu, KHAIA mund të rekrutojë punësojë jo më shumë se tre (3) punonjës teknik dhe/ose profesional për t'i ndihmuar KHAIA-së në ushtrimin efektiv dhe efikas të funksioneve dhe përgjegjësive të cilat i janë dhënë KHAIA sipas këtij ligji. Rekrutimi i këtij personeli do të bëhet në bazë të meritës, kompetencës së dokumentuar dhe përvojës në fushën e aviacionin civil.

31.11 Menjëherë pas emërimit të tre (3) anëtarëve të parë të KHAIA nga Qeveria, anëtarë të KHAIA janë të detyruar që në mënyrë të menjëhershme dhe të vazhdueshme të identifikojnë dhe të regjistrohen në kurse të trajnimit mbi të gjitha aspektet e teknikave dhe metodave të pranuar ndërkombëtarisht për hetimin e incidenteve dhe aksidenteve në aviacion. KHAIA duhet të sigurojë që ky trajnim të realizohet vetëm nga organizatat dhe autoritetet e njohura ndërkombëtarisht të cilat kanë përvojë të konsiderueshme në realizimin e këtyre trajnimeve. Nëse ky trajnim duhet të realizohet nga një autoritet publik jashtë Kosovës ose një organizatë e njohur ndërkombëtare, dhe trajnimi duhet të paguhet në bazë të tarifave standarde të publikuara nga ky autoritet publik ose organizatë ndërkombëtare, atëherë Ligji për Prokurim Publik nuk do të zbatohet gjatë përzgjedhjes së autoritetit publik ose organizatës ndërkombëtare dhe ndaj kontratës së trajnimit me këtë autoritet publik ose organizatë ndërkombëtare.

31.12 Cilado kontratë e trajnimit me cilindo ofrues të këtij trajnimit duhet të përmbajë një dispozite me të cilën ofruesi i këtij trajnimi detyrohet që (i) të përgatisë një vlerësim me shkrim të performancës (rezultateve) të secilit anëtar të KHAIA, dhe (ii) pas përfundimit të këtij trajnimi t'i dërgojë një kopje të këtij vlerësimi Sekretarit të Përhershëm të Zyrës së Kryeministrit, i cili pas pranimit menjëherë ua shpërndan atë të gjithë anëtarëve të Qeverisë. Një anëtar të KHAIA-së merr vlerësim të përgjithshëm negativ, Qeveria mundet ta shkarkojë menjëherë këtë anëtar dhe në vend të tij të emërojë një anëtar të ri të KHAIA, sikur që është përcaktuar më sipër. Nëse një anëtar i KHAIA, brenda një periudhe prej pesë (5) viteve, merr dy vlerësime negative, Qeveria duhet që menjëherë ta shkarkojë këtë anëtar dhe të emërojë një anëtar të ri në vend të tij. Anëtari i ri emërohet me mandat pesë (5) vjeçar i cili fillon nga data e emërimit të tij/saj.

31.13 Po ashtu, Qeveria mund të shkarkojë një anëtarë të KHAIA-së para përfundimit të mandatit të tij/saj, nëse ky anëtarë:

- a) ka bërë shkeljen e detyrave të tij/saj profesionale;
- b) është shpallur fajtor për kryerjen e një vepre penale nga një gjykatë kompetente dhe në përputhje me procesin përkatës;
- c) ka ose përvetëson interes, të drejtpërdrejtë ose të tërthortë, monetar, financiar, ose interes tjetër në një shoqëri tregtare e cila është e angazhuar në sektorin e aviacionit civil;
- d) bëhet mentalisht ose fizikisht i paafët për kryerjen e detyrave të tij/saj për një periudhë më të gjatë se tre muaj të njëpasnjëshëm; ose
- e) angazhohet në një biznes, profesion, ose marrëdhënie tjetër pune.

31.14 Nëse një anëtarë i KHAIA beson se ai/ajo është shkarkuar në mënyrë të paligjshme, i njëjti mund të kërkojë mbrojtje juridike para një gjykate kompetente.

31.15 Menjëherë pas emërimit të tre (3) anëtarëve të parë të KHAIA, KHAIA, përmes Zyrtarit për Prokurim të Zyrës së Kryeministrit, do të ushtrojë një prokurim për dhënien e një kontrate kornizë me një ofrues të jashtëm dhe të kualifikuar mirë të shërbimeve për hetimin e aksidenteve ose incidenteve të aviacionit. Kjo kontratë duhet, ndër tjera: (i) të ketë kohëzgjatje prej katër (4) viteve, (ii) t'i japë KHAIA të drejtën për të kërkuar nga kontaktuesi që të ofrojë shërbimet për hetimin e aksidenteve ose incidenteve të aviacionit në mënyrën dhe kohën e kërkuar nga KHAIA, (iii) të kërkojë nga kontraktuesi që të ketë së paku një hetues profesionist dhe me përvojë në vendngjarjen e aksidentit ose incidentit brenda 24 orëve pas pranimit të njoftimit mbi këtë aksident ose incident nga KHAIA, (iv) në përgjithësi të përmbajë dispozita të tjera të cilat janë të zakonshme për një kontratë të këtij lloji, dhe (v) të jetë në përputhje me Ligjin për Prokurim Publik. Pas skadimit ose ndërprerjes së kësaj kontrate, nëse dhe deri në masën sa KHAIA e konsideron të nevojshme, KHAIA mundet, prapë përmes shfrytëzimit të Zyrtarit për Prokurim të

Zyrës së Kryeministrit, të ushtrojë një prokurim tjetër për dhënien e një pasuese kornizë me një ofrues të jashtëm të kualifikuar të shërbimeve për hetimin e incidenteve dhe aksidenteve të aviacionit.

### **TITULLI III**

#### **RREGULLAT MBI AVIACIONIT CIVIL**

##### **PJESA 1**

##### **Operatorët, transportuesit dhe personeli ajror**

##### **KREU I**

##### **Certifikata e Operatorit Ajror**

##### **Neni 32**

##### **Detyrimi për marrjen dhe posedimin e Certifikatës së Operatorit Ajror**

Çdo shtetas i Republikës së Kosovës i cili dëshiron të angazhohet në veprimtari (operacione) ajrore në Kosovë duhet të marrin dhe të posedojnë një Certifikatë të Operatorit Ajror ("COA") aktuale dhe të vlefshme, të lëshuar nga AAC-ja.

##### **Neni 33**

##### **Kushtet për marrjen e Certifikatës së Operatorit Ajror**

33.1 Të gjitha kushtet për marrjen e COA do të përcaktohen nga AAC në një rregullore për zbatim të nxjerrë në bazë të autorizimit të këtij ligji.

33.2 AAC duhet të sigurojë që këto rregullore t'i përmbushin kushtet e zbatueshme të HPEA dhe AESA.

##### **KREU II**

##### **Transportuesit Ajror**

##### **Neni 34**

##### **Detyrimi për marrjen dhe posedimin e Licencës për Ushtrimin e Veprimtarinë së Transportit Ajror**

Çdo shtetas i Republikës së Kosovës i cili posedon një COA të lëshuar nga AAC dhe i cili dëshiron të angazhohet në transportimin ajror të personave, bagazhit, ngarkesës dhe/ose postës në këmbim me kompensim, qira ose shpërblim, duhet të marrë dhe të ketë në posedim një Licencë për Ushtrimin e Veprimtarisë së Transportit Ajror aktuale dhe të vlefshme, të lëshuar nga Ministria. Ministria do të lëshojë një licencë të këtillë vetëm në përputhje me Rregulloren e Këshillit të Evropës (EEC) Nr. 2407/92 të datës 23 Korrik 1992 mbi licencimin e transportuesve ajror.

##### **KREU III**

##### **Transportuesit e Jashtëm Ajror**

##### **Neni 35**

##### **Detyrimi për Posedimin e Certifikatës së Operatorit Ajror dhe Licencës për Ushtrimin e Veprimtarisë Ajrore**

35.1 Përveç nëse është përcaktuar ndryshe në HPEA, transportuesit e jashtëm ajror duhet të kenë një COA të vlefshme dhe licencën për ushtrimin e veprimtarisë të lëshuar nga autoritetet kompetente në shtetin e tyre përkatës. Këta transportues mund ta ushtrojnë veprimtarinë e tyre për në Kosovë, nga dhe/apo përmes Kosovës (i) në bazë të marrëveshjeve formale dypalëshe mbi transportin ajror të cilat janë miratuar dhe rregullohen nga Ministria; ose (ii) më bazë të një vendimi me shkrim të Ministrisë.

35.2 Vendimi i Ministrisë i përmendur në paragrafin 1 të këtij neni më sipër vlen për periudhën kohore të përcaktuar në vendim, e cila nuk mund të jetë më e gjatë se një vit. Ky vendim mund të përtërihet.

35.3 Marrëveshja ose vendimi i Ministrisë të përmendura në paragrafin 1 të këtij neni më sipër mund të shfuqizohen (i) në përputhje me kushtet e përcaktuara në marrëveshje ose vendim; ose (ii) nëse transportuesi i jashtëm ajror cenon sovranitetin ose rendin publik të Republikës së Kosovës.

