|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Republika e Kosovës**Republika KosovaRepublic of Kosovo |  | **Autoriteti i Aviacionit Civil i Kosovës**Autoritet Civilnog Vazduhoplovstva KosovaCivil Aviation Authority of Kosovo  |

 |
|  |

**RREGULLORE (AAC) NR. xx/2023 MBI RREGULLAT E PËRBASHKËTA PËR FUNKSIONIMIN E SHËRBIMEVE AJRORE**

**REGULATION (CAA) NO. xx/2023 ON COMMON RULES FOR THE OPERATION OF AIR SERVICES**

**UREDBA (ACV) BR. xx/2023 O ZAJEDNIČKIM PRAVILIMA ZA OBAVLJANJE VAZDUŠNIH USLUGA**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit të Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës,Në mbështetje të nenit 3.5, 21.2, 21.3 dhe 34 të Ligjit nr. 03/L-51 për Aviacionin Civil (“Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës”, Viti III, nr. 28, e datës 4 qershor 2008), i ndryshuar me Ligjin nr. 08/L-063 për Ndryshimin dhe Plotësimin e Ligjeve që kanë të bëjnë me Racionalizimin dhe Vendosjen e Linjave të Llogaridhënies së Agjencive të Pavarura (“Gazeta Zyrtare e Republikës së Kosovës”, nr. 2022/30, e datës 5 shtator 2022),Duke pasur parasysh,Rregulloren (AAC) nr. 05/2020 për Rregullat e Përbashkëta në Fushën e Aviacionit Civil dhe Themelimin e Agjencisë së Bashkimit Evropian për Sigurinë e Aviacionit dhe Shfuqizimin e Rregullores (AAC) nr. 11/2009, Rregullores (AAC) nr. 03/2009 dhe Rregullores (AAC) nr. 6/2009,Obligimet ndërkombëtare të Republikës së Kosovës që dalin nga Marrëveshja Shumëpalëshe për Themelimin e Hapësirës së Përbashkët Evropiane të Aviacionit (këtej e tutje “Marrëveshja për HPEA”) që nga hyrja e saj e përkohshme në fuqi për Kosovën më 10 tetor 2006,Pas përfundimit të procesit të konsultimit publik të palëve të interesuara, në përputhje me Udhëzimin Administrativ nr. 01/2012 për procedurat për konsultim publik të palëve të interesit, Nëpërmjet kësaj nxjerrë këtë:**Rregullore (AAC) nr. xx/2023 mbi rregullat e përbashkëta për funksionimin e shërbimeve ajrore****Neni 1****Objekti dhe qëllimi**1. Qëllimi i kësaj Rregulloreje është transpozimi i pjesshëm i Rregullores (KE) nr. 1008/2008 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të datës 24 shtator 2008 mbi rregullat e përbashkëta për operimin e shërbimeve ajrore në Komunitet, të ndryshuar me Rregulloren (BE) 2018/1139 dhe Rregulloren (BE) 2019/2, në rendin e brendshëm juridik të Republikës së Kosovës.2. Kjo rregullore rregullon licencimin e transportuesve ajrorë të Komunitetit dhe të drejtën e transportuesve ajrorë të Komunitetit për të kryer shërbime ajrore brenda Komunitetit.**Neni 2****Përkufizime**Për qëllime të kësaj rregulloreje:1. “licencë operimi” do të thotë një autorizim i dhënë nga autoriteti kompetent licencues një sipërmarrjeje, duke e lejuar atë të ofrojë shërbime ajrore siç është caktuar në licencën e operimit;
2. “autoriteti kompetent licencues” do të thotë një autoritet i një Shteti Anëtar që ka të drejtë të japë, të refuzojë, të anulojë ose të pezullojë një licencë operimi në përputhje me Kapitullin II;
3. “sipërmarrje” do të thotë çdo person fizik ose juridik, qoftë fitimprurës ose jo, ose çdo organ tjetër zyrtar, qoftë me personalitetin e vet juridik ose jo.
4. “shërbim ajror” do të thotë një fluturim ose një seri fluturimesh që transportojnë pasagjerë, ngarkesë dhe/ose postë për pagesë dhe/ose qira;
5. “fluturim” do të thotë një nisje nga një aeroport i caktuar drejt një aeroporti destinacioni të caktuar;
6. “fluturime lokale” do të thotë një fluturim që nuk përfshin transportin e pasagjerëve, postës dhe/ose ngarkesës ndërmjet aeroporteve të ndryshme ose pika të tjera të autorizuara uljeje;
7. “aeroport” do të thotë çdo zonë në një Shtet Anëtar i përshtatur veçanërisht për shërbime ajrore;
8. “certifikata e operatorit ajror (AOC)” do të thotë një certifikatë e dhënë një sipërmarrjeje që provon se operatori ka aftësinë dhe organizimin profesional për të garantuar sigurinë e operimeve të përcaktuara në certifikatë, siç parashikohet në dispozitat përkatëse të Komunitetit ose ligjin kombëtar, siç zbatohet;
9. “kontroll efektiv” do të thotë një marrëdhënie e përbërë nga të drejta, kontrata ose çdo mjet tjetër, i cili qoftë individualisht ose bashkërisht dhe duke marrë parasysh konsideratat e faktit ose ligjit të përfshirë, jep mundësinë e ushtrimit direkt ose indirekt të një ndikimi vendimtar mbi një sipërmarrje, veçanërisht në:

(a) të drejtën për të përdorur të gjitha ose pjesë të aseteve të një sipërmarrjeje: (b) të drejta ose kontrata që japin një ndikim vendimtar në përbërjen, votimin ose vendimet e organeve të një sipërmarrjeje ose ndryshe japin një ndikim vendimtar në funksionimin e biznesit të një sipërmarrjeje;1. “transportues ajror” do të thotë një sipërmarrje me një licencë të vlefshme operimi ose ekuivalent;
2. “transportues ajror i Komunitetit” do të thotë një transportues ajror me një licencë të vlefshme operimi të dhënë nga një autoritet licencues kompetent në përputhje me Kapitullin II;
3. “plan biznesi” do të thotë një përshkrim i hollësishëm i veprimtarive tregtare të synuara nga transportuesi ajror për periudhën në fjalë, veçanërisht në lidhje me zhvillimin e pritshëm të tregut dhe investimet që do të kryhen, duke përfshirë implikimet financiare dhe ekonomike të këtyre veprimtarive;
4. “shërbime ajrore brendakomunitare” do të thotë një shërbim ajror i kryer brenda Komunitetit;
5. “e drejta e trafikut” do të thotë e drejta për të kryer një shërbim ajror ndërmjet dy aeroporteve të Komunitetit;
6. “shitje vetëm e vendit” do të thotë shitje e vendeve pa ndonjë shërbim tjetër pakete, si akomodimi, direkt te publiku nga transportuesi ajror ose agjenti i tij i autorizuar ose një marrësi me qira (charter);
7. “shërbim ajror i programuar” do të thotë një seri fluturimesh që kanë të gjitha karakteristikat e mëposhtme:

(a) në çdo fluturim vendet dhe/ose kapaciteti për të transportuar ngarkesë dhe/ose postë janë të disponueshme për blerje individuale nga publiku (ose direkt nga transportuesi ajror, ose nga agjentët e tij të autorizuar);(b) operohet në mënyrë që të kryhet lëvizja ndërmjet dy ose më shumë aeroporteve, ose:- sipas orarit të publikuar, ose- me fluturime aq të rregullta dhe të shpeshta sa të përbëjnë një seri sistematike që mund të njihet;1. “kapacitet” do të thotë numri i vendeve ose ngarkesa me fitim e ofruar publikut të gjerë në një shërbim ajror të programuar për një periudhë të caktuar;
2. “Shtet(e) Anëtar(e) në fjalë” do të thotë Shtet(e) Anëtar(e) ndërmjet ose brenda së cilave kryhet një shërbim ajror;
3. “Shtet(e) Anëtar(e) të përfshira” do të thotë Shtet(e) Anëtar(e) në fjalë dhe Shtet(e) Anëtar(e) ku transportuesi(t) ajrorë, që kryejnë shërbimin ajror, është (janë) i (të) licencuar;
4. “bashkim urban” do të thotë një zonë urbane që përfshin një numër qytetesh ose qytezash, të cilat me rritjen dhe zgjerimin e popullsisë, janë shkrirë në mënyrë të natyrshme për të formuar gradualisht një zonë të vazhdueshme;
5. “llogaria e menaxhimit” do të thotë një deklaratë e hollësishme e të ardhurave dhe shpenzimeve të transportuesit ajror për periudhën në fjalë, duke përfshirë një dobësim ndërmjet aktiviteteve të lidhura me transportin dhe aktiviteteve të tjera si dhe ndërmjet elementëve në para dhe jo në para;
6. “marrëveshje e qirasë së avionëve pa personelin dhe sigurimin (dry lease)” do të thotë një marrëveshje ndërmjet sipërmarrjeve, sipas së cilës avioni operohet nën AOC e qiramarrësit;
7. “marrëveshje e qirasë së avionëve së bashku me personelin dhe sigurimin (wet lease)” do të thotë një marrëveshje ndërmjet transportuesve ajrorë, sipas së cilës avioni operohet nën AOC e qiradhënësit;
8. “vendi kryesor i biznesit” do të thotë zyra qendrore ose zyra e regjistruar e një transportuesi ajror të Komunitetit në Shtetin Anëtar, brenda të cilit ushtrohen funksionet kryesore financiare dhe kontrolli operues, duke përfshirë menaxhim të vazhdueshëm të gatishmërisë për punë të avionëve, të transportuesit ajror të Komunitetit.
9. Pavarësisht nga paragrafët e mësipërm, termat "Bashkimi Evropian", "Bashkimi", "Komuniteti", "Traktati i KE-së", "Gazeta Zyrtare e Bashkimit Europian", "Transportues ajror i Komunitetit" dhe "Shtet(et) Anëtarë(e)", të referuara drejtpërdrejt ose në mënyrë tërthortë në këtë Rregullore, do të lexohet në përputhje me pikat 2 dhe 3 të Aneksit II të Marrëveshjes HPAE si më poshtë:
10. termi "Komunitet" do të lexohet "Zona e Përbashkët Evropiane e Aviacionit";
11. termat "Ligji i Komunitetit", "Legjislacioni i Komunitetit", "Instrumentet e Komunitetit" dhe "Traktati i KE-së" do të lexohen "Marrëveshja HPAE ";
12. termi "aeroport i Komunitetit" do të lexohet "aeroport i vendosur në Zonën e Përbashkët Evropiane të Aviacionit";
13. termi "Gazeta Zyrtare e Komuniteteve Europiane" ose "Gazeta Zyrtare e Bashkimit Europian" do të lexohet "Gazeta Zyrtare e Palëve Kontraktuese";
14. termi "transportues ajror i komunitetit" do të lexohet "transportues ajror i HPAE".
15. termi "shtet(et) anëtar" do të kuptohet se përfshin, përveç Shteteve Anëtare të KE-së, edhe Partnerët e HPAE

26. Për qëllim të kësaj Rregulloreje, “Autoriteti Kompetent”, siç përmendet në këtë Rregullore, do të thotë Autoriteti i Aviacionit Civil të Republikës së Kosovës.**KAPITULLI II****LICENCA E OPERIMIT****Neni 3****Licenca e operimit**1. Asnjë sipërmarrje e themeluar në Komunitet nuk do të lejohet të transportojë në mënyrë ajrore pasagjerë, postë dhe/ose ngarkesë për pagesë dhe/ose qira, nëse nuk i është dhënë një licencë operimi e rregullt.Një sipërmarrje që plotëson kërkesat e këtij Kapitulli do të ketë të drejtë të marrë një licencë operimi.2. Autoriteti licencues kompetent nuk do të japë licenca operimi ose t’i ruajë ato në fuqi nëse ka ndonjë mospërputhje me kërkesat e këtij Kapitulli.3. Pa cenuar asnjë dispozitë tjetër të zbatueshme të ligjit kombëtar, ndërkombëtar ose të Komunitetit, kategoritë e mëposhtme të shërbimeve ajrore nuk do t’i nënshtrohen kërkesave për të mbajtur një licencë operative të vlefshme:(a) shërbimet ajrore të kryera nga avionë pa ndezje motorike dhe/ose avionë me fuqi ultradrite; dhe(b) fluturime lokale.**Neni 4****Kushtet për dhënien e një licence operimi**Një sipërmarrjeje i jepet një licencë operimi nga autoriteti licencues kompetent i një Shteti Anëtar nëse:1. vendi i saj kryesor i biznesit ndodhet në atë Shtet Anëtar;