## **KREU IV**

### **Licencat e Linjave dhe Lejet për Ofrimin e Veprimtarisë me dhe pa Orar të Caktuar**

#### **Neni 36**

##### **Licencat e Linjës për Transportuesit të cilët nuk janë anëtarë të HPEA**

36.1 Ministria do të lëshojë licenca për ushtrimin e veprimtarisë për transportuesit të cilët nuk janë pjesëmarrës në HPEA për ushtrimin e veprimtarisë së tyre në linjat e përcaktuara në marrëveshjes dypalëshe ose shumëpalëshe ose vendimin e Ministrisë të përmendur në nenin 35 të këtij ligji.

36.2 Nëse fluturimet pa orar të caktuar nuk rregullohen me marrëveshje dypalëshe ose shumëpalëshe, këto fluturime duhet të miratohet me vendim të Ministrisë, qoftë kjo për një fluturim të vetëm apo për një seri fluturimesh. Asnjë vendim i këtillë nuk vlen më shumë se një vit.

## **KREU V**

### **Personeli i Aviacionit**

#### **Neni 37**

##### **Licenca dhe Klasifikimi i Personelit të Aviacionit**

Çdo person i cili vepron si personel i aviacionit duhet të posedojë licencën dhe klasifikimin përkatës të lëshuar apo të shpallur të vlefshme nga AAC-ja sipas këtij Ligji dhe rregulloreve përkatëse të zbatimit. Klasifikimi nënkupton çdo shënim në licencë i cili i thekson kushtet, privilegjet apo kufizimet speciale. Kjo dispozitë aplikohet edhe për personelin e navigimit ajror dhe të mirëmbajtjes si dhe për zyrtarët e operimeve të fluturimit, operatorët e stacionit aeronautik dhe për instruktorët e fluturimit.

#### **Neni 38**

##### **Njohja e Licencave dhe Klasifikimi i Personelit të Aviacionit**

Licencat dhe klasifikimet e personelit të aviacionit të lëshuara apo të njohura si të vlefshme në një vend të huaj shpallen të vlefshme nëse kushtet në bazë të së cilave janë lëshuar ato licenca dhe klasifikime janë të njëjta apo më të larta se standardet e themeluara sipas këtij ligji.

#### **Neni 39**

##### **Pezullimi dhe revokimi i licencës së Personelit të Aviacionit**

39.1 Kur bartësi i një licence nuk u përmbahet kushteve të përcaktuara në këtë ligj dhe në rregulloret e zbatimit, AAC-ja duhet ta njoftojë atë për mangësitë e vërejtura dhe duhet të caktojë një afat kohor për veprime korrektuese. Në rast se bartësi nuk i korrekton mangësitë në nivel të kënaqshëm deri në afatin e caktuar nga AAC, AAC-ja mund t'ia suspendojë apo revokojë licencën me anë të një vendimi me shkrim i



cili parashton bazën juridike dhe faktike për marrjen e vendimit. Licenca e revokuar apo e suspenduar duhet t'i kthehet menjëherë AAC-së.

39.2 Në rast të ndonjë emergjence që ndikon në sigurinë e publikut si dhe në rrethana të veçanta, siç përcaktohet në elementet përkatëse të *acquis communautaire* të BE-së, AAC-ja mundet që menjëherë ta suspendojë ose revokojë licencën ose privilegjet e licencës.

## **PJESA 2 Operimi i Avionëve**

### **KREU I Rregullat e Përgjithshme**

#### **Neni 40 Regjistri i Avionëve Civil**

40.1 AAC mban Regjistrin e Avionëve Civil të Kosovës. Çdo tremujor kalendarik, AAC i dërgon Ministrit një kopje të azhuruar të këtij regjistri.

40.2 Një avion mund të regjistrohet në Kosovë vetëm:

- a) nëse nuk është i regjistruar në një shtet të huaj;
- b) nëse është në pronësi dhe / ose në operim nga një shtetas i Kosovës ose një person i cili është shtetas ose qytetar i një shteti anëtar të BE-se ose HPEA; dhe
- c) në rast të marrëveshjeve afat shkurtër për qiradhënie, të cilat lidhen me qëllim të përmbushjes së nevojave të përkohshme të një transportuesi ajror ose në rast të rrethanave të jashtëzakonshme, AAC-ja mund të bëjë përjashtime nga kushtet e përcaktuara në pikën a) të paragrafin 2 të këtij neni në përputhje me kushtet e parapara në Rregulloren e Këshillit të Evropës (EEC) Nr. 2407/92 të datës 23 Korriku 1992 për Licencimin e Transportuesve Ajror;

40.3 AAC mund të nxjerrë dispozita plotësuese lidhur me regjistrimin e avionëve në rregulloret për zbatimin e këtij ligji.

#### **Neni 41 Markat dhe shenjat e regjistrimit**

Avionët e regjistruar në Kosovë do të mbajnë markën shtetërore e cila i është ndarë Kosovës nga ONAC dhe një shenjë të veçantë të regjistrimit e cila i jepet çdo avioni pas regjistrimit.

#### **Neni 42 Largimi nga Regjistri i Avionëve Civil**

Një avion i regjistruar në Kosovë do të largohet nga Regjistri i Avionëve Civil të Kosovës (i) pas kërkesës me shkrim nga pronari dhe/ose operatori, (ii) nëse më nuk i përmbush kushtet e përcaktuara në këtë ligj, ose (iii) kur është zhdukur për tre muaj dhe aktivitetet e kërkim-shpëtimit kanë përfunduar.

#### **Neni 43 Zbatueshmëria e Nenit 83bis të Konventës së Çikagos**

Në përputhje me Nenin 83bis të Konventës së Çikagos, Ministri mundet, me anë të një marrëveshje me një shtet të huaj: (i) t'ia bartë këtij shteti të huaj përgjegjësinë për një avion të regjistruar në Kosovë, dhe (ii) të pajtohet për bartjen e përgjegjësisë për një avion të regjistruar në një vend të huaj te Kosova. Në rastin e dytë, avioni përkatës, pas përfundimit të bartjes së përgjegjësisë, i nënshtrohet dispozitave të këtij ligji dhe rregulloreve për zbatimin e këtij ligji.

**Neni 44**  
**Certifikata e Llojit, Certifikata e Përshtatshmërisë për Fluturim dhe Certifikata e Lëshimit në Shërbim**

Avionët e regjistruar në Kosovë duhet të posedojnë certifikatën e llojit të avionit, certifikatën e përshtatshmërisë për fluturim dhe certifikatën e lëshimit në shërbim, të gjitha të lëshuara nga AAC-ja. Avionët duhet të jenë të siguar në mënyrë adekuate. AAC mund të nxjerrë dispozita plotësuese lidhur me këto çështje në rregulloret për zbatimin e këtij ligji.

**KREU II**  
**Rregullat e Veçanta**

**Neni 45**  
**Avionët e Ndaluar**

Avionëve të cilët janë subjekt i një ndalese për ushtrimin e veprimtarisë sipas Rregulloreve të BE-së nuk do t'u lejohet ushtrimi i veprimtarisë në hapësirën ajrore të Kosovës.

**Neni 46**  
**Certifikata e Kufizuar e Llojit**

Në raste të veçanta, AAC-ja mund të lëshojë certifikata të kufizuara të llojit të avionit.

**Neni 47**  
**Certifikata e Kufizuar e Përshtatshmërisë për Fluturim**

Në raste të veçanta, AAC-ja mund të lëshojë certifikata të kufizuara të përshtatshmërisë për fluturim.

**KREU III**  
**Mirëmbajtja**

**Neni 48**  
**Përshtatshmëria e vazhdueshme për fluturim**

Pronari dhe operatori, dhe sipas rastit qiramarrësi, janë bashkërisht dhe individualisht përgjegjës për mbajtjen e vazhdueshme të avionit në gjendje të përshtatshme për fluturim përmes mirëmbajtjes.

**Neni 49**  
**Përkufizimi i Mirëmbajtjes**

Mirëmbajtje do të thotë secili nga këto aktivitete (ose një kombinim i këtyre aktiviteteve): riparimi, riparimi i përgjithshëm, inspektimi, ndërrimi i pjesëve, modifikimi apo rregullimi i defekteve, me përjashtim të inspektimit para fluturimit. AAC mund të nxjerrë dispozita më të hollësishme lidhur me mirëmbajtjen në rregulloret për zbatimin e këtij ligji.

**Neni 50**  
**Inspektimi në Platformë**

50.1 Inspektorët e AAC-së mund të bëjnë inspektimin në platformë dhe/ose kontrollimin në vend, të avionëve nga vendet të cilat nuk janë anëtarë të BE-së ose HPEA, në aeroportet e Kosovës. Kryerja e këtyre inspektimeve duhet të bëhet në baza jo-diskriminuese. AAC mund të nxjerrë dispozita më të hollësishme lidhur me këto inspektime dhe kontrolle në rregulloret për zbatimin e këtij ligji.

50.2 Drejtorit të Përgjithshëm, pas kërkesës, do ti lejohet qasje e menjëhershme dhe e pakufizuar në çdo kohë dhe në çdo avion civil i cili gjendet brenda Kosovës me qëllim që të sigurojë se avioni është i përshtatshëm për fluturim dhe se është duke u operuar në përputhje me këtë Ligj dhe me rregulloret për zbatimin e këtij ligji.