(b) ajo mban një AOC të vlefshme të lëshuar në përputhje me Rregulloren (AAC) nr. 05/2020, qoftë nga një autoritet kombëtar i një Shteti Anëtar, nga disa autoritete kombëtare të Shteteve Anëtare që veprojnë së bashku në përputhje me nenin 62(5) të asaj Rregulloreje ose nga Agjencia e Sigurisë së Aviacionit të Bashkimit Evropian;​(c) ajo ka një ose më shumë avionë në dispozicion përmes pronësisë ose marrëveshjes së qirasë së avionit pa personelin dhe sigurimin;(d) puna e saj kryesore është të kryejë shërbime ajrore individualisht ose të kombinuara me çdo operim tjetër tregtar të avionit ose riparim dhe mirëmbajtje avioni;(e) struktura e shoqërisë së saj e lejon autoritetin licencues kompetent të zbatojë dispozitat e këtij Kapitulli;(f) Shtetet Anëtare dhe/ose shtetas të Shteteve Anëtare zotërojnë më shumë se 50% të sipërmarrjes dhe e kontrollojnë atë efektivisht, qoftë direkt, qoftë indirekt nëpërmjet një ose më shumë sipërmarrjesh të ndërmjetme, përveç rasteve kur parashikohen masa për këtë në një marrëveshje me një vend të tretë në të cilën Komuniteti është palë;(g) ajo plotëson kushtet financiare të specifikuara në Nenin 5;(h) ajo përputhet me kërkesat e sigurimit të specifikuara në nenin 11 dhe në përputhje me Rregulloren në fuqi për kriteret e sigurimit për transportuesit ajror; dhe(i) ajo përputhet me dispozitat për reputacion të mirë siç specifikohet në Nenin 7.**Neni 5****Kushtet financiare për dhënien e një licence operimi**1. Autoriteti licencues kompetent do të vlerësojë nga afër nëse një sipërmarrje që aplikon për herë të parë për një licencë operimi mund të tregojë që:(a) ajo mund të përmbushë në çdo kohë detyrimet e saj aktuale dhe potenciale të ngritura sipas supozimeve reale, për një periudhë prej 24 muajsh nga fillimi i operimeve; dhe(b) ajo mund të paguajë shpenzimet e saj fikse dhe operative që lindin nga operimet sipas planit të saj të biznesit dhe të ngritura sipas supozimeve reale, për një periudhë prej tre muajsh nga fillimi i operacioneve, pa marrë parasysh ndonjë të ardhur nga operimet.2. Për qëllimin e vlerësimit të përmendur në paragrafin 1, çdo aplikues do të paraqesë një plan biznesi për të paktën tre vitet e operimit. Plani i biznesit gjithashtu do të përcaktojë hollësisht lidhjet financiare të aplikuesit me çdo veprimtari tjetër tregtare në të cilën aplikuesi është i angazhuar ose direkt ose nëpërmjet sipërmarrjeve të lidhura. Aplikuesi gjithashtu duhet të sigurojë të gjithë informacionin përkatës, veçanërisht të dhënat e përmendura në pikën 1 të Aneksit I. 3. Paragrafët 1 dhe 2 nuk do të zbatohen në një sipërmarrje që aplikon për një licencë operimi, me qëllim mbulimin e operimeve me avion me më pak se 10 ton masë uljeje maksimumi (MTOM) dhe/ose më pak se 20 vende. Sipërmarrje të tilla do të tregojnë se kapitali i tyre neto është të paktën 100 000 Euro ose të sigurojnë, kur kërkohet nga autoriteti licencues kompetent, të gjithë informacionin përkatës për qëllimin e vlerësimit të përmendur në paragrafin 1, veçanërisht të dhënat e përmendura në pikën 1 të Aneksit 1. Megjithatë, autoriteti licencues kompetent mund të zbatojë paragrafët 1 dhe 2 në një sipërmarrje që aplikon për një licencë operimi nën dispozitat e nënparagrafit të mëparshëm, që ka si qëllim të kryejë shërbime ajrore të programuara ose xhiroja e së cilës i kalon 3 milion Euro në vit.**Neni 6****Çertifikata e operatorit ajror**1. Dhënia dhe vlefshmëria e një licence operimi do të jetë në çdo kohë e varur nga zotërimi i një licence të vlefshme AOC që specifikon aktivitetet e mbuluara nga licenca e operimit.2. Çdo modifikim në AOC e një transportuesi ajror të Komunitetit do të pasqyrohet, kur duhet, në licencën e tij të operimit.Autoriteti kompetent për AOC do të informojë autoritetin kompetent licencues sa më shpejt të jetë e mundur për çdo ndryshim të propozuar përkatës në AOC.3. Autoriteti kompetent për AOC dhe autoriteti kompetent licencues do të bien dakord për masat për të shkëmbyer në mënyrë proaktive informacione të rëndësishme për vlerësimin dhe ruajtjen e AOC dhe licencës së operimit.Ky shkëmbim mund të përfshijë, pa u kufizuar në, informacion në lidhje me marrëveshjet financiare, pronësore ose organizative të transportuesit ajror të Komunitetit, të cilat mund të ndikojnë në sigurinë ose aftësinë paguese të operacioneve të tij ose që mund të ndihmojë autoritetin kompetent për AOC në kryerjen e aktiviteteve të tij mbikëqyrëse që lidhen me sigurinë. Kur informacioni jepet në fshehtësi, duhet të merren masa për të siguruar që informacioni të mbrohet siç duhet.3a. Aty ku ka të ngjarë që veprimet përmbarimore të jenë të nevojshme, autoriteti kompetent për AOC-në dhe autoriteti kompetent licencues do të konsultohen me njëri-tjetrin sa më shpejt të jetë e mundur përpara se të ndërmarrin një veprim të tillë dhe të punojnë së bashku në kërkim të zgjidhjes së çështjeve përpara se të merren masa. Kur ndërmerren veprime, autoriteti kompetent për AOC-në dhe autoriteti kompetent licencues do të njoftojnë njëri-tjetrin sa më shpejt që të jetë e mundur që masat janë ndërmarrë.**Neni 7****Prova e reputacionit të mirë**1. Kur, për qëllim të lëshimit të një licence operimi, kërkohen prova se personat që do të menaxhojnë vazhdimisht dhe me efikasitet operacionet e sipërmarrjes, kanë reputacion të mirë ose se ata nuk kanë deklaruar falimentim, autoriteti licencues kompetent do të pranojë si provë të mjaftueshme në lidhje me shtetasit e Shteteve Anëtare, paraqitjen e dokumenteve të lëshuara nga autoritetet kompetente në Shtetin Anëtar të origjinës ose në Shtetin Anëtar ku personi ka banimin e tij/e saj të përhershëm duke treguar që këto kërkesa plotësohen.2. Kur Shteti Anëtar i origjinës ose Shteti Anëtar ku personi ka banimin e tij/e saj të përhershëm nuk lëshon dokumentet e përmendura në paragrafin 1, këto dokumente do të zëvendësohen nga një deklaratë nën betim ose – në Shtetet Anëtare ku nuk ka dispozitë të tillë për deklaratë me betim – nga një deklaratë solemne e bërë nga personi në fjalë para një autoriteti kompetent gjyqësor ose administrativ ose, kur është e përshtatshme, një noter ose subjekt profesional i kualifikuar i Shtetit Anëtar i origjinës ose Shtetit Anëtar ku personi ka banimin e tij/e saj të përhershëm. Një autoritet i tillë, noter ose subjekt profesional i kualifikuar, do të lëshojë një certifikatë që vërteton autenticitetin e deklaratës nën betim ose deklaratës solemne.3. Autoriteti licencues kompetent mund të kërkojë që dokumentet dhe certifikatat të përmendura në paragrafin 1 dhe 2 të paraqiten jo më shumë se tre muaj pas datës së tyre të lëshimit.**Neni 8****Vlefshmëria e licencës së operimit**1. Një licencë operimi do të jetë e vlefshme për sa kohë që transportuesi ajror i Komunitetit përmbush kërkesat e këtij Kapitulli.Një transportues ajror i Komunitetit duhet të jetë i aftë t’i demonstrojë në çdo kohë me kërkesë autoritetit licencues kompetent se ai plotëson të gjitha kërkesat e këtij Kapitulli.2. Autoriteti licencues kompetent do të monitorojë nga afër pajtueshmërinë me kërkesat e këtij Kapitulli. Megjithatë ai do të rishikojë pajtueshmërinë me këto kërkesa në rastet e mëposhtme:(a) dy vjet pasi është dhënë një licencë e re operimi;(b) kur dyshohet një problem i mundshëm; ose(c) me kërkesë të Komisionit.Në rast se autoriteti licencues kompetent dyshon se problemet financiare të një transportuesi ajror të Komunitetit mund të cenojnë sigurinë e operimeve të tij, ai do të informojë menjëherë autoritetin kompetent për AOC.3. Licenca e operimit do të paraqitet përsëri për miratim kur një transportues ajror i Komunitetit:(a) nuk ka filluar operimet brenda gjashtë muajve nga dhënia e licencës së operimit;(b) ka ndërprerë operimet e tij për më shumë se gjashtë muaj; ose(c) i cili është licencuar në bazë të nënparagrafit të parë të Nenit 5(3) synon të angazhohet në operime me avion mbi kufirin minimal të specifikuar në Nenin 5(3) ose nuk plotëson më kushtet financiare të vendosura në të.4. Një transportues ajror i Komunitetit do t’i sigurojë autoritetit licencues kompetent llogaritë e tij me audit jo më vonë se gjashtë muaj pas ditës së fundit të vitit financiar përkatës, vetëm nëse parashikohet ndryshe në ligjin kombëtar. Gjatë dy viteve të para të operimeve të një transportuesi ajror të Komunitetit, të dhënat që përmenden në pikën 3 të Aneksit do t’i vihen në dispozicion autoritetit licencues kompetent, sipas kërkesës.Autoriteti licencues kompetent mund të vlerësojë në çdo kohë performancën financiare të një transportuesi ajror të Komunitetit, të cilit ai i ka dhënë një licencë operimi, duke kërkuar informacionin përkatës. Si pjesë e një vlerësimi të tillë, transportuesi ajror i Komunitetit në fjalë do të përditësojë të dhënat e përmendura në pikën 3 të Aneksit dhe do t’ia sigurojë autoritetit licencues kompetent, sipas kërkesës.5. Një transportues ajror i Komunitetit do të njoftojë autoritetin licencues kompetent:(a) paraprakisht për çdo plan në lidhje me kryerjen e një shërbimi të ri ajror në një kontinent ose rajon të botës që nuk është paraqitur më parë, ose për çdo ndryshim tjetër thelbësor në gamën e aktiviteteve të tij, duke përfshirë, por jo kufizuar në, ndryshime në tipin ose numrin e avionëve të përdorur;(b) paraprakisht për çdo shkrirje ose blerje të synuar; dhe(c) brenda 14 ditëve për çdo ndryshim në pronësi të çdo aksionit që përfaqëson 10% ose më shumë të aksioneve të përgjithshme të transportuesit ajror të Komunitetit ose të shoqërisë mëmë të tij ose të shoqërisë së fundit aksionere.6. Nëse autoriteti licencues kompetent çmon se ndryshimet e shpallura në paragrafin 5 kanë një lidhje të rëndësishme me financat e transportuesit ajror të Komunitetit, ai do të kërkojë paraqitjen e një plani biznesi të rishikuar që përmban ndryshimet në fjalë dhe mbulon të paktën një periudhë prej 12 muajsh nga data e implementimit të tij si dhe të dhënat e përmendura në pikën 2 të Aneksit, plus informacionin që duhet të sigurohet sipas paragrafit 4.Autoriteti licencues kompetent do të marrë një vendim për planin e rishikuar të biznesit nëse transportuesi ajror i Komunitetit mund të plotësojë detyrimet potenciale dhe ekzistuese gjatë asaj periudhe prej 12 muajsh. Një vendim i tillë do të merret jo më vonë se tre muaj pasi t’i jetë paraqitur i gjithë informacioni i nevojshëm.7. Në lidhje me transportuesit ajrorë të Komunitetit të licencuar nga ai, autoriteti licencues kompetent do të vendosë nëse licenca e operimit do të paraqitet përsëri për miratim në rast ndryshimi në një ose më shumë elementë që cenojnë situatën ligjore të një transportuesi ajror të Komunitetit dhe në veçanti në rastin e një shkrirjeje ose blerje të aksioneve.8. Paragrafët 4, 5 dhe 6 nuk do të zbatohen për transportuesit ajrorë të Komunitetit të angazhuar me avionë më pak se 10 ton MTOM dhe/ose më pak se 20 vende. Transportues të tillë ajrorë duhet të jenë të aftë të demonstrojnë në çdo kohë se kapitali i tyre neto është të paktën 100 000 Euro ose të sigurojnë, kur kërkohet nga autoriteti licencues kompetent, informacionin përkatës për qëllimet e vlerësimit të përmendur në Nenin 9(2).Megjithatë, autoriteti licencues kompetent mund të zbatojë paragrafët 4, 5 dhe 6 për transportuesit ajrorë të Komunitetit të licencuar nga ai, që kryejnë shërbime ajrore të programuara ose xhiroja e të cilëve kalon 3 milion Euro në vit.**Neni 9****Pezullimi dhe anulimi i një licence operimi**1. Autoriteti licencues kompetent mund të vlerësojë në çdo kohë performancën financiare të një transportuesi ajror të Komunitetit, që ai ka licencuar. Në bazë të vlerësimit të tij, autoriteti do të pezullojë ose anulojë licencën e operimit, nëse ai nuk është më i bindur që ky transportues ajror i Komunitetit mund të përmbushë detyrimet e tij potenciale dhe aktuale për një periudhë prej 12 muajsh. Megjithatë, autoriteti licencues kompetent mund të japë një licencë të përkohshme, që nuk i kalon 12 muaj në pritje të riorganizimit financiar të një transportuesi ajror të Komunitetit, me kusht që siguria të mos jetë në rrezik, që kjo licencë e përkohshme pasqyron, kur duhet, çdo ndryshim në AOC dhe që ka perspektivë reale të një rikonstruksioni të kënaqshëm financiar brenda kësaj periudhe kohore.2. Kur ka tregues të qartë se ekzistojnë probleme financiare ose janë hapur procedime të paaftësisë paguese ose procedime të ngjashme kundër një transportuesi ajror të Komunitetit të licencuar prej tij, autoriteti licencues kompetent do të bëjë pa vonesë një vlerësim të hollësishëm të situatës financiare dhe në bazë të rezultateve të tij, do të rishikojë statusin e licencës së operimit në përputhje me këtë Nen brenda një periudhe kohe prej tre muajsh.Autoriteti licencues kompetent do të informojë Komisionin për vendimin e tij, në lidhje me statusin e licencës së operimit.3. Kur llogaritë me audit të përmendura në Nenin 8(4) nuk janë transmetuar brenda afatit të treguar në këtë Nen, autoriteti licencues kompetent do t’i kërkojë, pa vonesë të tepruar, transportuesit ajror të Komunitetit të transmetojë llogaritë me audit.Nëse llogaritë me audit nuk transmetohen brenda një muaji, licenca e operimit mund të anulohet ose pezullohet.4. Autoriteti licencues kompetent do të pezullojë ose anulojë licencën e operimit nëse transportuesi ajror i Komunitetit me dashje ose nga pakujdesia i jep autoritetit licencues kompetent informacion të rremë për një pikë të rëndësishme.5. Në rast se AOC e një transportuesi ajror të Komunitetit pezullohet ose tërhiqet, autoriteti licencues kompetent do të pezullojë ose anulojë menjëherë atë licencë operimi të transportuesit ajror.6. Autoriteti licencues kompetent mund të pezullojë ose anulojë licencën e operimit të një transportuesi ajror të Komunitetit nëse një transportues nuk plotëson më kërkesat në lidhje me reputacionin e mirë të përcaktuara në Nenin 7.**Neni 10****Vendime për licencën e operimit**1. Autoriteti licencues kompetent do të marrë një vendim për një aplikim sa më shpejt të jetë e mundur dhe jo më vonë se tre muaj pasi të jetë paraqitur i gjithë informacioni i nevojshëm, duke marrë parasysh të gjitha provat e disponueshme. Vendimi do t’i njoftohet aplikuesit. Një refuzim tregon arsyet përkatëse në lidhje me të.2. Procedurat për dhënien, pezullimin dhe anulimin e licencave të operimit do të bëhen publike nga autoritetet licencuese kompetente që do të informojnë Komisionin për këtë.3. Një listë e vendimeve të autoriteteve kompetente për të dhënë, pezulluar ose anuluar licenca operimi do të publikohet çdo vit në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.**Neni 11****Kërkesat e sigurimit**Pavarësisht nga Rregullorja në fuqi për kriteret e sigurimit për transportuesit ajror, një transportues ajror do të sigurohet për të mbuluar detyrimin në raste aksidentesh në lidhje me postën.**Neni 12****Regjistrimi**1. Avionët e përdorur nga një transportues ajror i Komunitetit do të regjistrohen, sipas zgjedhjes së Shtetit Anëtar, autoriteti kompetent i të cilit lëshon licencën e operimit, ose në regjistrin e tij kombëtar ose në regjistrin kombëtar të një Shteti tjetër Anëtar. Megjithatë, kur përdoret nën një marrëveshje e qirasë së avionëve pa personelin dhe sigurimin (dry lease) ose një marrëveshje e qirasë së avionëve së bashku me personelin dhe sigurimin (wet lease) në përputhje me nenin 13, një avion i tillë mund të regjistrohet në regjistrin kombëtar ose të çdo Shteti Anëtar ose të një vendi të tretë.​ 2. Në përputhje me paragrafin 1, në bazë të ligjeve dhe rregulloreve të zbatueshme, autoriteti kompetent do të pranojë në regjistrin e tij kombëtar pa asnjë tarifë diskriminuese dhe pa shtyrje, avionë në pronësi të shtetasve të Shteteve të tjera Anëtare. Asnjë tarifë nuk do të aplikohet në transferimet e avionëve përveç tarifës normale të regjistrimit.**Neni 13****Qiraja**1. Pa cenuar Nenin 4(c), një transportues ajror i Komunitetit mund të ketë një ose më shumë avionë në dispozicion të tij nga marrëveshja e qirasë së avionit me ose pa personelin dhe sigurimin (dry ose wet lease). Transportuesit ajrorë të Komunitetit mund të operojnë lirisht avionë me qira së bashku me personelin dhe sigurimin të regjistruar brenda Komunitetit përveçse kur kjo do të vinte në rrezik sigurinë. Komisioni do të garantojë se implementimi i një dispozite të tillë është i arsyeshëm dhe proporcional dhe i bazuar në faktorët e sigurisë.2. Marrëveshja e qirasë së avionit pa personelin dhe sigurimin (dry lease) në të cilën një transportues ajror i Komunitetit është palë ose një marrëveshje qirasë së avionit së bashku me personelin dhe sigurimin në të cilën transportuesi ajror i Komunitetit është qiramarrësi i avionit i marrë me qira së bashku me personelin dhe sigurimin do t’i nënshtrohet një miratimi të mëparshëm në përputhje me ligjin kombëtar ose të Komunitetit të zbatueshëm për sigurinë e avionëve.3. Një avion me qira së bashku me personelin dhe sigurimin i një transportuesi ajror të Komunitetit i regjistruar në një vend të tretë nga një sipërmarrje tjetër do të marrë miratim të mëparshëm për operimin nga autoriteti licencues kompetent. Autoriteti licencues kompetent mund të japë një miratim nëse:(a) transportuesi ajror i Komunitetit demonstron për autoritetin kompetent se të gjitha standardet e sigurisë të barazvlefshme me ato të vendosura nga ligji kombëtar ose i Komunitetit përmbushen; dhe(b) përveç rasteve kur parashihet ndryshe në një marrëveshje e qirasë së avionëve së bashku me personelin dhe sigurimin (wet lease) të nënshkruar nga Bashkimi, e cila bazohet në një Marrëveshje të Transportit Ajror në të cilën Unioni është palë dhe e cila është nënshkruar përpara datës 1 janar 2008, plotësohet një nga kushtet e mëposhtme:(i) transportuesi ajror i Komunitetit justifikon një dhënie me qira të tillë në bazë të nevojave të jashtëzakonshme, që në këtë rast mund të jepet miratim për një periudhë deri në shtatë muaj që mund të rinovohet njëherë për një periudhë të mëtejshme deri në shtatë muaj.(ii) transportuesi ajror i Komunitetit demonstron se dhënia me qira është e nevojshme për të plotësuar nevojat e kapacitetit sezonal, që nuk mund të plotësohet në mënyrë të arsyeshme nga avionë të dhënë me qira të regjistruar brenda Komunitetit, rast në të cilin miratimi mund të rinovohet; ose(iii) transportuesi ajror i Komunitetit demonstron se dhënia me qira është e nevojshme për të kapërcyer vështirësitë e operimit dhe nuk është e mundur ose e arsyeshme të jepet me qira ndonjë avion i regjistruar brenda Komunitetit, rast në të cilin miratimi do të jetë me një kohëzgjatje të kufizuar pikërisht sa është e nevojshme për kapërcimin e vështirësive.4. Autoriteti kompetent mund t’i bashkëngjisë kushte miratimit. Këto kushte do të përbëjnë pjesë të marrëveshjes së qirasë së avionit së bashku me personelin dhe sigurimin.Autoriteti kompetent mund të refuzojë të japë një miratim, nëse nuk ka reciprocitet për sa i përket marrëveshjes së qirasë së avionit së bashku me personelin dhe sigurimin ndërmjet Shteteve Anëtare në fjalë ose Komunitetit dhe vendit të tretë ku është regjistruar avioni i dhënë me qira së bashku me personelin dhe sigurimin.Autoriteti kompetent do të informojë Shtetet Anëtare në fjalë për një miratim që ai ka dhënë për avion të dhënë me qira së bashku me personelin dhe sigurimin të regjistruar në një vend të tretë.**Neni 14****E drejta për t’u dëgjuar**Autoriteti licencues kompetent do të garantojë se, kur miraton një vendim për të pezulluar ose anuluar licencën e operimit të transportuesit ajror të Komunitetit, transportuesit ajror të Komunitetit në fjalë i jepet mundësia që të dëgjohet, duke marrë parasysh nevojën, në disa raste, për një procedurë urgjente.**KAPITULLI III****QASJA NË ITINERARE****Neni 15****Ofrimi i shërbimeve ajrore brendakomunitare**1. Transportuesi ajror i Komunitetit do të ketë të drejtë të kryejë shërbime ajrore brendakomunitare.2. Shtetet Anëtare nuk do t’ia nënshtrojnë operimin e shërbimeve ajrore brendakomunitare nga një transportues ajror i Komunitetit, ndonjë leje ose autorizimi. Shtetet Anëtare nuk do t’i kërkojnë transportuesve ajrorë të Komunitetit të sigurojnë ndonjë dokument ose informacion që ata ia kanë paraqitur tashmë autoritetit licencues kompetent, me kusht që informacioni përkatës mund të merret nga autoriteti licencues kompetent në kohën e duhur.3. Nëse Komisioni, në bazë të informacionit të marrë sipas nenit 20(2), konstaton se licenca e operimit e dhënë një transportuesi ajror të Komunitetit nuk është në përputhje me kërkesat e kësaj Rregulloreje, ai do t’ia transmetojë rezultatet e tij autoritetit kompetent licencues, që do t’i dërgojë komentet e tij Komisionit brenda 15 ditëve pune.Nëse Komisioni, pas shqyrtimit të komenteve të autoritetit kompetent licencues, pohon se licenca e operimit nuk është në përputhje, ose nuk janë marrë komente nga autoriteti kompetent licencues, ai, në përputhje me procedurën e përmendur në nenin 19(2) , të marrë një vendim për t'i kërkuar autoritetit kompetent licencues që të marrë masat e duhura korrigjuese ose të pezullojë ose revokojë licencën e operimit.Vendimi do të përcaktojë një datë në të cilën do të zbatohen masat korrigjuese ose veprimet nga autoriteti licencues kompetent. Nëse masat korrigjuese ose veprimet nuk janë zbatuar në atë datë, transportuesi ajror i Komunitetit nuk do të ketë të drejtë të ushtrojë të drejtat e tij sipas paragrafit 1.Transportuesi ajror i Komunitetit mund të rifillojë të ushtrojë të drejtat e tij sipas paragrafit 1, me njoftim të Komisionit nga autoriteti licencues kompetent, që masat korrigjuese janë zbatuar dhe se autoriteti licencues kompetent ka verifikuar zbatimin.4. Gjatë operimit të shërbimeve ajrore brendakomunitare, një transportues ajror i Komunitetit do të lejohet të kombinojë shërbime ajrore dhe të lidhë marrëveshje për ndarjen e kodit, pa cenuar rregullat e konkurrencës të Komunitetit të aplikueshme për sipërmarrjet.Çdo kufizim i lirisë së transportuesve ajrorë të Komunitetit për të kryer shërbime ajrore brendakomunitare, që lind nga marrëveshje dypalëshe ndërmjet Shteteve Anëtare, zëvendësohet me anë të kësaj.5. Pavarësisht nga dispozitat e marrëveshjeve dypalëshe ndërmjet Shteteve Anëtare dhe duke iu nënshtruar rregullave të konkurrencës së Komunitetit të zbatueshme për sipërmarrjet, transportuesit ajrorë të Komunitetit do të lejohen nga Shteti(et) Anëtar(e) në fjalë që të kombinojnë shërbime ajrore dhe të lidhin marrëveshje për ndarjen e kodit me çdo transportues ajror për shërbime ajrore për, nga ose nëpërmjet çdo aeroporti në territorin e tyre ose në çdo pikë(a) në vende të treta.Në kuadrin e marrëveshjes dypalëshe të shërbimit ajror me vendin e tretë në fjalë, një Shtet Anëtar mund të vendosë kufizime në marrëveshjet e ndarjes së kodit ndërmjet transportuesve ajrorë të Komunitetit dhe transportuesve ajrorë të një vendi të tretë, veçanërisht nëse vendi i tretë në fjalë nuk i lejon mundësi të ngjashme tregtare transportuesve ajrorë të Komunitetit që operojnë nga Shteti Anëtar në fjalë. Duke bërë kështu, Shtetet Anëtare do të garantojnë se kufizimet e vendosura sipas këtyre marrëveshjeve, nuk kufizojnë konkurrencën dhe janë jodiskrimininuese ndërmjet transportuesve ajrorë të Komunitetit dhe se ato nuk janë më kufizuese sesa është e nevojshme.**Neni 16****Shpërndarja e trafikut ndërmjet aeroporteve dhe ushtrimi i të drejtave të trafikut**1. Ushtrimi i të drejtave të trafikut do t’i nënshtrohet rregullave të publikuara lokale operative, rajonale, kombëtare dhe të Komunitetit në lidhje me sigurinë, ruajtjen, mbrojtjen e mjedisit dhe caktimin e intervaleve kohore.2. Një Shtet Anëtar, pas konsultimit me palët e interesuara, duke përfshirë transportuesit ajrorë dhe aeroportet në fjalë, mund të rregullojë, pa diskriminim ndërmjet destinacioneve brenda Komunitetit ose në bazë të shtetësisë ose identitetit të transportuesve ajrorë, shpërndarjen e trafikut ajror ndërmjet aeroporteve duke plotësuar kushtet e mëposhtme:(a) aeroportet që operojnë në të njëjtin qytet ose bashkimi urban;(b) aeroportet operohen nga një infrastrukturë e mjaftueshme transporti, duke siguruar sa më shumë të jetë e mundur, një lidhje direkte duke bërë të mundur të arrihet në aeroport brenda 90 minutash duke përfshirë, ku është e nevojshme, mbi baza ndërkufitare;(c) aeroportet janë të lidhura me njëri-tjetrin dhe me qytetin ose bashkimin urban që ato operojnë me shërbime transporti publik të shpeshtë, të besueshëm dhe efikas; dhe(d) aeroportet i ofrojnë shërbime të nevojshme transportuesve ajrorë dhe nuk i cenojnë padrejtësisht mundësitë e tyre tregtare.Çdo vendim për të rregulluar shpërndarjen e trafikut ajror ndërmjet aeroporteve në fjalë do të respektojë parimet e proporcionalitetit dhe transparencës dhe do të bazohet në kritere objektive.3. Një Shtet Anëtar në fjalë do të njoftojë Komisionin për qëllimin e tij për të rregulluar shpërndarjen e trafikut ajror ose për të ndryshuar një rregull ekzistues të shpërndarjes së trafikut.Komisioni do të shqyrtojë zbatimin e paragrafëve 1 dhe 2 të këtij Neni dhe, brenda gjashtë muajve të marrjes së informacionit nga Shteti Anëtar dhe në përputhje me procedurën e përmendur në Nenin 19(2), do të vendosë nëse Shteti Anëtar mund të zbatojë masat.Komisioni do të publikojë vendimin e tij në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian dhe masat nuk do të zbatohen para publikimit të miratimit të Komisionit.4. Për sa i përket rregullave ekzistuese të shpërndarjes së trafikut në kohën e hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje, Komisioni do të shqyrtojë me kërkesë të një Shteti Anëtar dhe mund të shqyrtojë me iniciativë të vet, zbatimin e paragrafëve 1 dhe 2 dhe, në përputhje me procedurën e përmendur në Nenin 19(2), do të vendosë nëse Shteti Anëtar mund të vazhdojë të zbatojë masën.5. Komisioni do të publikojë vendimin e tij të marrë sipas këtij neni në Gazetën Zyrtare të Bashkimit Evropian.**Neni 17****Masa mjedisore**1. Kur ekzistojnë probleme serioze mjedisore, Shteti Anëtar përgjegjës mund të kufizojë ose refuzojë ushtrimin e të drejtave të trafikut, veçanërisht kur mjete të tjera transporti sigurojnë nivele të përshtatshme shërbimi. Masa do të jetë jodiskriminuese, nuk do të shtrembërojë konkurrencën ndërmjet transportuesve ajrorë, nuk do të jetë më shumë kufizuese sesa është e nevojshme për të lehtësuar problemet dhe do të ketë një periudhë të caktuar vlefshmërie, që nuk i kalon tre vjetët, pas të cilës do të rishikohet.2. Kur një Shtet Anëtar çmon që akti sipas paragrafit 1 është i nevojshëm, ai do të informojë të paktën tre muaj para hyrjes në fuqi të aktit, Shtetet e tjera Anëtare dhe Komisionin, duke dhënë justifikim të mjaftueshëm për aktin. Akti mund të implementohet, nëse brenda një muaji nga marrja e informacionit një Shtet Anëtar në fjalë nuk e kundërshton aktin, ose Komisioni, në përputhje me paragrafin 3 e merr për shqyrtim të mëtejshëm.3. Me kërkesën e një Shteti tjetër Anëtar ose me iniciativë të vet, në përputhje me procedurën e përmendur në Nenin 19(2), Komisioni mund të pezullojë masat nëse ato nuk plotësojnë kërkesat e paragrafit 1 ose në ndonjë formë tjetër janë kundër ligjit të Komunitetit.**Neni 18****Masa emergjence**1. Një Shtet Anëtar mund të refuzojë, kufizojë ose vendosë kushte për ushtrimin e të drejtave të trafikut që trajtojnë probleme të papritura me kohëzgjatje të shkurtër që rrjedhin nga rrethana të paparashikueshme dhe të pashmangshme. Akte të tilla do të respektojnë parimet e proporcionalitetit dhe transparencës dhe do të bazohen në kritere objektive dhe jodiskriminuese.Komisioni dhe Shtetet e tjera Anëtare do të informohen pa vonesë për akte të tilla me justifikimin e tij të mjaftueshëm. Nëse problemet që bëjnë të nevojshëm një akt të tillë vazhdojnë të ekzistojnë për më shumë se 14 ditë, Shteti Anëtar do të njoftojë Komisionin dhe Shtetet e tjera Anëtare në përputhje me rrethanat dhe, me marrëveshjen e Komisionit, mund të shtyjë aktin për periudha të mëtejshme deri në 14 ditë.2. Me kërkesë të Shtetit(eve) Anëtar(e) të përfshirë ose me iniciativë të vet, Komisioni mund të pezullojë këtë akt nëse nuk plotëson kërkesat e paragrafit 1 ose në ndonjë formë tjetër është kundër ligjit të Komunitetit.**KAPITULLI IV****DISPOZITAT PËRFUNDIMTARE****Neni 19****Komisioni**1. Komisioni do të asistohet nga një komitet.2. Kur i referohet këtij paragrafi, zbatohen procedurat e përgjithshme për ushtrimin e kompetencave zbatuese që i janë dhënë Komisionit.**Neni 20****Bashkëpunimi dhe e drejta për të marrë informacion**1. Shtetet Anëtare dhe Komisioni do të bashkëpunojnë në zbatimin dhe monitorimin e zbatimit të kësaj Rregulloreje.2. Për të kryer detyrat e tij sipas kësaj Rregulloreje, Komisioni mund të marrë të gjithë informacionin e nevojshëm nga Shtetet Anëtare, që do të lehtësojnë gjithashtu sigurimin e informacionit nga transportuesit ajrorë të licencuar nga autoritetet e tyre licencuese kompetente.3. Shtetet Anëtare, në përputhje me legjislacionin e tyre kombëtar, do të marrin masat paraprake për të garantuar fshehtësinë e duhur të informacionit të marrë prej tyre sipas kësaj Rregulloreje.**Neni 21****Hyrja në fuqi**Kjo Rregullore do të hyjë në fuqi shtatë (7) ditë pas nënshkrimit të saj.Prishtinë, xx.xx.2023\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Alban Ramabaja**U.D. i Drejtorit të Përgjithshëm | Director General of Civil Aviation Authority of the Republic of Kosovo,Pursuant to Articles 3.5, 21.2,21.3 and 34 of the Law No. 03/L-051 on Civil Aviation (“Official Gazette of the Republic of Kosovo”, Year III, No. 28, of 4 June 2008), as amended by Law No. 08/L-063 on amending and supplementing the laws related to the rationalization and establishment of accountability lines of the Independent Agencies (“Official Gazette of the Republic of Kosovo”, No. 2022/30, of 5th September 2022),Taking into consideration,Regulation (CAA) No. 05/2020 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Union aviation safety agency and repealing Regulation (CAA) no. 11/2009, Regulation (CAA) no. 03/2009 and Regulation (CAA) no. 6/2009,International obligations of the Republic of Kosovo towards Multilateral Agreement on Establishing the European Common Aviation Area (hereinafter “ECAA Agreement”) since its provisional entry into force for Kosovo on 10 October 2006,Upon completion of the process of public consultation of interested parties, in accordance with the Administrative Instruction No. 01/2012 on procedures for public consultation of interested parties,Hereby issues the following:**Regulation (CAA) No. xx/2023 on common rules for the operation of air services** **Article 1****Purpose and Subject matter**1. The purpose of this Regulation is the partial transposition of the Regulation (EC) no 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 september 2008 on common rules for the operation of air services in the Community, as amended by Regulation (EU) 2018/1139 and Regulation (EU) 2019/2, into the internal legal order of the Republic of Kosovo.2. This Regulation regulates the licensing of Community air carriers and the right of Community air carriers to operate intra-Community air services. **Article 2****Definitions**

|  |  |
| --- | --- |
| 1.2.3.4.5. 6.7.8.9.10.11.  12.13.14.15.16.17.18.19.20.21.22.23.24.25. | For the purposes of this Regulation:‘operating licence’ means an authorisation granted by the competent licensing authority to an undertaking, permitting it to provide air services as stated in the operating licence;‘competent licensing authority’ means an authority of a Member State entitled to grant, refuse, revoke or suspend an operating licence in accordance with Chapter II;‘undertaking’ means any natural or legal person, whether profit-making or not, or any official body whether having its own legal personality or not; ‘air service’ means a flight or a series of flights carrying passengers, cargo and/or mail for remuneration and/or hire;‘flight’ means a departure from a specified airport towards a specified destination airport;‘local flight’ means a flight not involving carriage of passengers, mail and/or cargo between different airports or other authorised landing points;‘airport’ means any area in a Member State especially adapted for air services;  ‘air operator certificate (AOC)’ means a certificate delivered to an undertaking confirming that the operator has the professional ability and organisation to ensure the safety of operations specified in the certificate, as provided in the relevant provisions of Community or national law, as applicable;  ‘effective control’ means a relationship constituted by rights, contracts or any other means which, either separately or jointly and having regard to the considerations of fact or law involved, confer the possibility of directly or indirectly exercising a decisive influence on an undertaking, in particular by:(a)  the right to use all or part of the assets of an undertaking; (b)  rights or contracts which confer a decisive influence on the composition, voting or decisions of the bodies of an undertaking or otherwise confer a decisive influence on the running of the business of the undertaking;‘air carrier’ means an undertaking with a valid operating licence or equivalent; ‘Community air carrier’ means an air carrier with a valid operating licence granted by a competent licensing authority in accordance with Chapter II;  ‘business plan’ means a detailed description of the air carrier's intended commercial activities for the period in question, in particular in relation to the expected market development and the investments to be carried out, including the financial and economic implications of these activities; ‘intra-Community air service’ means an air service operated within the Community; ‘traffic right’ means the right to operate an air service between two Community airports; ‘seat-only sales’ means the sale of seats, without any other service bundled, such as accommodation, directly to the public by the air carrier or its authorised agent or a charterer;  ‘scheduled air service’ means a series of flights possessing all the following characteristics:(a)  on each flight seats and/or capacity to transport cargo and/or mail are available for individual purchase by the public (either directly from the air carrier or from its authorised agents); (b)  it is operated so as to serve traffic between the same two or more airports, either:* according to a published timetable, or