50.3 Drejtorit të Përgjithshëm, pas kërkesës, do ti lejohet qasje e menjëhershme në çdo kohë, në çdo avion civil të regjistruar në Kosovë, pa asnjë kufizim, kudo që avioni ndodhet ose operon në botë, me qëllim që të sigurojë se avioni është i përshtatshëm për fluturim dhe se është duke u operuar në përputhje me këtë Ligj dhe me rregulloret për zbatimin e këtij ligji.

#### **Neni 51 Blokimi i Avionëve të Rrezikshëm**

Avionët në një gjendje e cila qartësisht është e rrezikshme për sigurinë e fluturimit mund të bllokohen në tokë, mirëpo vetëm pasi që operatorit t'i jetë dhënë mundësia për t'i rregulluar defektet para nisjes së fluturimit dhe i njëjti nuk i rregullon ato. Në rastet e avionëve të huaj, AAC-ja menjëherë duhet t'i lajmërojë autoritetet e huaja kompetente për siguri.

#### **KREU IV Ekuipazhi dhe piloti komandues**

##### **Neni 52 Personeli i mjaftueshëm i fluturimit dhe i kabinës**

Operatori i një avioni duhet të punësojë një numër të mjaftueshëm të personelit (ekuipezhit) të fluturimit dhe të kabinës, të trajnuar dhe verifikuar në mënyrë adekuate. AAC mund të nxjerrë dispozita më të hollësishme lidhur me mirëmbajtjen në rregulloret për zbatimin e këtij ligji.

##### **Neni 53 Numri minimal i ekuipazhit**

Numri dhe përbërja e ekuipazheve nuk duhet të jetë më i vogël sesa ai i përcaktuar në manualin e fluturimit dhe instruksionet tjera operative të cilat ndërlidhen me certifikatën e përshtatshmërisë ajrore të avionit përkatës.

##### **Neni 54 Piloti Komandues**

Piloti komandues duhet që gjatë gjithë kohës së fluturimit të jetë përgjegjës për operimin e avionit sipas rregullave kombëtare dhe ndërkombëtare. Piloti komandues, në një situatë emergjente, ku kërkohet vendimmarrje dhe veprim i menjëhershëm, vepron ashtu siç ai/ajo e konsideron domosdoshëm nën ato rrethana. Në raste të këtilla, ai/ajo mundet, për shkaqe sigurie t'i shmangët rregullave, procedurave dhe metodave operacionale.

#### **KREU V Dokumentacioni**

**Neni 55**  
**Dokumentacioni i Avionit**

Në rregulloret për zbatimin e këtij ligji, AAC mund të përcaktojë dokumentacionin e nevojshëm të cilin duhet ta kenë të gjithë avionët e regjistruar në Kosovë.

**Neni 56**  
**Lista Minimale e Pajisjeve**

Çdo operator duhet të përgatisë “listën minimale të pajisjeve” për secilin avion të cilin e operon. Kjo listë duhet të përgatitet në përputhje me “listën themelore të pajisjeve minimale” për llojin a avionit në fjalë. Mund të ketë pajisje jashtë funksionit apo me kufizime tjera, mirëpo lista duhet të miratohet nga AAC-ja dhe avioni duhet të operohet në përputhje me listën e miratuar.

**KREU VI**  
**Transportimi i mallrave të rrezikshme**

**Neni 57**  
**Lejet e AAC-së**

Armët dhe municioni, duke përfshirë eksplozivet dhe gazrat e dëmshme ose helmuese, duhet të transportohen në bord të avionit (i) vetëm me lejen me shkrim të AAC-së, (ii) nën mbikëqyrjen e pilotit komandues, dhe (iii) në përputhje të plotë me rregulloret kombëtare dhe ndërkombëtare.

**Neni 58**  
**Pamundësia e qasjes nga pasagjerët**

Pasagjerët, gjatë fluturimit, nuk duhet të kenë qasje në armë. Të gjitha armët e zjarrit duhet të jenë të zbrazura. Armët sportive, të cilat do të barten në bord të avionit, duhet të raportohen para transportuesit ajror ose operatorit.

**Neni 59**  
**Mallrat tjera të rrezikshme**

Mallrat tjera të rrezikshme, si gazrat e dëmshme ose helmuese, karburanti nuklear dhe materialet radioaktive mund të transportohen vetëm (i) me lejen me shkrim të AAC-së, dhe (ii) në përputhje me kushtet e përcaktuara nga AAC-ja në rregulloret për zbatimin e këtij ligji, të cilat duhet të marrin parasysh rregullat dhe rregulloret ekzistuese ndërkombëtare në këtë fushë.

**PJESA 3**  
**Aerodromet, Aeroportet, Fushat Ajrore dhe Fushat e Planerimit**

**KREU I**  
**Rregullat e përgjithshme**

**Neni 60**  
**Aerodromet**

Dispozitat e kësaj Pjese 3 zbatohen për të gjitha aerodromet, sikur që është përkufizuar ky term më sipër, përveç kur është e qartë se dispozita përkatëse ka të bëjë shprehimisht me një lloj të caktuar të aerodromit.

**Neni 61**  
**Certifikata e Aerodromit**

61.1 Çdo person i cili dëshiron të marrë përsipër operimin (drejtimin) e një Aerodromi duhet të aplikojë për marrjen e një certifikate të operimit nga AAC. AAC, në rregulloret për zbatimin e këtij ligji, do të përcaktojë të gjitha kriteret të cilat duhet t'i plotësojë një aplikues për t'u kualifikuar për marrjen e kësaj certifikate. Të gjitha këto kriteret duhet të përcaktohen në bazë objektive dhe racionale dhe me qëllim të avancimit ose mbrojtjes së interesit publik.

61.2 Në rregulloret për zbatimin e këtij ligji, AAC po ashtu do të përcaktojë standardet minimale të sigurisë për operimin e një aerodromi i cili ushtron veprimtari për pasagjerë me apo pa orar të caktuar.

61.3 Nëse, pas kryerjes së një hetimi, AAC konstaton se aplikuesi i plotëson kriteret e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni dhe se është i pajisur dhe i aftë për ushtrimin e veprimtarisë në mënyrë të sigurt dhe në përputhje me këtë ligj si dhe rregullat dhe standardet e përcaktuara në rregulloret e nxjerra për zbatimin e këtij ligji, AAC do t'i lëshojë këtij aplikuesi certifikatën për operimin e aerodromit.

61.4 Çdo certifikatë për operimin e aerodromit duhet të përmbajë kushtet dhe kufizimet e nevojshme për ruajtjen e sigurisë në transportin komercial ajror. Përveç nëse AAC përcakton se një gjë e tillë do të ishte në kundërshtim me interesin publik, këto kushte dhe kufizime përfshijnë por nuk kufizohen në kushtet dhe kufizimet lidhur me:

- a) operimin dhe mirëmbajtjen e pajisjeve adekuate të sigurisë, duke përfshirë pajisjet për zjarrfikje dhe shpëtim të cilat janë në gjendje të shfrytëzohen me shpejtësi në cilëndo pjesë të aerodromit që shfrytëzohet për aterrimin, ngritjen ose manovrimin tokësor të avionëve; dhe
- b) kondicionin (gjendjen) dhe mirëmbajtjen e pistave primare dhe sekondare, sikur që e konsideron të nevojshme Drejtori i Përgjithshëm.

61.5 AAC i dorëzon Ministrisë një kopje të secilës certifikatë të aerodromit.

## **Neni 62**

### **Doracaku i Shërbimeve dhe Veprimtarisë së Aerodromit**

Çdo operator i aerodromit duhet të përgatisë, nxjerrë dhe mbajë një "doracak të shërbimeve dhe veprimtarisë së aerodromit". Pas përgatitjes, operatori i aerodromit e dorëzon doracakun për shqyrtim nga AAC. AAC është e autorizuar që të kërkojë çfarëdo ndryshimesh në doracak të cilat ajo i konsideron të nevojshme ose të dëshirueshme. Doracaku, ndër tjera, duhet të shpjegojë organizimin e aerodromit si dhe të përcaktojë procedurat e aterrimit dhe ngritjes së avionëve si dhe rregullat për shfrytëzimin e aerodromit. AAC e publikon doracakun në publikime informatave aeronautike.

## **Neni 63**

### **Koncesionet**

63.1 Qeveria mundet dhe është e autorizuar t'i japë me koncesion një pale të tretë (i) menaxhimin dhe operimin e një ndërmarrje në pronësi publike e cila është e angazhuar në aktivitete të aerodromit dhe/ose aktivitete të cilat kanë të bëjnë me aviacionin, ose (ii) ato elemente të infrastrukturës së aerodromit dhe/ose që kanë të bëjnë me aviacionin të cilat janë në pronësi publike dhe/ose të cilat janë nën administrimin ose pronësinë e një ndërmarrje në pronësi publike, duke përfshirë – por pa u kufizuar – cilindo aerodrom ose shërbim apo objekt të nagivimit ajror. Të gjitha këto koncesione duhet të epen përmes një procedure e cila është në përputhje me Ligjin për Procedurën e Dhënies së Koncesioneve.