 - with flights so regular or frequent that they constitute a recognisably systematic series; ‘capacity’ means the number of seats or the payload offered to the general public on a scheduled air service over a given period;‘Member State(s) concerned’ means the Member State(s) between or within which an air service is operated;  ‘Member State(s) involved’ means the Member State(s) concerned and the Member State(s) where the air carrier(s) operating the air service is (are) licensed; ‘conurbation’ means an urban area comprising a number of cities or towns which, through population growth and expansion, have physically merged to form one continuous built up area;‘management account’ means a detailed statement of income and costs of an air carrier for the period in question including a breakdown between air-transport-related and other activities as well as between pecuniary and non-pecuniary elements;‘dry lease agreement’ means an agreement between undertakings pursuant to which the aircraft is operated under the AOC of the lessee; ‘wet lease agreement’ means an agreement between air carriers pursuant to which the aircraft is operated under the AOC of the lessor; ‘principal place of business’ means the head office or registered office of a Community air carrier in the Member State within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the Community air carrier are exercised. Notwithstanding above paragraphs, terms “European Union”, “Union”, “Community”, “EC Treaty”, “Official Journal of the European Union”, “Community air carrier” and “Member State(s)”, referred to directly or indirectly in this Regulation, shall be read in accordance with Points 2 and 3 of Annex II to the ECAA Agreement as follows:1. the term "Community" shall read "European Common Aviation Area";
2. the terms "Community law", "Community legislation", "Community instruments" and "EC Treaty" shall read "ECAA Agreement";
3. the term "Community airport" shall read "airport located in the European Common Aviation Area";
4. the term "Official Journal of the European Communities" or "Official Journal of the European Union" shall read "Official Journals of the Contracting Parties";
5. the term "Community air carrier" shall read "ECAA air carrier".
6. the term "Member State(s)", shall be understood to include, apart from the EC Member States, also the ECAA Partners

26. For the purpose of this Regulation, the “Competent Authority”, as referred to in this Regulation, shall mean the Civil Aviation Authority of the Republic of Kosovo.  |

**CHAPTER II****OPERATING LICENCE****Article 3****Operating licence**1. No undertaking established in the Community shall be permitted to carry by air passengers, mail and/or cargo for remuneration and/or hire unless it has been granted the appropriate operating licence.An undertaking meeting the requirements of this Chapter shall be entitled to receive an operating licence.2. The competent licensing authority shall not grant operating licences or maintain them in force where any of the requirements of this Chapter are not complied with.3. Without prejudice to any other applicable provisions of Community, national, or international law, the following categories of air services shall not be subject to the requirement to hold a valid operating licence: (a) air services performed by non-power-driven aircraft and/or ultralight power-driven aircraft; and(b)  local flights.**Article 4****Conditions for granting an operating licence**An undertaking shall be granted an operating licence by the competent licensing authority of a Member State provided that:1. its principal place of business is located in that Member State;

(b)  it holds a valid AOC issued in accordance with Regulation (CAA) no. 05/2020, either by a national authority of a Member State, by several national authorities of Member States acting jointly in accordance with Article 62(5) of that Regulation or by the European Union Aviation Safety Agency;(c)  it has one or more aircraft at its disposal through ownership or a dry lease agreement; (d)  its main occupation is to operate air services in isolation or combined with any other commercial operation of aircraft or the repair and maintenance of aircraft; (e)  its company structure allows the competent licensing authority to implement the provisions of this Chapter; (f)  Member States and/or nationals of Member States own more than 50 % of the undertaking and effectively control it, whether directly or indirectly through one or more intermediate undertakings, except as provided for in an agreement with a third country to which the Community is a party; (g)  it meets the financial conditions specified in Article 5;(h)  it complies with the insurance requirements specified in Article 11 and in accordance with the Regulation in force on insurance criteria for air carriers; and (i)  it complies with the provisions on good repute as specified in Article 7.**Article 5****Financial conditions for granting an operating licence**1. The competent licensing authority shall closely assess whether an undertaking applying for the first time for an operating licence can demonstrate that:(a) it can meet at any time its actual and potential obligations established under realistic assumptions, for a period of 24 months from the start of operations; and(b) it can meet its fixed and operational costs incurred by operations according to its business plan and established under realistic assumptions, for a period of three months from the start of operations, without taking into account any income from its operations.   2. For the purposes of the assessment referred to in paragraph 1, each applicant shall submit a business plan for, at least, the first three years of operation. The business plan shall also detail the applicant's financial links with any other commercial activities in which the applicant is engaged either directly or through related undertakings. The applicant shall also provide all relevant information, in particular the data referred to in point 1 of the Annex. 3. Paragraphs 1 and 2 shall not apply to an undertaking applying for an operating licence intended to cover operations with aircraft of less than 10 tonnes maximum take-off mass (MTOM) and/or less than 20 seats. Such undertakings shall demonstrate that their net capital is at least EUR 100 000 or provide, when required by the competent licensing authority, all relevant information for the purposes of the assessment referred to in paragraph 1, in particular the data referred to in point 1 of the Annex.The competent licensing authority may nevertheless apply paragraphs 1 and 2 to an undertaking applying for an operating licence under the provisions of the previous subparagraph that intends to operate scheduled air services or whose turnover exceeds EUR 3 million per year.**Article 6****Air operator certificate**   1. The granting and validity of an operating licence shall be dependent on the possession of a valid AOC specifying the activities covered by that operating licence.  2. Any modification to the AOC of a Community air carrier shall be reflected, where appropriate, in its operating licence.The authority competent for the AOC shall inform the competent licensing authority as soon as possible of any relevant proposed changes to the AOC.3. The authority competent for the AOC and the competent licensing authority shall agree measures to proactively exchange information relevant for the assessment and retention of the AOC and operating licence.That exchange may include, without being limited to, information relating to the financial, ownership or organisational arrangements of the Community air carrier which may affect the safety or solvency of its operations or which may assist the authority competent for the AOC in performing its oversight activities related to safety. Where information is provided in confidence, measures shall be put in place to ensure that the information is appropriately protected.3a. Where it is likely that enforcement action will be necessary, the authority competent for the AOC and the competent licensing authority shall consult each other as soon as possible prior to taking such action, and work together in seeking to resolve the issues before action is taken. Where action is taken, the authority competent for the AOC and the competent licensing authority shall notify each other as soon as possible that action has been taken.**Article 7****Proof of good repute**1. Where, for the purpose of issuing an operating licence, proof is required that the persons who will continuously and effectively manage the operations of the undertaking are of good repute or that they have not been declared bankrupt, the competent licensing authority shall accept as sufficient evidence in respect of nationals of Member States the production of documents issued by the competent authorities in the Member State of origin or the Member State where the person has his/her permanent residence showing that those requirements are met.  2. Where the Member State of origin or the Member State where the person has his/her permanent residence does not issue the documents referred to in paragraph 1, such documents shall be replaced by a declaration on oath or — in Member States where there is no provision for declaration on oath — by a solemn declaration made by the person concerned before a competent judicial or administrative authority or, where appropriate, a notary or qualified professional body of the Member State of origin or the Member State where the person has his/her permanent residence. Such authority, notary or qualified professional body shall issue a certificate attesting the authenticity of the declaration on oath or solemn declaration.3. The competent licensing authority may require that the documents and certificates referred to in paragraphs 1 and 2 be presented no more than three months after their date of issue.**Article 8****Validity of an operating licence**1. An operating licence shall be valid as long as the Community air carrier complies with the requirements of this Chapter.A Community air carrier shall at all times be able on request to demonstrate to the competent licensing authority that it meets all the requirements of this Chapter.2. The competent licensing authority shall closely monitor compliance with the requirements of this Chapter. It shall in any case review compliance with these requirements in the following cases:(a)  two years after a new operating licence has been granted; (b)  when a potential problem has been suspected; or (c)  at the request of the Commission.In case the competent licensing authority suspects that financial problems of a Community air carrier might affect the safety of its operations, it shall immediately inform the authority competent for the AOC.3. The operating licence shall be resubmitted for approval when a Community air carrier:(a)  has not started operations within six months of the granting of an operating licence; (b)  has ceased its operations for more than six months; or (c)  which has been licensed on the basis of the first subparagraph of Article 5(3) intends to engage in operations with aircraft above the size threshold specified in Article 5(3) or no longer complies with the financial conditions set out therein.4. A Community air carrier shall provide to the competent licensing authority its audited accounts no later than six months following the last day of the respective financial year, unless otherwise provided for in national law. During the first two years of operation of a Community air carrier, the data as referred to in point 3 of the Annex shall be made available to the competent licensing authority upon request.The competent licensing authority may at any time assess the financial performance of a Community air carrier to which it has granted an operating licence by requesting the relevant information. As part of such an assessment, the Community air carrier in question shall update the data referred to in point 3 of Annex and provide it to the competent licensing authority upon request.5. A Community air carrier shall notify the competent licensing authority:(a)  in advance of any plans for the operation of a new air service to a continent or a world region not previously served, or any other substantial change in the scale of its activities, including, but not limited to, changes in the type or number of aircraft used; (b)  in advance of any intended mergers or acquisitions; and (c)  within 14 days of any change in the ownership of any single shareholding which represents 10 % or more of the total shareholding of the Community air carrier or of its parent or ultimate holding company.6. If the competent licensing authority deems the changes notified under paragraph 5 to have a significant bearing on the finances of the Community air carrier, it shall require the submission of a revised business plan incorporating the changes in question and covering, at least, a period of 12 months from its date of implementation as well as the data referred to in point 2 of Annex, in addition to the information to be provided under paragraph 4.The competent licensing authority shall take a decision on the revised business plan as to whether the Community air carrier can meet its existing and potential obligations during that period of 12 months. Such a decision shall be taken not later than three months after all the necessary information has been submitted to it.7. In relation to Community air carriers licensed by it the competent licensing authority shall decide whether the operating licence shall be resubmitted for approval in case of change in one or more elements affecting the legal situation of a Community air carrier and, in particular, in the case of a merger or takeover.8. Paragraphs 4, 5 and 6 shall not apply to Community air carriers exclusively engaged in operations with aircraft of less than 10 tonnes MTOM and/or less than 20 seats. Such Community air carriers shall at all times be able to demonstrate that their net capital is at least EUR 100 000 or to provide when required by the competent licensing authority the information relevant for the purposes of the assessment referred to in Article 9(2).The competent licensing authority may nevertheless apply paragraphs 4, 5 and 6 to Community air carriers licensed by it that operate scheduled air services or whose turnover exceeds EUR 3 million per year.**Article 9****Suspension and revocation of an operating licence**1. The competent licensing authority may at any time assess the financial performance of a Community air carrier which it has licensed. Based upon its assessment, the authority shall suspend or revoke the operating licence if it is no longer satisfied that this Community air carrier can meet its actual and potential obligations for a 12-month period. Nevertheless, the competent licensing authority may grant a temporary licence, not exceeding 12 months pending financial reorganisation of a Community air carrier provided that safety is not at risk, that this temporary licence reflects, when appropriate, any changes to the AOC, and that there is a realistic prospect of a satisfactory financial reconstruction within that time period.  2. Whenever there are clear indications that financial problems exist or when insolvency or similar proceedings are opened against a Community air carrier licensed by it the competent licensing authority shall without delay make an in-depth assessment of the financial situation and on the basis of its findings review the status of the operating licence in compliance with this Article within a time period of three months.The competent licensing authority shall inform the Commission of its decisions, relating to the status of the operating licence.3. When the audited accounts referred to in Article 8(4) have not been communicated within the deadline indicated in that Article, the competent licensing authority shall, without undue delay, request the Community air carrier to communicate these audited accounts.If the audited accounts are not communicated within one month, the operating licence may be revoked or suspended.   4. The competent licensing authority shall suspend or revoke the operating licence if the Community air carrier knowingly or recklessly furnishes the competent licensing authority with false information on an important point.  5. In case a Community air carrier's AOC is suspended or withdrawn, the competent licensing authority shall immediately suspend or revoke that air carrier's operating licence.  6. The competent licensing authority may suspend or revoke the operating licence of a Community air carrier if such a carrier no longer satisfies the requirements relating to good repute set out in Article 7.**Article 10****Decisions on operating licences**  1. The competent licensing authority shall take a decision on an application as soon as possible, and not later than three months after all the necessary information has been submitted, taking into account all available evidence. The decision shall be communicated to the applicant. A refusal shall indicate the reasons therefor.  2. Procedures for granting, suspending and revoking operating licences shall be made public by the competent licensing authorities, which shall inform the Commission thereof.  3. A list of decisions of the competent licensing authorities to grant, suspend or revoke operating licences shall be published annually in the OfficialJournal of the European Union.**Article 11****Insurance requirements**Notwithstanding the regulation in force for the insurance criteria for air carriers, an air carrier shall be insured to cover liability in case of accidents with respect to mail.**Article 12****Registration**1. Aircraft used by a Community air carrier shall be registered, at the option of the Member State whose competent authority issues the operating licence, either in its own national register or in the national register of another Member State. However, when used under a dry lease or a wet lease agreement in accordance with Article 13, such aircraft may be registered in the national register either of any Member State or of a third country.  2. In accordance with paragraph 1, the competent authority shall, subject to applicable laws and regulations, accept on its national register, without any discriminatory fee and without delay, aircraft owned by nationals of other Member States and transfers from aircraft registers of other Member States. No fee shall be applied to transfers of aircraft in addition to the normal registration fee.**Article 13****Leasing**  1. Without prejudice to Article 4(c), a Community air carrier may have one or more aircraft at its disposal through dry or wet lease agreement. Community air carriers may freely operate wet-leased aircraft registered within the Community except where this would lead to endangering safety. The Commission shall ensure that the implementation of such a provision is reasonable and proportionate and based on safety considerations.  2. A dry lease agreement to which a Community air carrier is a party or a wet lease agreement under which the Community air carrier is the lessee of the wet-leased aircraft shall be subject to prior approval in accordance with applicable Community or national law on aviation safety.  3. A Community air carrier wet leasing aircraft registered in a third country from another undertaking shall obtain prior approval for the operation from the competent licensing authority. The competent authority may grant an approval if:(a)  the Community air carrier demonstrates to the satisfaction of the competent authority that all safety standards equivalent to those imposed by Community or national law are met; and (b)  unless otherwise provided for in an international agreement on wet-leasing signed by the Union which is based on an Air Transport Agreement to which the Union is a party and which was signed before 1 January 2008, one of the following conditions is fulfilled:   (i)  the Community air carrier justifies such leasing on the basis of exceptional needs, in which case an approval may be granted for a period of up to seven months that may be renewed once for a further period of up to seven months;(ii)  the Community air carrier demonstrates that the leasing is necessary to satisfy seasonal capacity needs, which cannot reasonably be satisfied through leasing aircraft registered within the Community, in which case the approval may be renewed; or(iii)  the Community air carrier demonstrates that the leasing is necessary to overcome operational difficulties and it is not possible or reasonable to lease aircraft registered within the Community, in which case the approval shall be of limited duration strictly necessary for overcoming the difficulties.4. The competent authority may attach conditions to the approval. Such conditions shall form part of the wet lease agreement.The competent authority may refuse to grant an approval if there is no reciprocity as regards wet leasing between the Member State concerned or the Community and the third country where the wet-leased aircraft is registered.The competent authority shall inform the Member States concerned about an approval it has granted for wet leasing aircraft registered in a third country.**Article 14****Right to be heard**The competent licensing authority shall ensure that, when adopting a decision to suspend or revoke the operating licence of a Community air carrier, the Community air carrier concerned is given the opportunity of being heard, taking into account the need, in some cases, for an urgency procedure.**CHAPTER III****ACCESS TO ROUTES****Article 15****Provision of intra-Community air services**1. Community air carriers shall be entitled to operate intra-Community air services.2. Member States shall not subject the operation of intra-Community air services by a Community air carrier to any permit or authorisation. Member States shall not require Community air carriers to provide any documents or information which they have already supplied to the competent licensing authority, provided that the relevant information may be obtained from the competent licensing authority in due time.3. If the Commission, on the basis of information obtained under Article 20(2), finds that the operating licence granted to a Community air carrier is not in compliance with the requirements of this Regulation it shall forward its findings to the competent licensing authority which shall send its comments to the Commission within 15 working days.If the Commission, after examining the comments of the competent licensing authority, maintains that the operating licence is not compliant, or no comments have been received from the competent licensing authority it shall, in accordance with the procedure referred to in Article 19(2), take a decision to request the competent licensing authority to take the appropriate corrective measures or to suspend or revoke the operating licence.The decision shall set a date by which the corrective measures or actions by the competent licensing authority shall be implemented. If the corrective measures or actions have not been implemented by that date the Community air carrier shall not be entitled to exercise its rights under paragraph 1.The Community air carrier may resume exercising its rights under paragraph 1 upon notification to the Commission by the competent licensing authority that the corrective measures have been implemented and that the competent licensing authority has verified the implementation.4. When operating intra-Community air services, a Community air carrier shall be permitted to combine air services and to enter into code share arrangements, without prejudice to the Community competition rules applicable to undertakings.Any restrictions on the freedom of Community air carriers to operate intra-Community air services arising from bilateral agreements between Member States are hereby superseded.5. Notwithstanding the provisions of bilateral agreements between Member States, and subject to the Community competition rules applicable to undertakings, Community air carriers shall be permitted by the Member State(s) concerned to combine air services and to enter into code share arrangements with any air carrier on air services to, from or via any airport in their territory from or to any point(s) in third countries.A Member State may, in the framework of the bilateral air service agreement with the third country concerned, impose restrictions on code share arrangements between Community air carriers and air carriers of a third country, in particular if the third country concerned does not allow similar commercial opportunities to Community air carriers operating from the Member State concerned. In doing so, Member States shall ensure that restrictions imposed under such agreements do not restrict competition and are non-discriminatory between Community air carriers and that they are not more restrictive than necessary.**Article 16****Traffic distribution between airports and exercise of traffic rights**1. The exercise of traffic rights shall be subject to published Community, national, regional and local operational rules relating to safety, security, the protection of the environment and the allocation of slots.  2. A Member State, after consultation with interested parties including the air carriers and airports concerned, may regulate, without discrimination among destinations inside the Community or on grounds of nationality or identity of air carriers, the distribution of air traffic between airports satisfying the following conditions:(a)  the airports serve the same city or conurbation;(b)  the airports are served by adequate transport infrastructure providing, to the extent possible, a direct connection making it possible to arrive at the airport within 90 minutes including, where necessary, on a cross-border basis; (c)  the airports are linked to one another and to the city or conurbation they serve by frequent, reliable and efficient public transport services; and(d)  the airports offer necessary services to air carriers, and do not unduly prejudice their commercial opportunities.Any decision to regulate the distribution of air traffic between the airports concerned shall respect the principles of proportionality and transparency, and shall be based on objective criteria.3. A Member State concerned shall inform the Commission of its intention to regulate the distribution of air traffic or to change an existing traffic distribution rule.The Commission shall examine the application of paragraphs 1 and 2 of this Article and, within six months of receipt of the information from the Member State, and in accordance with the procedure referred to in Article 19(2), shall decide whether the Member State may apply the measures.The Commission shall publish its decision in the Official Journal of the European Union and the measures shall not be applied before the publication of the Commission's approval.4. With respect to traffic distribution rules existing at the time of the entry into force of this Regulation, the Commission shall at the request of a Member State and may on its own initiative examine the application of paragraphs 1 and 2 and, in accordance with the procedure referred to in Article 19(2), shall decide whether the Member State may continue to apply the measure.  5. The Commission shall publish its decisions made under this Article in the Official Journal of the European Union.**Article 17****Environmental measures**1. When serious environmental problems exist, the Member State responsible may limit or refuse the exercise of traffic rights, in particular when other modes of transport provide appropriate levels of service. The measure shall be non-discriminatory, shall not distort competition between air carriers, shall not be more restrictive than necessary to relieve the problems, and shall have a limited period of validity, not exceeding three years, after which it shall be reviewed.  2. When a Member State considers that action under paragraph 1 is necessary it shall, at least three months before the entry into force of the action, inform the other Member States and the Commission, providing adequate justification for the action. The action may be implemented unless within one month of receipt of the information a Member State concerned contests the action or the Commission, in accordance with paragraph 3, takes it up for further examination.3. At the request of another Member State or on its own initiative, the Commission may, in accordance with the procedure referred to in Article 19(2), suspend the measures if they do not meet the requirements of paragraph 1 or are otherwise contrary to Community law.**Article 18****Emergency measures** 1. A Member State may refuse, limit or impose conditions on the exercise of traffic rights to deal with sudden problems of short duration resulting from unforeseeable and unavoidable circumstances. Such action shall respect the principles of proportionality and transparency and shall be based on objective and non-discriminatory criteria.The Commission and the other Member States shall be informed without delay of such action with its adequate justification. If the problems necessitating such action continue to exist for more than 14 days, the Member State shall inform the Commission and the other Member States accordingly and may, with the agreement of the Commission, prolong the action for further periods of up to 14 days.2. At the request of the Member State(s) involved or on its own initiative, the Commission may suspend this action if it does not meet the requirements of paragraph 1 or is otherwise contrary to Community law.**CHAPTER IV****FINAL PROVISIONS****Article 19****Committee**1. The Commission shall be assisted by a committee.2. Where reference is made to this paragraph, general procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission, shall apply.**Article 20****Cooperation and right to obtain information**1. Member States and the Commission shall cooperate in applying and in monitoring the application of this Regulation.2. In order to carry out its duties under this Regulation the Commission may obtain all necessary information from Member States, which shall also facilitate the provision of information by air carriers licensed by their competent licensing authorities.3. Member States shall, according to their national legislation, take the necessary measures to ensure appropriate confidentiality of the information received by them pursuant to this Regulation.**Article 21****Entry into force**This Regulation shall enter into force seven (7) days upon its signature.Prishtina, xx.xx.2023\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Alban Ramabaja**Acting Director General | Generalni direktor Autoriteta civilnog vazduhoplovstva Republike Kosovo,U skladu sa članovima 3.5, 21.2, 21.3 i 34 Zakona br. 03/L-051 o civilnom vazduhoplovstvu (“Službeni list Republike Kosovo”, godina III , br. 28, od 4. juna 2008. godine), sa izmenama i dopunama Zakona br. 08/L-063 o izmenama i dopunama zakona u vezi sa racionalizacijom i uspostavljanjem linija odgovornosti nezavisnih agencija („Službeni list Republike Kosovo “, br. 2022/30 od 5. septembra 2022. godine),Uzimajući u obzir,Uredbu (ACV) br. 05/2020 o zajedničkim pravilima u oblasti civilnog vazduhoplovstva i osnivanju agencije Evropske unije za bezbednost vazduhoplovstva i stavljanju van snage Uredbe (ACV) br. 11/2009, Uredbe (ACV) br. 03/2009 i Uredbe (CAA) br. 6/2009,Međunarodne obaveze Republike Kosovo prema Multilateralnom sporazumu o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazdušnog prostora (u daljem tekstu “ECAA sporazum”) od njegovog privremenog stupanja na snagu za Kosovo 10. oktobra 2006. godine,Po završetku procesa javnih konsultacija zainteresovanih strana, u skladu sa Administrativnim uputstvom br. 01/2012 o procedurama za javne konsultacije zainteresovanih strana,Ovim izdaje sledeću:**Uredbu (ACV) br. xx/2023 o zajedničkim pravilima za obavljanje vazdušnih usluga****Član 1****Svrha i predmet**1. Svrha ove Uredbe je delimična transpozicija Uredbe (EZ) br. 1008/2008 Evropskog parlamenta i Saveta od 24. septembra 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje vazdušnih usluga u Zajednici, izmenjene i dopunjene Uredbom (EU ) 2018/1139 i Uredbe (EU) 2019/2, u unutrašnji pravni poredak Republike Kosovo.2. Ova Uredba reguliše licenciranje vazdušnih prevoznika Zajednice i pravo vazdušnih prevoznika Zajednice da obavljaju vazdušne usluge unutar Zajednice. **Član 2****Definicije**U svrhu ove Uredbe:1. „operativna licenca“ znači ovlašćenje koje je izdao nadležni organ za izdavanje licenca preduzeću, kojem mu licencjava da pruža vazdušne usluge kako je navedeno u operativnoj licenci;
2. „nadležni organ za izdavanje licenca“ označava organ države članice koji ima pravo da izda, odbije, opozove ili suspenduje operativnu licencu u skladu sa Poglavljem II;
3. „preduzeće“ označava svako fizičko ili pravno lice, bilo da ostvaruje profit ili ne, ili bilo koji službeni organ bez obzira da li ima svoj pravni subjektivitet ili ne;
4. „vazdušna usluga“ znači let ili niz letova koji prevoze putnike, teret i/ili poštu za naknadu i/ili najam;
5. „let“ znači polazak sa određenog aerodroma ka određenom odredišnom aerodromu;
6. „lokalni let“ znači let koji ne uključuje prevoz putnika, pošte i/ili tereta između različitih aerodroma ili drugih ovlašćenih tačaka sletanja;
7. „aerodrom“ znači svako područje u državi članici posebno prilagođeno za vazdušne usluge;
8. „sertifikat avio-operatera (AOC)” znači sertifikat dostavljen preduzeću, kojim se potvrđuje da operater ima profesionalnu sposobnost i organizaciju da osigura bezbednost operacija navedenih u sertifikatu, kao što je predviđeno relevantnim odredbama zakona Zajednice ili nacionalnim pravom, kao što je primenjivo;
9. „efikasna kontrola“ označava odnos koji se sastoji od prava, ugovora ili bilo kojeg drugog sredstva koje, bilo odvojeno ili zajedno, i uzimajući u obzir činjenice ili zakone koji su uključeni, daju mogućnost direktnog ili indirektnog vršenja odlučujućeg uticaja na preduzeće, a posebno:
	1. pravo korišćenja celokupne ili dela imovine preduzeća; (b) prava ili ugovore koji daju odlučujući uticaj na sastav, glasanje ili odluke organa preduzeća ili na drugi način daju odlučujući uticaj na vođenje poslovanja preduzeća;
10. „avio-prevoznik“ znači preduzeće sa važećom operativnom licencom ili ekvivalentom;
11. „Avio-prevoznik Zajednice“ označava avio-prevoznika sa važećom operativnom licencom koju je izdao nadležni organ za izdavanje licenca u skladu sa Poglavljem II;
12. „poslovni plan“ znači detaljan opis nameravanih komercijalnih aktivnosti avio-prevoznika za dotični period, posebno u vezi sa očekivanim razvojem tržišta i investicijama koje će se izvršiti, uključujući finansijske i ekonomske implikacije ovih aktivnosti;
13. „vazdušni prevoz unutar Zajednice“ znači vazdušni saobraćaj koji se obavlja unutar Zajednice;
14. „saobraćajno pravo“ znači pravo na obavljanje vazdušnog saobraćaja između dva aerodroma Zajednice;
15. „prodaja samo sedišta“ znači prodaju sedišta, bez ikakvih drugih usluga u paketu, kao što je smeštaj, direktno javnosti od strane avio-prevoznika ili njegovog ovlašćenog agenta ili zakupca;
16. „redovni avionski prevoz“ označava niz letova koji poseduju sve sledeće karakteristike:
	1. na svakom letu su sedišta i/ili kapaciteti za prevoz tereta i/ili pošte, dostupni za pojedinačnu kupovinu od strane javnosti (bilo direktno od avio-prevoznika ili od njegovih ovlašćenih agenata);
	2. upravlja se tako da opslužuje saobraćaj između ista dva ili više aerodroma, ili:
* prema objavljenom redu vožnje, ili
* sa redovnim ili čestim letovima koji čine prepoznatljivu sistematsku seriju;
1. „kapacitet“ znači broj sedišta ili teret koji se nudi široj javnosti u redovnom vazdušnom saobraćaju tokom datog perioda;
2. „Država(e) članica(e) u pitanju“ označava državu(e) članicu(e) između ili unutar kojih se obavlja vazdušni saobraćaj;
3. „Uključena(e) država(e) članica(e)“ označava dotičnu(e) državu(e) članicu(e) i državu(e) članicu(e) u kojoj je(su) licencirani(e) avioprevozioci koji obavljaju vazdušni saobraćaj;
4. „konurbacija“ znači urbano područje koje se sastoji od više gradova ili naselja koji su se, rastom i ekspanzijom stanovništva, fizički spojili u jedno kontinuirano izgrađeno područje;
5. „račun upravljanja“ znači detaljan izveštaj o prihodima i troškovima avio-prevoznika za dotični period, uključujući raščlanjivanje između aktivnosti u vezi sa vazdušnim prevozom i drugih aktivnosti, kao i između novčanih i nematerijalnih elemenata;
6. „suvom zakupu“ označava sporazum između preduzeća u skladu sa kojim se vazduhoplov koristi pod AOC-om zakupca;
7. pod „mokrim zakupom“ podrazumeva se sporazum između avio-prevoznika u skladu sa kojim se vazduhoplov upravlja pod AOC-om zakupodavca;
8. „glavno mesto poslovanja“ označava sedište ili registrovanu kancelariju avio-prevoznika Zajednice u državi članici u kojoj se obavljaju glavne finansijske funkcije i operativna kontrola, uključujući kontinuirano upravljanje plovidbenošću, vazdušnog prevoznika Zajednice.
9. Bez obzira na gore navedene stavove, termini „Evropska unija“, „Unija“, „Zajednica“, „Ugovor o EZ“, „Službeni list Evropske unije“, „Avio-prevoznik Zajednice“ i „Država(e) članice“, direktno ili indirektno u ovoj Uredbi, tumači se u skladu sa tačkama 2. i 3. Aneksa II ECAA sporazuma kako sledi:
	1. izraz "Zajednica" značiće "Evropski zajednički vazdušni prostor";
	2. izrazi „Zakon Zajednice“, „Zakonodavstvo Zajednice“, „Instrumenti Zajednice“ i „Ugovor EZ“ značiće „ECAA sporazum“;
	3. izraz "aerodrom Zajednice" značiće "aerodrom koji se nalazi u zajedničkom evropskom vazdušnom prostoru";
	4. izraz "Službeni list Evropskih zajednica" ili "Službeni list Evropske unije" značiće "Službeni listovi Ugovornih strana";
	5. izraz "vazdušni prevoznik Zajednice" značiće "ECAA vazdušni prevoznik".
	6. izraz "država članica(e)", podrazumeva se da uključuje, osim država članica EZ, i ECAA partnere
10. Za potrebe ove Uredbe, “Nadležni organ”, kako je pomenuto u ovoj Uredbi, označava Upravu civilnog vazduhoplovstva Republike Kosovo.