63.2 Nëse objekt (lëndë) e koncesionit është menaxhimi dhe veprimtaria e një ndërmarrje në pronësi publike të angazhuar në aktivitete të aerodromit dhe/ose aktivitete të cilat kanë të bëjnë me aviacionin, marrëveshja e koncesionit – në bazë të autorizimit të këtij ligji – mund të ndryshojë ose të anashkalojë dispozitat e aplikueshme të cilat gjinden në një ligj i cili shprehimisht i rregullon ndërmarrjet në pronësi publike.

63.3 Nëse (objekt) lëndë e koncesionit janë elemente të infrastrukturës së aerodromit dhe/ose që kanë të bëjnë me aviacionin të cilat janë në pronësi publike dhe/ose nën administrimin ose pronësinë e një ndërmarrje në pronësi publike, (i) të gjitha të drejtat e ndërmarrjes në pronësi publike në ose ndaj kësaj

infrastruktura, sipas rastit, do të ndërpriten ose do t'i subordinohen të drejtave të koncesionarit në përputhje me marrëveshjen e koncesionit, (ii) ndërmarrja në pronësi publike nuk ka kurrfarë të drejte që të kërkojë ose të marrë çfarëdo kompensimi për humbjen ose subordinimin e këtyre të drejtave (iii) të gjitha të drejtat dhe detyrimet e ndërmarrjes në pronësi publike të cilat kanë lindur si rezultat i një kontrate me një palë të tretë, nga pikëpamja juridike, do t'i barten dhe do të merren përsipër nga koncesionari nëse këto të drejta/detyrime kanë të bëjnë më shfrytëzimin ose operimin e infrastrukturës e cila është objekt i koncesionit.

## **KREU II Aeroportet**

### **Neni 64 Zona Mbrojtëse e Aeroportit**

64.1 AAC mund të vendosë se një aeroporti i nevojitet një zonë mbrojtëse rrethuese. AAC mund ta marrë këtë vendim (i) për shkak të shkallës së trafikut të aeroportit, (ii) për të ruajtur sigurimin dhe sigurinë e aeroportit, (iii) për të siguruar integritetin e veprimtarisë doganore dhe të imigracionit e cila ushtrohet në aeroport, dhe/ose (iv) për shkaqe tjera të cilat janë specifike për atë aeroport dhe të cilat shfaqin shqetësime bindëse për mbrojtjen e interesit publik.

64.2 Nëse AAC vendos se një aeroporti i nevojitet një zonë mbrojtëse, AAC do të përcaktojë parametrat e zonës mbrojtëse dhe është e autorizuar që të vendosë kufizime mbi (i) kategoritë e personave të cilët mund të kenë qasje në zonën mbrojtëse, dhe (ii) aktivitetet, duke përfshirë ato të ndërtimit, të cilat mund të ndërmerren në zonën mbrojtëse. Gjatë përcaktimit të parametrave të një zone mbrojtëse, AAC do të konsultohet me Ministrinë e Punëve të Brendshme për të siguruar që këta parametra janë të mjaftueshëm për sigurinë e aeroportit.

64.3 Interferenca (ndërhyrja) me shërbimet e navigimit ajror do të evitohet në zonën mbrojtëse. Pengesat në aviacion, si ndërtesat, pemët, telat, shtyllat, pendat dhe të ngjashme, po ashtu janë të ndaluara në zonën mbrojtëse. Vetëm publiku, një autoritet publik ose një ndërmarrje në pronësi publike mund të jetë pronar i ndërtesave ose pronave tjera të paluajtshme brenda zonës mbrojtëse.

### **Neni 65 Shpronësimi**

Kur masat e shpronësimit janë të nevojshme për krijimin, zgjerimin dhe/ose mbajtjen e një zone mbrojtëse ose për zbatimin e kushteve të përcaktuara në nenin 64, do të zbatohen dispozitat e ligjit të aplikueshëm në Kosovë për shpronësime; me kusht që, vendimi nga AAC sipas nenin 64 të këtij ligji mbi nevojën për krijimin e zonës mbrojtëse si dhe parametrat e kësaj zone, në vete, të shërbejë si dëshmi bindëse se krijimi, zgjerimi ose mbajtja e një zone mbrojtëse brenda parametrave të përcaktuar është në shërbim të një qëllimi legjitim dhe bindës publik.

### **Neni 66 Kufizimet Lidhur me Zhurmën**

Në përputhje e rregullat e ONAC dhe BE / HPEA, brenda dhe në afërsi të zonës mbrojtëse mund të aplikohen kufizime lidhje me zhurmën. Deri më 28 mars 2012, AAC-ja mund të bëjë përjashtime në bazë të rregullave të sipër cekura.

### **Neni 67 Rregullat e zbatimit**

AAC mund të nxjerrë rregullore për zbatimin e dispozitave të kësaj Pjese 3; mirëpo, AAC nuk është e autorizuar dhe nuk do të nxjerrë rregullore për zbatimin e nenit 63 dhe 65 të këtij ligji.

### **Neni 68 Rregullat mbi ndarjen e slloteve**

Rregullat mbi ndarjen e slloteve i nënshtrohen Rregullores së Këshillit të Evropës (EEC) Nr. 95/93 të datës 18 Janar 1993 mbi rregullat e përbashkëta për ndarjen e slloteve në Aeroportet e Bashkësisë Evropiane.

### **Neni 69 Trajtimi në Tokë**

Trajtimi në tokë në aeroporte rregullohet sipas Direktivës së Këshillit të Evropës 96/67/EC të datës 15 Tetor 1996 mbi qasjen në tregun e trajtimit në tokë në Aeroportet e Bashkësisë Evropiane, dhe të gjitha ndryshimet dhe plotësimet e kësaj Direktive. AAC-ja mund të bëjë përjashtime në përputhje me Direktivën e Këshillit të Evropës 96/67/EC.

### **Neni 70 Pezullimi i Detyrimeve për Trajtimin në Tokë**

Kur një shtet i cili nuk është anëtar i BE/HPEA-së nuk u ofron transportuesve ajrorë dhe operatorëve ajrorë të Kosovës trajtim reciprok në trajtimin në tokë jashtë vendit, AAC-ja mund të pezullojë, plotësisht ose pjesërisht, detyrimet që dalin nga Direktiva e Këshillit 96/67/EC e 15 Tetorit 1996, përkitazi me furnizuesit e shërbimeve të trajtimit në tokë dhe me shfrytëzuesit e aeroportit nga ai shtet jo-anëtar i BE/HPEA -së.

## **KREU III Fushat ajrore**

### **Neni 71 Zona Mbrojtëse e Fushës Ajrore**

Përveç nëse AAC shprehimisht vendos ndryshe, për shkak të faktorëve të përcaktuar në nenin 64 të këtij ligji, fusha ajrore, sikur që është përkufizuar ky term më sipër, nuk ka nevojë për zonë mbrojtëse. Një fushë ajrore mund të shfrytëzohet për qëllime të përgjithshme ose të caktuara të trafikut.

### **Neni 72 Rregullat e veçanta për fushat ajrore**

AAC mund të nxjerrë rregullore për zbatimin e këtij ligji të cilat përcaktojnë rregullat e veçanta për drejtimin (operimin) e fushave ajrore.

## **KREU IV Fushat për planerim**

### **Neni 73 Përkufizimi i Fushave për Planerim; Zgjerimi i Certifikatës për Operim**

73.1 Për qëllime të këtij Kreu, "fushë për planerim" nënkupton një aerodrom të dedikuar për shfrytëzim nga planerët dhe planerët me motor të cilët nuk janë në gjendje të ngritën në ajër me anë të forcës së tyre.

73.2 Certifikata e lëshuar nga AAC drejtimin (operimin) e një fushe për planerim mund të zgjerohet për të lejuar shfrytëzimin e fushës edhe nga (i) planerët me motor të cilët janë në gjendje të ngritën në ajër me anë të forcës së tyre, (ii) balonat, (iii) avionët për tërheqje, (iv) planerët e varur dhe/ose (v) aktivitete parashutimi. AAC është e autorizuar që të kërkojë nga operatori i fushës për planerim që të posedojë një certifikatë me anë të së cilës autorizohen këto shfrytëzime, pavarësisht nga fakti se disa nga këto shfrytëzime nuk përbëjnë "shfrytëzim të avionit" në kuptimin e Konventës së Çikagos mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar.

**Neni 74**  
**Rregullat e veçanta mbi fushat e planerimit**

AAC mund të nxjerrë rregullore për zbatimin e këtij ligji të cilat përcaktojnë rregullat e veçanta për drejtimin (operimin) e fushave për planerim.

**PJESA 4**  
**Rregullat e ajrit**

**Neni 75**  
**Përputhja me Rregullat e Fluturimit Vizual dhe Instrumental**

Në përputhje me nenin 2 të këtij ligji, avionët të cilët operojnë në hapësirën ajrore të Kosovës apo në aerodromet e Kosovës duhet t'ju përmbahen rregullave ndërkombëtare të ajrit, në veçanti atyre në lidhje me rregullat e fluturimit vizual (RFV) ose rregullat e instrumentale të fluturimit (RIF). AAC-ja mund të autorizojë shmangie nga këto rregulla për fluturimet vendore.