**POGLAVLJE II****OPERATIVNA LICENCA****Član 3****Operativna licenca**1. Nijednom preduzeću osnovanom u Zajednici neće biti licencjeno da vazdušnim putem prevozi putnike, poštu i/ili teret uz naknadu i/ili najam osim ako mu nije data odgovarajuća operativna licenca.

Preduzeće koje ispunjava uslove iz ovog poglavlja ima pravo da dobije licencu za rad.1. Nadležni organ za izdavanje licenca neće izdavati licence za rad niti ih održavati na snazi ako nije ispoštovan bilo koji od zahteva ovog poglavlja.
2. Bez prejudiciranja bilo koje druge primenljive odredbe zakona Zajednice, nacionalnog ili međunarodnog prava, sledeće kategorije vazdušnih usluga neće biti predmet zahteva za posedovanje važeće operativne licence:
3. vazdušne usluge koje obavljaju vazduhoplovi koji nisu na motorni pogon i/ili ultralaki avioni na motorni pogon; i
4. lokalni letovi.

**Član 4****Uslovi za izdavanje licence za rad**Preduzeću će izdati licencu za rad nadležni organ za izdavanje licenci države članice pod uslovom da:* 1. njegovo glavno mesto poslovanja se nalazi u toj državi članici;
	2. ima važeći AOC izdat u skladu sa Uredbom (CAA) br. 05/2020, bilo od strane nacionalnog organa države članice, od strane više nacionalnih organa država članica koji deluju zajedno u skladu sa članom 62(5) date uredbe ili od strane Agencije Evropske unije za bezbednost vazduhoplovstva;
	3. ima jedan ili više vazduhoplova na raspolaganju kroz vlasništvo ili suvog zakupa;
	4. njegovo glavno zanimanje je obavljanje vazdušnih usluga izolovano ili u kombinaciji sa bilo kojim drugim komercijalnim radom vazduhoplova ili popravkom i održavanjem vazduhoplova;
	5. struktura kompanije omogućava nadležnom organu za izdavanje licenca da sprovede odredbe ovog poglavlja;
	6. Države članice i/ili državljani država članica poseduju više od 50% preduzeća i efektivno ga kontrolišu, bilo direktno ili indirektno preko jednog ili više posredničkih preduzeća, osim ako je to predviđeno sporazumom sa trećom zemljom koja je deo Zajednice;
	7. ispunjava finansijske uslove navedene u članu 5;
	8. da je u skladu sa zahtevima osiguranja navedenim u članu 11 i u skladu sa važećom Uredbom o kriterijumima osiguranja za avio-prevoznike; i
	9. da je u skladu sa odredbama o dobroj reputaciji kako je navedeno u članu 7.

**Član 5****Finansijski uslovi za izdavanje licence za rad*** + 1. Nadležni organ za izdavanje licenca detaljno će proceniti da li preduzeće koje se prvi put prijavljuje za radnu licencu može da dokaže da:
1. u bilo kom trenutku može da ispuni svoje stvarne i potencijalne obaveze, utvrđene pod realnim pretpostavkama, u periodu od 24 meseca od početka poslovanja; i
2. može da podmiri svoje fiksne i operativne troškove nastale poslovanjem u skladu sa svojim poslovnim planom i utvrđenim pod realnim pretpostavkama, u periodu od tri meseca od početka poslovanja, bez uzimanja u obzir prihod iz svog poslovanja.
	* 1. Za potrebe procene iz stava 1. svaki podnosilac zahteva podnosi poslovni plan za najmanje prve tri godine poslovanja. Poslovni plan takođe navodi finansijske veze podnosioca zahteva sa svim drugim komercijalnim aktivnostima u kojima je aplikant angažovan, bilo direktno ili preko povezanih preduzeća. Podnosilac zahteva takođe daje sve relevantne informacije, a posebno podatke iz tačke 1. Aneksa.
		2. Stavovi 1. i 2. ne primenjuju se na preduzeće koje podnosi zahtev za izdavanje licence za rad, namenjene za pokrivanje operacija sa vazduhoplovima manje od 10 tona najveće mase pri poletanju (MTOM) i/ili manje od 20 sedišta. Takva preduzeća moraju da pokažu da je njihov neto kapital najmanje 100 000 evra ili da obezbede, kada to zahteva nadležni organ za izdavanje licenca, sve relevantne informacije za potrebe procene iz stava 1, posebno podatke iz tačke 1 aneksa.

Nadležni organ za izdavanje licenca ipak može primeniti stavove 1 i 2 na preduzeće koje podnese zahtev za izdavanje licence za rad, u skladu sa odredbama prethodnog podstava, a koje namerava da obavlja redovne vazdušne usluge ili čiji promet prelazi 3 miliona evra godišnje.**Član 6****Sertifikat vazdušnog operatera** * + 1. Dodeljivanje i važenje operativne licence zavisi od posedovanja važećeg AOC-a koji navodi delatnosti obuhvaćene tom licencom.
		2. Svaka izmena AOC-a avio-prevoznika Zajednice, po potrebi, odraziće se u njegovoj operativnoj licenci.

Organ nadležan za AOC obavestiće nadležni organ za izdavanje licenca, što je pre moguće, o svim relevantnim predloženim promenama AOC-a.* + 1. Organ nadležan za AOC i nadležni organ za licenciranje dogovoriće se o merama za proaktivnu razmenu informacija, relevantnih za procenu i zadržavanje AOC-a i operativne licence.

Ta razmena može uključivati, bez ograničenja, informacije koje se odnose na finansijske, vlasničke ili organizacione aranžmane avio-prevoznika Zajednice koje mogu uticati na bezbednost ili solventnost njegovih operacija ili koje mogu pomoći nadležnom organu za AOC u obavljanju njegovih nadzornih aktivnosti koje se tiču bezbednosti. Kada se informacije daju u poverljivosti, moraju se preduzeti mere kako bi se osiguralo da su informacije na odgovarajući način zaštićene.3a. Tamo gde je verovatno da će biti neophodna radnja radi sprovođenja, organ nadležan za AOC i nadležni organ za licenciranje će se konsultovati što je pre moguće pre preduzimanja takve radnje i raditi zajedno u rešavanju problema pre preduzimanja radnji. Kada se preduzimaju radnje, organ nadležan za AOC i nadležni organ za licenciranje obaveštavaće jedan drugog što je pre moguće da je radnja preduzeta.**Član 7****Dokaz dobre reputacije*** + 1. Kada je u svrhu izdavanja licence za rad potreban dokaz da su lica koja će kontinuirano i efikasno upravljati poslovanjem privrednog društva na dobrom glasu ili da nisu proglašena bankrotom, nadležni organ za izdavanje licenca će prihvatiti kao dovoljan dokaz u odnosu na državljane država članica izradu dokumenata, koje izdaju nadležni organi u državi članici porekla ili državi članici u kojoj lice ima stalno prebivalište, a koji pokazuju da su ti uslovi ispunjeni.
		2. Kada država članica porekla ili država članica u kojoj lice ima stalno prebivalište ne izdaje dokumente iz stava 1, takvi dokumenti se zamenjuju izjavom pod zakletvom ili — u državama članicama gde ne postoji odredba za izjavu pod zakletvom — svečanom izjavom dotične osobe pred nadležnim sudskim ili administrativnim organom ili, po potrebi, notarom ili kvalifikovanim stručnim telom države članice porekla ili države članice u kojoj lice ima stalno prebivalište. Takav organ, notar ili kvalifikovano stručno telo izdaće potvrdu o autentičnosti izjave pod zakletvom ili svečane izjave.
		3. Nadležni organ za izdavanje licenca može zahtevati da se dokumenti i potvrde iz st. 1. i 2. podnesu najkasnije tri meseca od dana njihovog izdavanja.

**Član 8****Važenje licence za rad*** + 1. Operativna licenca važi sve dok avioprevoznik Zajednice ispunjava zahteve ovog poglavlja.

Avio-prevoznik Zajednice će u svakom trenutku moći, na zahtev, da dokaže nadležnom organu za izdavanje licenca da ispunjava sve zahteve ovog poglavlja.1. Nadležni organ za izdavanje licenca pažljivo će pratiti poštovanje zahteva ovog poglavlja. U svakom slučaju obaviće pregled usklađenost sa ovim zahtevima u sledećim slučajevima:
	1. dve godine nakon izdavanja nove licence za rad;
	2. kada se sumnja na potencijalni problem; ili
	3. na zahtev Komisije.

U slučaju da nadležni organ za izdavanje licenca posumnja da finansijski problemi avio-prevonika Zajednice mogu uticati na bezbednost njegovih operacija, isti će odmah obavestiti organ nadležan za AOC.1. Operativna licenca se ponovo podnosi na odobrenje kada avio-prevoznik Zajednice:
	1. nije počeo sa radom u roku od šest meseci od izdavanja licence za rad;
	2. kada je prestao sa radom duže od šest meseci; ili
	3. koji je licenciran na osnovu prvog podstava člana 5(3), koji namerava da se angažuje u operacijama sa vazduhoplovom iznad praga veličine navedenog u članu 5(3) ili više ne ispunjava finansijske uslove navedene u njemu.
2. Avio-prevoznik Zajednice dostavlja nadležnom organu za izdavanje licenci svoje revidirane račune najkasnije šest meseci od poslednjeg dana dotične finansijske godine, osim ako je drugačije predviđeno nacionalnim zakonom. Tokom prve dve godine rada avio-prevoznik Zajednice, podaci iz tačke 3. Aneksa biće dostupni nadležnom organu za izdavanje licenca na zahtev.

Nadležni organ za izdavanje licenca može u bilo kom trenutku da proceni finansijski učinak avio-prevoznika Zajednice kome je dao operativnu licencu tako što će zatražiti relevantne informacije. Kao deo takve procene, dotični avio-prevoznik Zajednice ažurira podatke iz tačke 3. Aneksa i dostavlja ih nadležnom organu za izdavanje licenca na zahtev.1. Avio-prevoznik Zajednice obavestiće nadležni organ za izdavanje licenca:
	1. pre bilo kakvih planova za funkcionisanje novog vazdušnog saobraćaja na kontinentu ili svetskom regionu koji ranije nije opsluživan, ili bilo koje druge suštinske promene u obimu svojih aktivnosti, uključujući, ali ne ograničavajući se na, promene u tipu ili broj upotrebljenih vazduhoplova;
	2. pre bilo kakvih nameravanih spajanja ili akvizicija; i
	3. u roku od 14 dana od bilo kakve promene u vlasništvu nad bilo kojim pojedinačnim udelom koji predstavlja 10% ili više ukupnog udela avio-prevoznika Zajednice ili svoje matične ili holding kompanije.
2. Ako nadležni organ za izdavanje licenci smatra da promene prijavljene u skladu sa stavom 5. imaju značajan uticaj na finansije avio-prevoznika Zajednice, isti će zahtevati podnošenje revidiranog poslovnog plana koji uključuje dotične promene i pokriva, najmanje, period od 12 meseci od dana njegovog sprovođenja kao i podatke iz tačke 2. Aneksa, pored informacija koje treba dati iz stava 4.

Nadležni organ za izdavanje licenca doneće odluku o revidiranom poslovnom planu da li avio-prevoznik Zajednice može da ispuni svoje postojeće i potencijalne obaveze tokom tog perioda od 12 meseci. Takva odluka biče doneta najkasnije tri meseca nakon što budu dostavljene sve potrebne informacije.1. U odnosu na licencirane avio-prevoznike Zajednice, nadležni organ za licenciranje odlučiće da li će se operativna licenca ponovo podneti na odobrenje u slučaju promene u jednom ili više elemenata, koji utiču na pravnu situaciju avio-prevoznika Zajednice, a posebno u slučaju spajanja ili preuzimanja.
2. Stavovi 4, 5 i 6 neće se primenjivati na avio-prevoznike Zajednice koji obavljaju isključivo operacije sa vazduhoplovom od manje od 10 tona MTOM i/ili manje od 20 sedišta. Takvi avio-prevoznici Zajednice svakom trenutku moći će da pokažu da je njihov neto kapital najmanje 100 000 evra ili da, kada to zahteva nadležni organ za izdavanje licenca, pruže informacije relevantne za potrebe procene iz člana 9(2).

Nadležni organ za izdavanje licenca ipak može primeniti stavove 4, 5 i 6 na licencirane avio-prevoznike Zajednice koji obavljaju redovne vazdušne usluge ili čiji promet prelazi 3 miliona evra godišnje.**Član 9****Suspenzija i oduzimanje licence za rad*** + 1. Nadležni organ za izdavanje licenca može u bilo kom trenutku proceniti finansijski učinak avio-prevoznika Zajednice kojeg je licencirao. Na osnovu svoje procene, nadležni organ će suspendovati ili oduzeti operativnu licencu ako više nije uveren da ovaj avio-prevoznik Zajednice može da ispuni svoje stvarne i potencijalne obaveze u periodu od 12 meseci. Ipak, nadležni organ za izdavanje licenci može izdati privremenu licencu, koja ne prelazi 12 meseci do finansijske reorganizacije avio-prevoznika Zajednice, pod uslovom da bezbednost nije ugrožena, da ova privremena licenca odražava, kada je to prikladno, sve promene AOC-a i da postoji je realna perspektiva zadovoljavajuće finansijske rekonstrukcije u tom vremenskom periodu.
		2. Kad god postoje jasne indicije da postoje finansijski problemi ili kada se pokrene stečajni ili sličan postupak protiv avio-prevoznika Zajednice koji je licenciran, nadležni organ za licenciranje će bez odlaganja izvršiti detaljnu procenu finansijske situacije i na osnovu svojih nalaza pregledati status licence za rad u skladu sa ovim članom u roku od tri meseca.

Nadležni organ za izdavanje licenca obaveštava Komisiju o svojim odlukama koje se odnose na status licence za rad.* + 1. Kada revidirani računi iz člana 8(4) nisu saopšteni u roku navedenom u tom članu, nadležni organ za izdavanje licenca će, bez nepotrebnog odlaganja, zatražiti od avio-prevoznika Zajednice da dostavi ove revidirane račune.

Ako se revidirani računi ne saopšte u roku od mesec dana, licenca za rad se može oduzeti ili suspendovati. * + 1. Nadležni organ za izdavanje licenca suspendovaće ili oduzeti operativnu licencu ukoliko avio-prevoznik Zajednice svesno ili nepromišljeno dostavi nadležnom organu za licenciranje lažne informacije o važnoj stvari.
		2. U slučaju da je AOC avio-prevoznik Zajednice suspendovan ili povučen, nadležni organ za izdavanje licenca će odmah suspendovati ili oduzeti operativnu licencu tog avio-prevoznika.
		3. Nadležni organ za izdavanje licenca može suspendovati ili oduzeti operativnu licencu avio-prevoznika Zajednice ako takav prevoznik više ne ispunjava uslove koji se odnose na dobru reputaciju iz člana 7.

**Član 10****Odluke o licencama za rad** 1. Nadležni organ za izdavanje licenci odlučuje o zahtevu u najkraćem mogućem roku, a najkasnije u roku od tri meseca od dostavljanja svih potrebnih podataka, uzimajući u obzir sve raspoložive dokaze. Odluka se dostavlja podnosiocu zahteva. U odbijanju se navode razlozi za to.
2. Procedure za izdavanje, suspenziju i oduzimanje licenci za rad objavljuju nadležni organi za izdavanje licenca, o čemu obaveštavaju Komisiju.
3. Spisak odluka nadležnih organa za izdavanje licenca, suspenziju ili oduzimanje licenca za rad objavljuje se svake godine u Službenom listu Evropske unije.

**Član 11****Zahtevi za osiguranje**Bez obzira na važeću regulativu o kriterijumima osiguranja avio-prevoznika, avio-prevozinik je osiguran za pokriće odgovornosti u slučaju nezgoda u vezi sa poštom.**Član 12****Registracija**1. Vazduhoplov koji koristi avio-prevoznik Zajednice biće registrovan, po izboru države članice čiji nadležni organ izdaje operativnu licencu, bilo u svom nacionalnom registru ili u nacionalnom registru druge države članice. Međutim, kada se koristi u skladu sa ugovorom o suvom ili mokrom zakupu u skladu sa članom 13, takvi vazduhoplovi mogu biti registrovani u nacionalnom registru bilo koje države članice ili treće zemlje.
2. U skladu sa stavom 1, nadležni organ će, u skladu sa važećim zakonima i propisima, prihvatiti u svoj nacionalni registar, bez ikakvih diskriminatornih taksi i bez odlaganja, vazduhoplove u vlasništvu državljana drugih država članica i prenose iz registara vazduhoplova drugih država članica. Na transfere vazduhoplova neće se naplaćivati nikakva naknada pored uobičajene takse za registraciju.

**Član 13****Zakup** * + 1. Ne dovodeći u pitanje član 4(c), avio-prevoznik Zajednice može imati na raspolaganju jedan ili više vazduhoplova putem ugovora o suvom ili mokrom zakupu. Avio-prevoznici Zajednice mogu slobodno upravljati avionima sa mokrim zakupom registrovanim u Zajednici osim ako bi to dovelo do ugrožavanja sigurnosti. Komisija će obezbediti da primena takve odredbe bude razumna i proporcionalna i zasnovana na bezbednosnim razmatranjima.
		2. Ugovor o suvom zakupu u kome je avioprevoznik Zajednice strana ili ugovor o mokrom zakupu prema kojem je avioprevoznik Zajednice zakupac zakupljenog aviona podleže prethodnom odobrenju u skladu sa važećim zakonom Zajednice ili nacionalnim zakonom o bezbednosti vazduhoplovstva.
		3. Vazduhoplovnik Zajednice sa mokrim zakupom, registrovan u trećoj zemlji od drugog preduzeća, mora da dobije prethodno odobrenje za rad od nadležnog organa za izdavanje licenci. Nadležni organ može izdati odobrenje ukoliko:
	1. avio-prevoznik Zajednice dokaže na zadovoljstvo nadležnog organa da su ispunjeni svi bezbednosni standardi koji su ekvivalentni onima koje nameće zakon Zajednice ili nacionalni zakon; i
	2. osim ako nije drugačije predviđeno međunarodnim sporazumom o mokrom zakupu koji je potpisala Unija, a koji se zasniva na Sporazumu o vazdušnom saobraćaju pri kojem je Unija strana potpisnica i koji je potpisan pre 1. januara 2008. godine, u kojem je ispunjen jedan od sledećih uslova:
		1. avio-prevoznik Zajednice opravdava takav zakup na osnovu izuzetnih potreba, u kom slučaju se odobrenje može dati na period do sedam meseci koje se može jednom obnoviti za naredni period do sedam meseci;
		2. avio-prevoznik Zajednice dokaže da je zakup neophodan da bi se zadovoljile sezonske potrebe za kapacitetom, koje se ne mogu razumno zadovoljiti putem zakupa aviona registrovanih u Zajednici, u kom slučaju se odobrenje može obnoviti; ili
		3. avio-prevoznik Zajednice dokaže da je zakup neophodan za prevazilaženje operativnih poteškoća i da nije moguće ili razumno iznajmiti vazduhoplove registrovane u Zajednici, u kom slučaju će odobrenje biti ograničenog trajanja, striktno neophodno za prevazilaženje poteškoća.
1. Nadležni organ može priložiti uslove za odobrenje. Takvi uslovi biće deo ugovora o mokrom zakupu.

Nadležni organ može odbiti da izda odobrenje ukoliko ne postoji reciprocitet u pogledu mokrog zakupa između dotične države članice ili Zajednice i treće zemlje u kojoj je registrovan vazduhoplov sa mokrim zakupom.Nadležni organ obavestiće dotične države članice o odobrenju koje je izdao za mokri zakup vazduhoplova registrovanog u trećoj zemlji.**Član 14****Pravo na saslušanje**Nadležni organ za izdavanje licenci obezbediće da, kada donese odluku o suspendovanju ili oduzimanju operativne licence avio-prevozniku Zajednice, dotičnom avio-prevozniku Zajednice bude data mogućnost da bude saslušan, uzimajući u obzir potrebu, u nekim slučajevima, za hitan postupak.**POGLAVLJE III****PRISTUP RUTAMA****Član 15****Pružanje vazdušnih usluga unutar Zajednice*** 1. Vazdušni prevoznici Zajednice imaju pravo da obavljaju vazdušne usluge unutar Zajednice.
	2. Države članice neće podvrgnuti obavljanje vazdušnih usluga, unutar Zajednice od strane avio-prevoznika Zajednice, bilo kakvoj licenci ili odobrenju. Države članice neće zahtevati od avio-prevoznika Zajednice da dostave bilo koja dokumenta ili informacije koje su već dostavili nadležnom organu za izdavanje licenci, pod uslovom da se relevantne informacije mogu dobiti od nadležnog organa za izdavanje licenca na vreme.
	3. Ukoliko Komisija, na osnovu informacija dobijenih u skladu sa članom 20(2), utvrdi da operativna licenca izdata avio-prevozniku Zajednice nije u skladu sa zahtevima ove Uredbe, ona će svoje nalaze proslediti nadležnom organu za izdavanje licenci koji će dostavi svoje komentare Komisiji u roku od 15 radnih dana.

Ukoliko Komisija, nakon razmatranja komentara nadležnog organa za licenciranje, smatra da licenca za rad nije usklađena, ili od nadležnog organa za licenciranje nisu primljeni komentari, ona će, u skladu sa postupkom iz člana 19. stav 2. doneti odluku da od nadležnog organa za izdavanje licenca zatraži preduzimanje odgovarajućih korektivnih mera ili da suspenduje ili oduzme licencu za rad.Odlukom se utvrđuje datum do kada će se sprovesti korektivne mere ili radnje nadležnog organa za izdavanje licenci. Ukoliko korektivne mere ili radnje nisu sprovedene do tog datuma, avio-prevoznik Zajednice neće imati pravo da koristi svoja prava iz stava 1.Avio-prevoznik Zajednice može nastaviti da ostvaruje svoja prava iz stava 1. nakon što nadležni organ za licenciranje obavesti Komisiju da su korektivne mere sprovedene i da je nadležni organ za izdavanje licenca verifikovao primenu.* 1. Kada obavlja vazdušne usluge unutar Zajednice, avio-prevozniku Zajednice biće licencjeno da kombinuje vazdušne usluge i da uđe u aranžmane za deljenje koda, bez dovođenja u pitanje pravila konkurencije

Zajednice koja se primenjuju na preduzeća.Sva ograničenja slobode vazdušnih prevoznika Zajednice da obavljaju vazdušne usluge unutar Zajednice, koja proizilaze iz bilateralnih sporazuma između država članica, ovim se zamenjuju.* 1. Bez obzira na odredbe bilateralnih sporazuma između država članica, i u skladu sa pravilima konkurencije Zajednice koja se primenjuju na preduzeća, dotične države članice(e) dopuštaju avio-prevoznicima Zajednice da kombinuju vazdušne usluge i da sklapaju aranžmane za korišćenje kodova sa bilo kojim vazdušnim prevoznikom o vazdušnim uslugama do, sa ili preko bilo kog aerodroma na njihovoj teritoriji od ili do bilo koje tačke(a) u trećim zemljama.

Država članica može, u okviru bilateralnog sporazuma o vazdušnom saobraćaju sa dotičnom trećom zemljom, nametnuti ograničenja na aranžmane za korišćenje kodova između vazdušnih prevoznika Zajednice i avio-prevoznika treće zemlje, posebno ako dotična treća zemlja ne licencjava slične komercijalne mogućnosti za avio-prevoznike Zajednice koji posluju iz dotične države članice. Pri tome, države članice će obezbediti da nametnuta ograničenja takvim sporazumima ne ograničavaju konkurenciju i da budu nediskriminatorna između vazdušnih prevoznika Zajednice i da nisu restriktivnija nego što je potrebno.**Član 16****Distribucija saobraćaja između aerodroma i ostvarivanje saobraćajnih prava*** + - 1. Ostvarivanje saobraćajnih prava podleže objavljenim pravilima Zajednice, nacionalnim, regionalnim i lokalnim operativnim pravilima koja se odnose na bezbednost, sigurnost, zaštitu životne sredine i dodelu slotova.
			2. Država članica, nakon konsultacija sa zainteresovanim stranama, uključujući dotične avio-prevoznike i aerodrome, može regulisati, bez diskriminacije među destinacijama unutar Zajednice ili na osnovu nacionalnosti ili identiteta avio-prevoznika, distribuciju vazdušnog saobraćaja između aerodroma koji ispunjavaju sledeće uslove:
	1. aerodromi opslužuju isti grad ili konurbaciju;
	2. aerodrome opslužuje odgovarajuća transportna infrastruktura koja obezbeđuje, u meri u kojoj je to moguće, direktnu vezu koja omogućava da se stigne na aerodrom u roku od 90 minuta, uključujući, gde je potrebno, na prekograničnoj osnovi;
	3. aerodromi su povezani jedni sa drugima i sa gradom ili konurbacijom koju opslužuju čestim, pouzdanim i efikasnim uslugama javnog prevoza; i
	4. aerodromi nude neophodne usluge avio-prevoznicima i ne dovode u pitanje njihove komercijalne mogućnosti.