**Neni 76**  
**Fluturimet ndërkombëtare**

Fluturimet ndërkombëtare duhet të shfrytëzojnë vetëm aeroportet me hapësira për dogana dhe imigracion. Të gjitha këto aeroporte do të përcaktohen nga AAC. AAC mund të bëjë përjashtime nga ky rregull në përputhje me dispozitat e aplikueshme të acquis communautaire të BE-së.

**Neni 77**  
**Shfrytëzimi i pakujdesshëm ose i papërgjegjshëm i Avionëve**

Avionët nuk mund të shfrytëzohen në mënyrë të pakujdesshme ose të papërgjegjshme e cila rrezikon jetën ose pronën e një personi.

**PJESA 5**  
**Shërbimet e navigimit ajror**

**Neni 78**  
**AAC-ja në cilësinë Autoriteti Mbikëqyrës Kombëtar**

AAC-ja është Autoriteti Mbikëqyrës Kombëtar i Kosovës në përputhje me Rregulloren (EC) Nr. 549/2004 të 10 Marsit 2004 të Parlamentit dhe Këshillit Evropian e cila themelon kornizën për krijimin e një qielli të vetëm Evropian ("Rregullorja Kornizë"). Në përputhje me këtë, AAC është përgjegjëse për rregullimin e sigurisë dhe rregullimin ekonomik të shërbimeve të navigimit ajror. AAC-ja është e pavarur nga ofruesit e shërbimeve të navigimit ajror.

**Neni 79**  
**Rregullimi i shërbimeve të navigimit ajror**

Rregullimi i shërbimeve të navigimit ajror, kur është e aplikueshme, duhet të bëhet në përputhje me rregullat e ONAC, BE/HPEA, AESA dhe EUROCONTROL-it. AAC do të nxjerrë rregullore të cilat bazohen ose të cilat janë në përputhje me rregullat e organizatave të sipër cekura, lidhur me ofrimin e shërbimeve vendore të navigimit ajror.



**Neni 80**  
**Përmbajtja e rregulloreve mbi shërbimet e navigimit ajror**

Pa e kufizuar natyrën e përgjithshme të nenit 79 të këtij ligji, rregulloret e zbatimit të përmendura në atë nen duhet, në minimum, të rregullojnë shërbimet në vijim:

- a) shërbimet për menaxhimin dhe kontrollin e trafikut ajror;
- b) aktivitetet e komunikimit, navigimit dhe survejimit (mbikëqyrjes);
- c) shërbimet meteorologjike; dhe
- d) shërbimet e informatave aeronautike.

**PJESA 6**  
**Tarifat**

**Neni 81**  
**Tarifat për Shfrytëzim**

Pronarët dhe operatorët e avionëve janë të obliguar që, bashkërisht dhe individualisht, t'i paguajnë operatorit të aeroportit, ofruesve të shërbimeve të trafikut ajror, shërbimeve meteorologjike dhe shërbimeve tjera, tarifin për shfrytëzimin e pajisjeve dhe shërbimeve aeronautike. AAC do të nxjerrë rregullore të zbatimit për përcaktimin e nivelit të tarifave për shfrytëzimin e secilit shërbim ose pajisje të sipër cekur. Këto rregullore të zbatimit duhet të jenë në përputhje me dispozitat e Rregullores së Komisionit Evropian (EC) Nr. 1794/2006 të 6 Dhjetorit 2006 që vendosë një skemë të përbashkët tarifore për shërbimet e navigimit ajror, si dhe të gjitha ndryshimet plotësimet e kësaj rregullore. Tarifin nuk duhet të bëjnë diskriminime ndërmjet shfrytëzuesve.

**Neni 82**  
**Përjashtimet nga Tarifin për Shfrytëzim**

82.1 Avionët në vijim janë të përjashtuar nga tarifin e aeroportit dhe tarifin e shfrytëzimit:

- a) avionët e përfshirë në veprimtari të kërkim-shpëtimit, sikur që është paraparë në Pjesën 7 më poshtë;
- b) avionët të cilët shfrytëzohen për ndihma humanitare në raste fatkeqësish natyrore ose në gjendje të jashtëzakonshme; dhe
- c) avionët në rrezik;

82.2 AAC, pas konsultimit me Ministrin, mund të nxjerrë një vendim me anë të të cilit refuzohen këto përjashtime, plotësisht ose pjesërisht, për një avion i cili përndryshe ka të drejtë në këto përjashtime. AAC, në vendimin e saj, duhet të përcaktojë bazën juridike dhe faktike për marrjen e vendimit.

**Neni 83**  
**Marrja e masave për mos pagesë**

Operatori i aeroportit ose përfaqësuesi i tij i autorizuar ka të drejtë ta vonojë nisjen e cilitdo avion derisa operatori i avionit (i) t'i paguajë operatorit të aeroportit tarifin e aplikueshme të aeroportit ose faturat e tjera të papaguara për shërbimet të cilat i janë vënë në dispozicion, ose (ii) t'i paraqesë operatorit të aeroportit një garanci për pagimin e këtyre tarifave ose faturave, në formën dhe substancën e cila është e pranueshme për operatorin e aeroportit.

**PJESA 7**  
**Kërkim-shpëtimi dhe Hetimi i Aksidenteve**

**Neni 84**  
**Kërkim-shpëtimi ushtrohet nga Ministria e Punëve të Brendshme**

84.1 Ministria e Punëve të Brendshme është përgjegjëse për ushtrimin e aktiviteteve të kërkim-shpëtimit të cilat ndërlidhen me incidentet në aviacionin civil. Gjatë ushtrimit të aktiviteteve të kërkim-shpëtimit, Ministria e Punëve të Brendshme duhet (i) t'i zbatojë rregullat e aplikueshme të ONAC dhe BE/HPEA, dhe (ii) t'i zbatojë rekomandimet e KEAC.

84.2 Ministria e Punëve të Brendshme do të nxjerrë rregullore të zbatimit për themelimin e rregullave dhe procedurave për ushtrimin e kërkim-shpëtimit; me kusht që këto rregulla dhe procedura të jenë në përputhje me paragrafin 1 të këtij neni.

**Neni 85**  
**Përdorimi i Raporteve të KHAIA**

Në një proces gjyqësor ose padi për dëme e cila bazohet në një incident ose aksident i cili ka të bëjë me aviacionin, asnjë gjykatë ose organ i arbitrazhit nuk do të pranojë si provë ose të lejojë përmendjen (referimin) e cilësdo pjesë të një raporti të KHAIA e cila ka të bëjë me (i) identifikimin e shkakut të mundshëm të aksidentit ose (ii) një element të hetimeve të aksidentit i cili ka pasur për qëllim identifikimin e shkakut të mundshëm të aksidentit. Të gjeturat faktike, dhe jo përpjekjet për identifikimin e shkakut, të KHAIA mund të pranohen si prova në këtë procedurë gjyqësore ose padi.

**Neni 86**  
**Statistikat e AAC-së**

AAC po ashtu do të mbajë statistika, të mbledhë dhe të shpërndajë të dhëna, dhe të përgatisë raporte mbi sigurinë e aviacionit civil në Kosovë.

**Neni 87**  
**Kryerja e Hetimeve të Aksidenteve nga KHAIA**

Gjatë kryerjes së hetimeve për një incident ose aksident, KHAIA duhet (i) t'i zbatojë rregullat e aplikueshme të ONAC dhe BE/HPEA, dhe (ii) t'i zbatojë rekomandimet e KEAC.

**PJESA 8**  
**Sigurimi i aviacionit civil**

**Neni 88**  
**Përgjegjësia e Sigurimit në Aviacionin Civil**

Ministria e Punëve të Brendshme është përgjegjëse për krijimin, mbajtjen, dhe mbikëqyrjen e sigurimit të aviacionit civil në Kosovë. AAC do t'i japë Ministrisë së Punëve të Brendshme përkrahje teknike dhe këshilla lidhur me ndikimin e masave të sigurimit të aviacionit civil në sigurinë e aviacionit civil.

**Neni 89**  
**Ministria e Punëve të Brendshme në cilësinë e Komisionit Kombëtar të Sigurimit të Aviacionit Civil**

Ministria e Punëve të Brendshme do të ushtrojë detyrën e Komisionit Kombëtar të Sigurimit të Aviacionit Civil në Kosovë, në përputhje me Rregulloren (EC) Nr. 2320/2002 të 16 Dhjetorit 2002 të Parlamentit dhe Këshillit të Evropës, për themelimin e rregullave të përbashkëta në fushën e sigurimit të aviacionit civil, si dhe të gjitha ndryshimeve dhe plotësimeve të kësaj rregullore.

**Neni 90**  
**Rregullat e aplikueshme ndërkombëtare të sigurimit në aviacionin civil**

90.1 Të gjitha rregullat e aplikueshme ndërkombëtare për sigurim të aviacionit civil, në të cilat Kosova ka aderuar, do të zbatohen në Kosovë.

90.2 Dispozitat e Dok. 30 të KEAC po ashtu do të zbatohen në Kosovë.

90.3 Ministria e Punëve të Brendshme mund të nxjerrë rregullore për zbatim të këtij ligji të cilat i bëjnë rregullat ndërkombëtare të sigurimit në aviacion të aplikueshme për shërbimet ajrore vendore, edhe pse këto rregulla zbatohen vetëm për shërbimet ajrore ndërkombëtare.