Svaka odluka o regulisanju raspodele vazdušnog saobraćaja između dotičnih aerodroma poštovaće principe proporcionalnosti i transparentnosti i zasnivaće se na objektivnim kriterijumima.* + - 1. Dotična država članica obavestiće Komisiju o svojoj nameri da reguliše distribuciju vazdušnog saobraćaja ili da promeni postojeće pravilo o raspodeli saobraćaja.

Komisija će ispitati primenu st. 1 i 2 ovog člana i, u roku od šest meseci od prijema informacije od države članice, a u skladu sa postupkom iz člana 19(2), odlučiti da li će država članica moći primeniti mere.Komisija će svoju odluku objaviti u Službenom listu Evropske unije i mere se neće primenjivati pre objavljivanja odobrenja Komisije.* + - 1. U pogledu pravila distribucije saobraćaja koja postoje u vreme stupanja na snagu ove uredbe, Komisija će na zahtev države članice i na sopstvenu inicijativu ispitati primenu stavova 1 i 2 i, u skladu sa postupkom iz člana 19(2), odlučiti da li država članica može nastaviti da primenjuje meru.
			2. Komisija će svoje odluke donete u skladu sa ovim članom objaviti u Službenom listu Evropske unije.

**Član 17****Mere zaštite životne sredine** * + - 1. Kada postoje ozbiljni ekološki problemi, odgovorna država članica može ograničiti ili odbiti ostvarivanje saobraćajnih prava, posebno kada drugi vidovi transporta pružaju odgovarajuće nivoe usluge. Mera će biti nediskriminatorna, neće narušiti konkurenciju između avio-prevoznika, neće biti restriktivnija nego što je potrebno kako bi se otklonili problemi, i imaće ograničen period važenja, ne duži od tri godine, nakon čega će biti revidirana.
			2. Kada država članica smatra da je radnja iz stava 1. neophodna, ona će, najmanje tri meseca pre stupanja na snagu mere, obavestiti druge države članice i Komisiju, pružajući odgovarajuće opravdanje za akciju. Radnja se može sprovesti osim ako u roku od mesec dana od prijema informacija dotična država članica ne ospori akciju ili je Komisija, u skladu sa stavom 3, ne uzme na dalje ispitivanje.
			3. Na zahtev druge države članice ili na sopstvenu inicijativu, Komisija može, u skladu sa postupkom iz člana 19(2), suspendovati mere ako ne ispunjavaju uslove iz stava 1. ili su na drugi način u suprotnosti sa zakonom Zajednice.

**Član 18****Hitne mere*** + - 1. Država članica može odbiti, ograničiti ili nametnuti uslove za ostvarivanje saobraćajnih prava kako bi se suočila sa iznenadnim problemima kratkog trajanja koji su rezultat nepredvidivih i neizbežnih okolnosti. Takva akcija će poštovati principe proporcionalnosti i transparentnosti i zasnivaće se na objektivnim i nediskriminatornim kriterijumima.

Komisija i druge države članice biće bez odlaganja obaveštene o takvoj akciji sa odgovarajućim obrazloženjem. Ako problemi koji zahtevaju takvu akciju nastave da postoje duže od 14 dana, država članica će o tome obavestiti Komisiju i druge države članice i može, uz saglasnost Komisije, da produži akciju za dalje periode do 14 dana.* + - 1. Na zahtev uključenih država članica ili na sopstvenu inicijativu, Komisija može suspendovati ovu radnju ukoliko ne ispunjava uslove iz stava 1 ili je na neki drugi način u suprotnosti sa zakonom Zajednice.

**POGLAVLJE IV****ZAVRŠNE ODREDBE****Član 19****Odbor*** + - 1. Komisiji pomaže odbor.
			2. Kada se upućuje na ovaj stav, primenjuju se opšte procedure za vršenje ovlašćenja koja su povereljena Komisiji.

**Član 20****Saradnja i pravo na dobijanje informacija**1. Države članice i Komisija sarađivaće u primeni i praćenju primene ove Uredbe.
2. Da bi izvršila svoje dužnosti prema ovoj Uredbi, Komisija može dobiti sve potrebne informacije od država članica, što će takođe olakšati pružanje informacija od strane avio-prevoznika, licenciranih od strane njihovih nadležnih organa za izdavanje licenci.
3. Države članice će, u skladu sa svojim nacionalnim zakonodavstvom, preduzeti neophodne mere da obezbede odgovarajuću poverljivost informacija koje su primile u skladu sa ovom Uredbom.

**Član 21****Stupanje na snagu**Ova Uredba stupa na snagu sedam (7) dana od dana potpisivanja.Priština, xx.xx.2023\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**Alban Ramabaja**v. d. generalnog direktora |

**ANEKSI**

**INFORMACIONI QË DUHET TË JEPET SIPAS NENEVE 5 DHE 8**

1. Informacioni që duhet të jepet nga një aplikues për herë të parë nga një pikëpamje e përshtatshmërisë financiare

1.1. Llogaritë e brendshme më të fundit të menaxhimit dhe, nëse disponohet, llogaritë me audit për vitin e mëparshëm financiar.

1.2. Një bilanc të planifikuar, përfshirë llogaritë e fitimit dhe humbjes për tre vitet e mëpasshme.

1.3 Bazën për shpenzimet e planifikuara dhe shifrat e të ardhurave për zëra të tillë si lënda djegëse, çmimet dhe tarifat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhatjet e kursit të këmbimit, tatimet e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi, etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

1.4. Detaje të shpenzimeve të ndezjes/nisjes që kanë ndodhur në periudhën nga paraqitja e një aplikimi për fillimin e operimeve dhe një shpjegim se si propozohet të financohen këto shpenzime.

1.5. Detaje të burimeve financiare ekzistuese dhe të planifikuara.

1.6. Detaje të aksionerëve, duke përfshirë shtetësinë dhe tipin e aksioneve që zotërohen dhe Nenet e Shoqërisë. Nëse është pjesë e një grupi sipërmarrjesh, informacion për marrëdhëniet ndërmjet tyre.

1.7. Deklarata të planifikuara të qarkullimit të parave dhe planet e likuiditetit për tre vitet e para të operimit.

1.8. Detaje të financimit të blerjes/qiramarrjes së avionëve, duke përfshirë në rastin e qiramarrjes, afatet dhe kushtet e kontratës.

2. Informacioni që duhet të jepet për vlerësimin e përshtatshmërisë financiare të vazhdueshme të mbajtësve të licencës ekzistuese që planifikojnë një ndryshim në strukturën ose aktivitetin e tyre me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre.

2.1. Nëse nevojitet, bilanci i brendshëm më i fundit i menaxhimit dhe llogaritë me audit për vitin e kaluar financiar.

2.2. Detaje të sakta të të gjitha ndryshimeve të propozuara p. sh. ndryshime të tipit të shërbimit, blerja e sipërmarrjes ose shkrirja e propozuar, modifikime në kapitalin aksionar, ndryshime në aksionerë etj.

2.3. Një bilanc i planifikuar, me një llogari fitimi dhe humbjeje për vitin aktual financiar, duke përfshirë të gjithë ndryshimet e propozuara në strukturë ose aktivitete me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre.

2.4. Shpenzime të kaluara dhe të planifikuara dhe shifra të ardhurash për zëra të tillë si lënda djegëse, çmimet dhe tarifat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhatjet e kursit të këmbimit, tatimet e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

2.5. Deklarata të planifikuara të qarkullimit të parave dhe planet e likuiditetit për vitin e ardhshëm, duke përfshirë të gjitha ndryshimet e propozuara në strukturë ose aktivitete me një lidhje të rëndësishme me financat e tyre.

2.6. Detaje të financimit të blerjes/qiramarrjes së avionëve, duke përfshirë në rastin e qiramarrjes, afatet dhe kushtet e kontratës.

3. Informacioni që duhet dhënë për vlerësimin e përshtatshmërisë financiare të vazhdueshme të mbajtësve ekzistues të licencës.

3.1. Llogaritë me audit jo më vonë se gjashtë muaj nga dita e fundit e vitit financiar përkatës, vetëm nëse parashikohet ndryshe në ligjin kombëtar, nëse është e nevojshme, bilanci i brendshëm më i fundit i menaxhimit.

3.2. Një bilanc i planifikuar, duke përfshirë llogaritë e fitimit dhe humbjes për vitin e ardhshëm.

3.3. Shpenzime të kaluara dhe të planifikuara dhe shifra të ardhurash për zëra të tillë si lënda djegëse, çmimet dhe tarifat, pagat, mirëmbajtja, zhvlerësimi, luhatjet e kursit të këmbimit, tatimet e aeroportit, tatimet e lundrimit ajror, shpenzimet bazë të tregtimit, sigurimi, etj. Parashikimi i të ardhurave/trafikut.

3.4. Deklarata të qarkullimit të parave dhe planet e likuiditetit për vitin pasues.

­­­­­­\_\_\_\_\_\_\_

**ANNEX**

**INFORMATION TO BE PROVIDED PURSUANT TO ARTICLES 5 AND 8**

1. Information to be provided by a first-time applicant from a financial fitness point of view

1.1. The most recent internal management accounts and, if available, audited accounts for the previous financial year.

1.2. A projected balance sheet, including profit-and-loss account, for the following three years.

1.3. The basis for projected expenditure and income figures on such items as fuel, fares and rates, salaries, maintenance, depreciation, exchange rate fluctuations, airport charges, air navigation charges, ground handling costs, insurance, etc. Traffic/revenue forecasts.

1.4. Details of the start-up costs incurred in the period from submission of an application to the commencement of operations and an explanation of how it is proposed to finance these costs.

1.5. Details of existing and projected sources of finance.

1.6. Details of shareholders, including nationality and type of shares to be held, and the Articles of Association. If part of a group of undertakings, information on the relationship between them.

1.7. Projected cash-flow statements and liquidity plans for the first three years of operation.

1.8. Details of the financing of aircraft purchase/leasing including, in the case of leasing, the terms and conditions of contract.

2. Information to be provided for assessment of the continuing financial fitness of existing licence holders planning a change in their structures or in their activities with a significant bearing on their finances

2.1. If necessary, the most recent internal management balance sheet and audited accounts for the previous financial year.

2.2. Precise details of all proposed changes e.g. change of type of service, proposed takeover or merger, modifications in share capital, changes in shareholders, etc.

2.3. A projected balance sheet, with a profit-and-loss account, for the current financial year, including all proposed changes in structure or activities with a significant bearing on finances.

2.4. Past and projected expenditure and income figures on such items as fuel, fares and rates, salaries, maintenance, depreciation, exchange rate fluctuations, airport charges, air navigation charges, ground handling costs, insurance, etc. Traffic/revenue forecasts.

2.5. Cash-flow statements and liquidity plans for the following year, including all proposed changes in structure or activities with a significant bearing on finances.

2.6. Details of the financing of aircraft purchase/leasing including, in the case of leasing, the terms and conditions of contract.

3. Information to be provided for assessment of the continuing financial fitness of existing licence holders

3.1. Audited accounts no later than six months following the last day of the relevant financial year, unless otherwise provided for in national law and, if necessary, the most recent internal management balance sheet.

3.2. A projected balance sheet, including profit-and-loss account, for the forthcoming year.

3.3. Past and projected expenditure and income figures on such items as fuel, fares and rates, salaries, maintenance, depreciation, exchange rate fluctuations, airport charges, air navigation charges, ground handling costs, insurance, etc. Traffic/revenue forecasts.

3.4. Cash-flow statements and liquidity plans for the following year.

**ANEKS**

**INFORMACIJE KOJE SE OBAVEZUJU U SKLADU SA ČLANOVIMA 5 I 8**

1. Informacije koje podnosilac po prvi put treba da pruži sa stanovišta finansijske sposobnosti

1.1. Najnoviji interni računi upravljanja i, ako su dostupni, revidirani računi za prethodnu finansijsku godinu.

1.2. Predviđeni bilans stanja, uključujući račun dobiti i gubitka, za naredne tri godine.

1.3. Osnova za projektovane iznose rashoda i prihoda za stavke kao što su gorivo, tarife i stope, plate, održavanje, depresijacija, fluktuacije deviznog kursa, aerodromske naknade, naknade za vazdušnu navigaciju, troškovi zemaljskog opsluživanja, osiguranje, itd. Prognoze saobraćaja/prihoda.

1.4. Detalji o početnim troškovima nastalim u periodu od podnošenja prijave do početka rada i objašnjenje kako se predlaže finansiranje ovih troškova.

1.5. Detalji postojećih i projektovanih izvora finansiranja.

1.6. Detalji o akcionarima, uključujući nacionalnost i vrstu akcija koje će se držati, i Statut. Ako je deo grupe preduzeća, informacije o odnosu između njih.

1.7. Projektovani izveštaji o tokovima gotovine i planovi likvidnosti za prve tri godine poslovanja.

1.8. Detalji finansiranja kupovine/leasinga aviona uključujući, u slučaju lizinga, odredbe i uslove ugovora.

2. Informacije koje treba obezbediti radi procene stalne finansijske sposobnosti postojećih vlasnika licenci koji planiraju promenu u svojoj strukturi ili u svojim aktivnostima sa značajnim uticajem na njihove finansije

2.1. Ako je potrebno, najnoviji interni bilans stanja i revidirani računi za prethodnu finansijsku godinu.

2.2. Precizni detalji svih predloženih promena npr. promena vrste usluge, predloženo preuzimanje ili spajanje, izmene u osnovnom kapitalu, promene akcionara itd.

2.3. Predviđeni bilans stanja, sa računom dobiti i gubitka, za tekuću finansijsku godinu, uključujući sve predložene promene u strukturi ili aktivnostima koje imaju značajan uticaj na finansije.

2.4. Prethodni i projektovani podaci o rashodima i prihodima na stavkama kao što su gorivo, tarife i stope, plate, održavanje, depresijacija, fluktuacije deviznog kursa, aerodromske naknade, naknade za vazdušnu navigaciju, troškovi zemaljskog opsluživanja, osiguranje, itd. Prognoze saobraćaja/prihoda.

2.5. Izveštaji o tokovima gotovine i planovi likvidnosti za narednu godinu, uključujući sve predložene promene u strukturi ili aktivnostima koje imaju značajan uticaj na finansije.

2.6. Detalji finansiranja kupovine/leasinga aviona uključujući, u slučaju lizinga, odredbe i uslove ugovora.

3. Informacije koje treba obezbediti za procenu stalne finansijske sposobnosti postojećih nosioca licence

3.1. Revidirani računi najkasnije šest meseci nakon poslednjeg dana relevantne finansijske godine, osim ako je drugačije predviđeno nacionalnim zakonom i, ako je potrebno, najnovijim internim bilansom stanja upravljanja.

3.2. Predviđeni bilans stanja, uključujući račun dobiti i gubitka, za narednu godinu.

3.3. Prethodni i projektovani podaci o rashodima i prihodima na stavkama kao što su gorivo, tarife i stope, plate, održavanje, depresijacija, fluktuacije deviznog kursa, aerodromske naknade, naknade za vazdušnu navigaciju, troškovi zemaljskog opsluživanja, osiguranje, itd. Prognoze saobraćaja/prihoda.

3.4. Izveštaji o tokovima gotovine i planovi likvidnosti za narednu godinu.