**PJESA 9**  
**Përgjegjësia civile e transportuesve ajrorë dhe operatorëve ajrorë**

**Neni 91**  
**Zbatueshmëria e Konventës për unifikimin e disa rregullave për transportimin ndërkombëtar përmes ajrit**

Dispozitat e Konventës për unifikimin e disa rregullave për transportimin ndërkombëtar përmes ajrit (Montreal, 1999) janë të aplikueshme në Kosovë për të gjitha kontratat e transportit përmes ajrit të pasagjerëve, bagazhit dhe mallrave, në rastet e transportit vendor ajror në Kosovë, apo në rastet e transportit ndërkombëtar ajror kur Kosova është pikë origjine, pikë destinimi apo vend i dakorduar ndalese.

**Neni 92**  
**Dispozitat Plotësuese**

92.1 Dispozitat e përmendura në nenin 91 do të plotësohen me (i) Rregulloren (EC) Nr. 889/2002 të Parlamentit dhe Këshillit të Evropës të 13 Majit 2002 e cila bën ndryshimin dhe plotësimin e Rregullores (EC) Nr. 2027/97 për përgjegjësitë e transportuesit ajror në rast aksidenti, (ii) Rregulloren (EC) Nr. 785/2004 të Parlamentit dhe Këshillit të Evropës të 21 Prillit 2004 mbi sigurimin e transportuesve ajror dhe operatorëve ajror, si dhe (iii) të gjitha ndryshim plotësimet e rregulloreve të sipër cekura.

92.1 Kur është i nevojshëm këmbimi i të Drejtave të Tërheqjes së Veçantë në valutën me të cilën do të bëhet pagimi i dëmeve, do të shfrytëzohen rregullat për këmbim të Fondit Monetar Ndërkombëtar.

**Neni 93**  
**Përgjegjësia ndaj palëve të treta për dëme në tokë**

93.1 Përgjegjësia e një operatori ajror ndaj palëve të treta për dëme të shkaktuar në tokë rregullohet sipas dispozitave të HPEA dhe ligjeve civile të Kosovës (të drejtës civile të Kosovës).

93.2 Nëse Kosova aderon në një marrëveshje ndërkombëtare e cila përmban dispozita të cilat rregullojnë çështjen e përgjegjësisë së operatorit ajror ndaj palëve të treta për dëme të shkaktuara në tokë, atëherë ato dispozita, dhe paragrafit 1 të këtij neni, do ta rregullojnë këtë çështje.

**PJESA 10**  
**Mbrojtja e konsumatorëve**

**Neni 94**

## **Rregullat e përgjithshme për mbrojtjen e konsumatorëve**

Dispozitat për mbrojtjen e konsumatorëve në ligjet e përgjithshme të Kosovës, duke përfshirë, por pa u kufizuar, Ligjin Nr. 2004/17 mbi Mbrojtjen e Konsumatorëve, do të zbatohen për konsumatorët dhe ofruesit e shërbimeve të transportit dhe bartjes ajrore në Kosovë.

### **Neni 95**

#### **Kompensimi dhe asistenca për mohimet e hyrjes në aeroplan dhe anulimet**

95.1 Pa paragjykuar fushëveprimin e përgjithshëm të nenit 94 të këtij ligji, shprehimisht përcaktohet se për rregullimin e mbrojtjes së konsumatorëve zbatohet Rregullorja (EC) Nr. 261/2004 e Parlamentit dhe Këshillit Evropian e 11 Shkurtit 2004 e cila vendosë rregulla të përbashkëta për kompensimin dhe asistencën e pasagjerëve në rastet e mohimit të hyrjes në aeroplan dhe të anulimit apo vonesave të gjata të fluturimeve, që zëvendëson Rregulloren (EEC) Nr. 295/91, çdo amendament pasues përkatës, dhe Ligjin e Kosovës Nr. 2004/17 për Mbrojtjen e Konsumatorëve.

95.2 Në rrethana të jashtëzakonshme të cilat e arsyetojnë një veprim të këtillë dhe kur këto rrethana nuk kanë mund të shmangen, Ministria mund të nxjerrë një vendim të përkohshëm (i cili vlen jo më shumë se një vit) me atë të të cilit kufizohen të drejtat e pasagjerëve sipas Rregullores (EC) Nr. 261/2004.

## **TITULLI IV DISPOZITAT NDËSHKIMORE**

### **Neni 96**

#### **Gjobat Administrative për Ndërhyrje**

96.1 Nëse një person ndërhyr në aktivitetet e AAC-së, Ministrisë, Ministrisë së Punëve të Brendshme ose KHAIA-së gjatë ushtrimit të kompetencave të tyre të dhëna me këtë ligj, autoriteti publik i ndikuar nga kjo ndërhyrje mund të shqiptojë gjobë administrative ndaj personit në fjalë. Kur personi përgjegjës për këtë ndërhyrje është person fizik, autoriteti përkatës publik i ndikuar nga kjo ndërhyrje mund të shqiptojë një gjobë administrative ndaj këtij personi fizik deri në 10,000 Euro për secilin akt (vepër) të ndërhyrjes. Nëse personi përgjegjës për këtë ndërhyrje është një organizatë ose ndërmarrje, autoriteti publik i ndikuar nga ndërhyrja mund të shqiptojë një gjobë administrative ndaj kësaj organizate ose ndërmarrje deri në 25,000 Euro për secilin akt (vepër) të ndërhyrjes.

96.2 Përveç gjobës administrative të shqiptuar në përputhje me paragrafin 1 të këtij neni dhe 97: (i) AAC mund të revokojë ose pezullojë për një periudhë të caktuar ose të pa caktuar kohore cilëndo certifikatë, leje ose licencë të cilën AAC ia kishte dhënë paraprakisht personit ndërhyrës, dhe (ii) Ministria mund të revokojë ose pezullojë, për një periudhë të caktuar ose të pa caktuar kohore, cilëndo certifikatë, leje ose licencë të cilën Ministria ia kishte dhënë paraprakisht personit ndërhyrës.

### **Neni 97**

#### **Gjobat Administrative për Shkeljet e Tjera**

97.1 Nëse një person, përveç një personi i cili ushtron një veprimtari të transportit komercial ajror ose transportit komercial ndërkombëtar ajror, bën shkeljen e cilëndo nga dispozitat e këtij ligji ose një rregulle, rregullore ose urdhri të nxjerrë në bazë të këtij ligji, autoriteti përkatës publik mund të shqiptojë një gjobë administrative ndaj këtij personi në një shumë e cila nuk tejkalon 150,000 Euro për secilën shkelje të këtillë. Nëse shkelja është e natyrës së vazhdueshme, çdo ditë e shkeljes përbën shkelje të veçantë.

97.2 Nëse një person i cili ushtron një veprimtari të transportit komercial ajror ose transportit komercial ndërkombëtar ajror, bën shkeljen e cilëndo nga dispozitat e këtij ligji ose një rregulle, rregullore ose urdhri të nxjerrë në bazë të këtij ligji, autoriteti përkatës publik (sikur që është përkufizuar në paragrafin më sipër) mund të shqiptojë një gjobë administrative ndaj këtij personi në një shumë e cila nuk tejkalon

1,000,000 Euro për secilën shkelje të këtillë. Nëse shkelja është e natyrës së vazhdueshme, çdo ditë e shkeljes përbën shkelje të veçantë.

97.3 Nëse në shkelje është i përfshirë një avion civil dhe shkelja është bërë nga pronari ose operatori i avionit, ky avion bëhet peng deri në pagimin e gjobës.

97.4 Asnjë person i cili ka njohuri për faktet e ngjarjes, ose i cili mund të akuzohet se ka njohuri të këtilla, si person i arsyeshëm, i cili ushtron kujdes të arsyeshëm në këto rrethana, nuk mund të ofroj ose të pranoj mallra të rrezikshme për transport komercial ajror në kundërshtim me shtojcën 18 të konventës së Çikagos ose udhëzimet teknike për transportimin e sigurt të mallrave të rrezikshëm përmes ajrit të ONAC-ut. AAC mund të shqiptoj gjobë administrative ndaj çdo personi i cili bën shkeljen e ndalesës së sipër cekur, një shumë e cila nuk tejkalon 150,000 Euro për secilën pjesë të udhëzimeve teknike për transportimin e sigurt të mallrave të rrezikshëm përmes ajrit të ONAC-ut që është shkelur.

### **Neni 98 Gjobat Administrative, Konsideratat; Konflikti Administrativ**

98.1 Autoriteti përkatës publik ka kompetencën të vlerësoj çdo gjobë administrative të shqiptuar nga ky autoritet publik në përputhje me nenet 96 ose 97 të këtij ligji. Gjatë përcaktimit të shumës së cilësdo nga këto gjoba, autoriteti përkatës publik duhet të marrë para sysh natyrën, rrethanat, përmasat, dhe seriozitetin e shkeljes dhe në lidhje me personin i cili konstatohet se ka kryer këtë shkelje, shkallën e fajësisë, historikun e veprave të mëparshme penale, aftësinë për pagesë, ndikimin në aftësinë për vazhdimin e zhvillimit të biznesit, dhe çështje të tjera të cilat kërkojnë nga drejtësia.

98.2 Personi i cili është subjekt i gjobës administrative dhe/ose shfuqizimit ose pezullimit të certifikatës, licencës, ose lejes, në përputhje me nenet 96 ose 97 të këtij ligji, ka të drejtë ta kontestojë këtë shfuqizim ose pezullim në përputhje me ligjin e përgjithshëm të procedurës administrative.

### **Neni 99 Veprat Penale**

99.1 Shkelja e Certifikatës. Konsiderohet vepër penale nëse një person:

- a) me dije dhe me vullnet sajon, modifikon, apo falsifikon ndonjë certifikatë që lëshohet në bazë të këtij Ligji,
- b) me dijeni përdorë apo tenton të përdorë një certifikatë të tillë të falsifikuar; ose
- c) me dijeni dhe me vullnet e paraqet ose shkakton paraqitjen në avion ndonjë shenjë e cila është e falsifikuar ose mashtruese lidhur me shtetësinë ose regjistrimin e avionit.

Personi i cili bën shkeljen e cilitdo aspekt të këtij paragrafi, është fajtorë për vepër penale dhe kur të shpallet i tillë nga gjykata kompetente dënohet me gjobë në vlerë që nuk tejkalon 10,000 Euro për secilën shkelje të këtillë, dhe/ose burgoset për një periudhë deri në tre (3) vjet.

99.2 Ndërhyrjet në Navigimin Ajror. Konsiderohet vepër penale nëse një person:

- a) me qëllim të ndërhyrjes në navigimin ajror brenda Kosovës, ekspozon brenda Kosovës ndonjë dritë, sinjal, ose komunikim në një vend ose mënyrë të tillë që mund të gabohet për (i) një dritë ose sinjal të vërtetë të paraparë me këtë Ligj, ose (ii) për një dritë apo sinjal të vërtetë që i përket një aeroporti ose ndonjë objekti tjetër për navigim ajror,
- b) vazhdon të ekspozojë ndonjë dritë apo sinjal të tillë erdhe pas vërejtjeve të Drejtorit Gjeneral; ose
- c) me dijeni i heq, i fikë, ose i bën pengesë operimit të dritave ose sinjaleve të tilla të vërteta.

Personi i cili bën shkeljen e cilitdo aspekt të këtij paragrafi, është fajtor për vepër penale dhe kur të shpallet i tillë nga gjykata kompetente dënohet me gjobë në vlerë që nuk tejkalon 20,000 Euro për secilën shkelje të këtillë, dhe/ose burgoset për një periudhë deri në pesë (5) vjet.

99.3 Shkeljet e Raportimit dhe Mbajtjes së Shënimeve. Konsiderohet vepër penale nëse një operator (ose cilido zyrtar, agjent, punonjës, ose përfaqësues i tij) që me dijeni dhe me vullnet:

- a) nuk i raporton ose refuzon t'i raportojë Ministrisë, AAC-së, Ministrisë së Punëve të Brendshme, ose KHAIA-s siç parashihet me këtë Ligj apo me një Rregullore për zbatim të nxjerrë në bazë të autorizimit të këtij Ligji; ose
- b) dështon ose refuzon të mbajë ose të ruaj llogaritë, shënimet, dhe memorandumet, në formën dhe mënyrën e përcaktuar ose miratuar nga cilido nga autoritetet e lartë cekura;
- c) dëmton ose modifikon ndonjë llogari, shënim, ose memorandum të tillë.
- d) paraqet një raport, llogari, shënim, ose memorandum të shpifur.

Personi i cili bën shkeljen e cilitdo aspekt të këtij paragrafi, është fajtorë për vepër penale dhe kur të shpallet i tillë nga gjykata kompetente dënohet me gjobë në vlerë që nuk tejkalon 20,000 Euro për secilën shkelje të këtillë, dhe/ose burgoset për një periudhë deri në pesë (5) vjet.

99.4 Refuzimi për Dhënien e Dëshmisë ose Dhënien e Provave. AAC-ja, Ministria, Ministria e Punëve të Brendshme, ose KHAIA, me qëllim të realizimit të ligjshëm të detyrave të tyre, sipas këtij Ligji, janë të autorizuara që të nxjerrin një urdhër me anë të të cilit kërkohet nga një person: (i) të marrë pjesë dhe të dëshmojë në një dëgjim, (ii) t'i përgjigjet një hetimi të ligjshëm, dhe/ose (iii) t'i sigurojë autoritetit përkatës publik libra, shënime, dhe/ose dokumente. Personi i cili neglizhon ose refuzon të përmbush një urdhër të këtillë është fajtor për vepër penale dhe kur të shpallet i tillë nga gjykata kompetente dënohet me (i) gjobë në vlerë që nuk tejkalon 5,000 Euro për secilën shkelje të këtillë, dhe/ose (ii) burgim për një periudhë deri në një (1) vjet.

99.5 Piratëria e avionëve. Konsiderohet vepër penale nëse një person kryen ose tenton të kryej piratëri të avionëve. "Piratëria e avionëve" nënkupton çdo rrëmbim ose tentim për rrëmbim, ose ushtrim të kontrollit mbi një avion brenda juridiksionit të Kosovës, me përdorimin e forcës ose dhunës apo me përdorimin e ndonjë forme tjetër të frikësimit dhe me qëllime keqdashëse. Personi i cili kryen ose tenton të kryej një piratëri ajrore është fajtor për vepër penale dhe kur të shpallet fajtor nga gjykata kompetente, dënohet me:

- a) burgim për një periudhë prej së paku 20 vjet, nëse nga kjo vepër penale nuk ka rezultuar vdekja e ndonjë personi; ose
- b) burgimin kapital sipas Kodit Penal të Republikës së Kosovës, nëse nga kjo vepër penale ka rezultuar vdekja e ndonjë personi.

Tentimi për të kryer piratëri të avionëve është nën juridiksionin e veçantë të aviacionit të Kosovës, edhe nëse avioni nuk është në fluturim në kohën e kryerjes së këtij tentimi, dhe është në territorin e Kosovës.

99.6 Pengimi i Ekuipazhit. Konsiderohet vepër penale për çdo person i cili gjatë qëndrimit në bordin e një avioni, i cili gjendet brenda juridiksionit të veçantë të Aviacionit të Kosovës, ndërhyjnë në kryerjen e punëve të ndonjë pjesëtari të ekuipazhit ose i zvogëlon mundësitë e këtij pjesëtari të ekuipazhit për të kryer detyrën është fajtor për vepër penale sipas këtij ligji dhe kur të shpallet i tillë gjobitet në vlerë prej 20,000 Euro për secilën shkelje të këtillë.

Po ashtu, do të konsiderohet vepër penale nëse një person sulmon, frikëson, ose kërcënon ndonjë pjesëtar të ekuipazhit. Personi i cili bën shkelje të cilitdo aspekt të mësipërm është fajtor për vepër penale sipas këtij ligji dhe kur të shpallet i tillë nga gjykata kompetente dënohet me:

- a) burgim deri në njëzet (20) vjet, nëse personi nuk ka përdorur armë vdekjeprurëse ose të rrezikshme;
- b) burgim për një periudhë të caktuar nga gjykata ose me burgim kapital sipas kodit penal të Republikës së Kosovës nëse personi ka përdorur armë vdekje nenet 96 ose 97 të këtij ligji pruse ose të rrezikshme;
- c) burgim kapital sipas Kodit Penal të Republikës së Kosovës, nëse nga vepra penale ka rezultuar vdekja e ndonjë personi.

99.7 Veprat e Përgjithshme Penale. Çdo person i cili gjatë qëndrimit në bord të një avioni i cili gjendet brenda juridiksionit special të aviacionit të Kosovës, kryen një vepër e cila – po të ishte kryer në Kosovë do të konsiderohej vepër penale sipas ndonjë ligji të Kosovës, dënohet në bazë të atij ligji.

99.8 Shkeljet me armë dhe eksploziv. Konsiderohet vepër penale nëse një person gjatë qëndrimit në bordin e një avioni, ose gjatë përpjekjes për të hipur në atë avion i cili përdoret, ose ka për qëllim të përdoret, për transport ajror komercial, (i) mbanë në trup ose rreth tij apo në pronën e tij një armë të fshehur vdekjeprurëse ose të rrezikshme, tek e cila ai ka qasje gjatë fluturimit, ose (ii) mbanë në trup, rreth tij apo në pronën e tij ndonjë bombë, eksploziv ose mjet të ngjashëm shpërthyes, ose mjet zjarrndezës. Personi i cili bën shkelje të cilitdo aspekt të mësipërm është fajtor për vepër penale sipas këtij ligji dhe kur të shpallet i tillë nga gjykata kompetente dënohet me: (i) gjobë në vlerë që nuk tejkalon 20,000 Euro për çdo shkelje të këtillë, dhe/ose (ii) burgim për një periudhë deri në njëzet (20) vjet.

Konsiderohet vepër e veçantë (e ndarë) penale nëse një person (i) vendosë ose përpiqet të vendosë një bombë ose mjet të ngjashëm shpërthyes ose zjarrndezës në një avion, ose (ii) shkakton ose nxitë një person tjetër të vendosë një bombë ose mjet të ngjashëm shpërthyes apo zjarrndezës në një avion. Personi i cili bën shkelje të cilitdo aspekt të mësipërm është fajtor për vepër penale sipas këtij ligji dhe kur të shpallet i tillë nga gjykata kompetente dënohet me: (i) gjobë në vlerë që nuk tejkalon 20,000 Euro për çdo shkelje të këtillë, dhe/ose (ii) burgim për një periudhë të caktuar nga gjykata ose burgim kapital sipas Kodit Penal të Republikës së Kosovës.

Ky paragraf nuk zbatohet ndaj (i) zyrtarëve për zbatimin ligjit në Kosovë të cilët janë të autorizuar ose nga të cilët kërkohet, në kuadër të detyrës së tyre zyrtare, të mbajnë armë, ose (ii) për personat të cilët janë të autorizuar nga Drejtori i Përgjithshëm të mbajnë armë të rrezikshme apo vdekjeprurëse në transportin ajror komercial. Po ashtu, ky paragraf nuk zbatohet për personat që transportojnë armë të futura në valixhe, ku pasagjerët nuk kanë qasje gjatë fluturimit, nëse prezenca e këtyre armëve i është bërë e ditur operatorit ajror para vendosjes së këtyre valixheve në bordin e avionit.

99.9 Ndërhyrja në Veprimtaritë e Avionit. Një person është fajtor për vepër penale sipas këtij ligji nëse ky person me qëllim dhe me pakujdesi ndaj sigurisë për jetën e njerëzve ndërhyrë ose tenton të ndërhyjë në operimin e sigurt të ndonjë avioni që është nën juridiksionin e veçantë të aviacionit të Kosovës, ose që ka për qëllim të përdoret në kuadër të këtij juridiksioni. Pas shpalljes fajtor nga një gjykatë kompetente dënohet me:

- a) nëse vepra penale nuk ka rezultuar në vdekjen e ndonjë personi: (i) gjobë që nuk tejkalon shumën prej 50,000 Euro për çdo shkelje të këtillë, dhe/ose (ii) burgim deri në njëzet (20) vjet;
- b) me burgim prej së paku njëzet (20) viteve ose me burgim kapital sipas kodit penal të Republikës së Kosovës, nëse shkelja ka rezultuar në vdekjen e ndonjë personi.

99.10 Informata të Rrejshme. Personi, i cili në çfarëdo mënyre, komunikon ose shkakton komunikimin e informatave të rrejshme, duke e ditur që ato janë të rrejshme, lidhur me ndonjë vepër të ndaluar sipas Neneve 99.5 deri në 99.9 të këtij ligji, është fajtor për vepër penale sipas këtij ligji.

Nëse vepra (i) nuk është kryer me vullnet ose me keqdashje, dhe (ii) nuk është bërë me pakujdesi ndaj sigurisë për jetën e njerëzve, atëherë pas shpalljes fajtor nga një gjykatë kompetente, ky person dënohet me:

- a) një gjobë e cila nuk tejkalon shumën prej 20,000 Euro për secilën vepër të këtillë, dhe/ose
- b) me burgim për një periudhë deri në pesëmbëdhjetë (15) vjet.

Nëse vepra (i) është kryer me vullnet ose me keqdashje, ose (ii) është bërë me pakujdesi ndaj sigurisë për jetën e njerëzve, atëherë pas shpalljes fajtor nga një gjykatë kompetente, ky person dënohet me:

- a) një gjobë e cila nuk tejkalon shumën prej 50,000 Euro për secilën vepër të këtillë, dhe/ose
- b) me burgim për një periudhë deri në njëzet (20) vjet.

99.11 Zhvendosja e Pjesëve të Avionit të Përfshirë në Aksident. Personi i cili me dijeni dhe pa autorizim zhvendosë, fshehë, ose nuk dorëzon ndonjë pjesë të ndonjë avioni civil që është përfshirë në

një aksident, ose ndonjë pronë që ka qenë në avion në kohën e aksidentit, është fajtor për vepër penale sipas këtij ligji. Pas shpalljes fajtor nga gjykata kompetente ky person dënohet me (i) një gjobë e cila nuk tejkalon shumë prej 20,000 Euro për secilën vepër të këtillë, dhe/ose (ii) burgim deri në pesëmbëdhjetë (15) vjet.

99.12 Mallrat e Rrezikshme. Konsiderohet vepër penale sipas këtij ligji nëse një person me vullnet dhe duke qenë në njohuri mbi dispozitat e këtij Ligji, i dërgon ose shkakton dërgimin të një Operator Ajror me qëllim të transportimit ajror komercial, cilat do nga si vijon: ngarkesë, bagazh, pronë, ose dërgesë tjetër në kundërshtim me dispozitat e Shtojcës 18 të Konventës së Çikagos, Udhëzimet Teknike të ONAC-ut për Transportimin e Sigurt të Mallrave të Rrezikshëm nga Ajri, ose me JAR-OPS. Po ashtu, konsiderohet vepër penale sipas këtij ligji nëse një person në mënyrë të pakujdesshme shkakton transportimin e këtyre artikujve përmes transportit ajror komercial.

Pas shpalljes fajtor nga një gjykatë kompetente për një vepër të lartë cekur, ky person dënohet me (i) një gjobë e cila nuk tejkalon shumë prej 150,000 Euro për secilën vepër të këtillë, dhe/ose (ii) burgim deri në njëzetë (20) vjet.

99.13 Hyrja në Avion ose në Zonën e Aeroportit në Kundërshtim me Masat e Sigurimit. Konsiderohet vepër penale sipas këtij ligji nëse një person me dijeni dhe me vullnet, dhe në kundërshtim me masat e sigurimit, hyn në një avion ose në një zonë të aeroportit. Pas shpalljes fajtor nga një gjykatë kompetente për një vepër të këtillë penale, ky person dënohet me (i) një gjobë e cila nuk tejkalon shumë prej 20,000 Euro për secilën vepër të këtillë, dhe/ose (ii) burgim deri në dhjetë (10) vjet.

99.14 Ndërhyrja në Punën e Personelit Kontrollues të Sigurimit. Konsiderohet vepër penale sipas këtij ligji nëse një person gjatë qëndrimit në zonën e një aeroporti komercial në Kosovë, sulmon një punonjës të sigurimit brenda aeroportit dhe kështu ndërhynë në ushtrimin e detyrave të këtij punonjësi, ose zvogëlon aftësinë e punonjësit në ushtrimin e detyrave të tij. Pas shpalljes fajtor nga një gjykatë kompetente për një vepër të këtillë penale, ky person dënohet me:

- a) nëse personi nuk ka përdorur ndonjë armë vdekjeprurëse ose të rrezikshme, (i) një gjobë e cila nuk tejkalon shumë prej 20,000 Euro për secilën vepër të këtillë, dhe/ose (ii) burgim deri në dhjetë (10) vjet;
- b) nëse personi ka përdorur një armë vdekjeprurëse ose të rrezikshme, (i) një gjobë e cila nuk tejkalon shumë prej 50,000 Euro për secilën vepër të këtillë, dhe/ose (ii) burgim për një periudhë të caktuar nga gjykata ose burgim kapital sipas Kodit Penal të Republikës së Kosovës.

## **TITULLI V DISPOZITAT PËRFUNDIMTARE**

### **Neni 100 Shfuqizimi i Legjislacionit Ekzistues që nuk përputhet me këtë Ligj**

100.1 Ky Ligj shfuqizon të gjitha Rregulloret dhe të gjitha aktet nënligjore të nxjerra nga UNMIK-u ose ZRAC të cilat nuk përputhen me të.

100.2 Për aq sa janë në përputhje me këtë ligj, të gjitha aktet nënligjore të nxjerra nga UNMIK-u ose ZRAC të cilat rregullojnë çështjet që janë në fushëveprimin e këtij ligji, konsiderohen si rregullore për zbatim të nxjerra me autorizim të këtij ligji. Këto akte nënligjore vazhdojnë të mbesin në fuqi deri në momentin kur ato zëvendësohen nga rregullore për zbatim të cilat rregullojnë të njëjtën fushë dhe nxirren nga AAC-ja, Ministria, Ministria e Punëve të Brendshme, ose KHAIA, varësisht nga kompetencat e tyre në bazë të këtij ligji.



**Neni 101**  
**Zbatimi i Ligjit**

Ky Ligj do të zbatohet në tërësi, më së voni, brenda 365 ditëve nga hyrja e tij në fuqi. Gjatë kësaj periudhe 365 ditësh dhe deri në funksionalizimin e AAC-së, ZRAC, e themeluar nga Misioni i Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK), mund të vazhdojë të kryejë të gjitha apo disa prej funksioneve të cilat i janë dhënë AAC-së sipas këtij ligji. ZRAC ia bartë këto funksione AAC-së në kohën dhe në mënyrën e kërkuar nga AAC.

**Neni 102**  
**Hyrja në Fuqi**

Ky ligj hyn në fuqi pesëmbëdhjetë ( 15 ) ditë pas publikimit në Gazetën Zyrtare të Republikës së Kosovës.

**Miraturar nga Kuvendi i Republikës së Kosovës**

**Me datën: 13.03.2008**