

LIGJ
Nr.9255, datë 15.7.2004

**PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN “PËR UNIFIKIMIN
E DISA RREGULLAVE PËR TRANSPORTIN AJROR NDËRKOMBËTAR”**

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Konventën “Për unifikimin e disa rregullave për transportin ajror ndërkombëtar”.

Neni 2

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

**Shpallur me dekretin nr.4278, datë 26.7.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Alfred Moisiu**

KONVENTË
PËR UNIFIKIMIN E DISA RREGULLAVE PËR TRANSPORTIN AJROR NDËRKOMBËTAR

Shtetet pjesëmarrëse në këtë Konventë,

Duke njohur kontributin e rëndësishëm të Konventës për unifikimin e disa rregullave lidhur me transportin ajror ndërkombëtar, nënshkruar në Varshavë në 12 tetor 1929, tani e tutje referuar si "Konventa e Varshavës", dhe të instrumenteve të tjera lidhur me harmonizimin e ligjit ndërkombëtar privat ajror,

Duke njohur nevojën për të modernizuar dhe konsoliduar Konventën e Varshavës dhe të instrumenteve që lidhen me të,

Duke njohur rëndësinë e sigurimit të mbrojtjes së interesave të konsumatorëve në transportin ajror ndërkombëtar dhe nevojën për kompensim të barabartë në parimet e kthimit të të drejtave,

Duke riafirmuar dëshirën për një zhvillim të rregullt të veprimeve të transportit ajror ndërkombëtar dhe të lëvizjes së lirë të pasagjerëve, bagazheve dhe mallrave në përputhje me parimet dhe objektivat e Konventës mbi aviacionin civil ndërkombëtar, bërë në Çikago më 7 dhjetor 1944,

Të bindur se veprimi i përbashkët i shteteve për harmonizimin dhe kodifikimin e disa rregullave që rregullojnë transportin ajror të mallrave nëpërmjet një konvente të re është mjeti më i mirë për arritjen e një ekulibri të barabartë të interesave;

Kanë rënë dakord si më poshtë:

KAPITULLI I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1

Fusha e aplikimit

1. Kjo Konventë aplikohet në të gjithë transportin ajror të pasagjerëve, bagazheve ose mallrave që kryhen me avion si shpërblim. Ajo aplikohet me mënyrë të barabartë për transportin falas me avion të kryer nga një ndërmarrje transporti ajror.

2. Për hir të kësaj Konvente, shprehja transport ndërkombëtar nënkupton çdo transport në të cilin, në përputhje me marrëveshjen midis palëve, vendi i nisjes dhe vendi i destinacionit, pavarësisht se ka apo jo një ndërprerje në transport janë të vendosura ose në territoret midis Shteteve Palë ose brenda territorit të njërit Shtet Palë, edhe në rast se ai shtet nuk është Shtet Palë. Transporti ndërmjet dy pikave brenda territorit të një Shteti Palë pa një vend ndalimi të rënë dakord brenda territorit të një Shteti Palë tjetër, nuk është transport ndërkombëtar për hir të kësaj Konvente.

3. Transporti që bëhet nëpërmjet disa transportuesve të njëpasnjëshëm vlerësohet, për hir të kësaj Konvente, të jetë një transport i pandarë, nëse është konsideruar nga palët si një veprim i vetëm, nëse është rënë dakord në formën e një kontrate të vetme apo një serie kontratash dhe nuk humbet karakterin e saj ndërkombëtar, thjesht sepse një kontratë apo seri kontratash duhet të kryhet tërësisht brenda territorit të të njëjtit shtet.

4. Kjo Konventë aplikohet gjithashtu për transport siç parashikohet në kapitullin 5, subjekt i kushteve që përfshihen në të.

Neni 2

Transporti i kryer nga shteti dhe transporti i pakove postare

1. Kjo Konventë aplikohet për transport të kryer nga shteti apo struktura të konstituimit publik në rast se ai është në përputhje me kushtet e parashikuara në nenin 1.

2. Në transportin e pakove postare, transportuesi ka detyrim vetëm administrimin postar përkatës në përputhje me rregullat që aplikohen për marrëdhëniet midis transportuesve dhe administratave postare.

3. Përveç asaj që parashikohet në paragrafin 2 të këtij neni, dispozitat e kësaj Konvente nuk do të aplikohen në transportin e dërgesave postare.

KAPITULLI II

DOKUMENTACIONI DHE DETYRIMET E PALËVE PËR TRANSPORTIN E PASAGJERËVE, BAGAZHEVE DHE MALLRAVE

Neni 3

Pasagjerët dhe bagazhet

1. Lidhur me transportin e pasagjerëve, do të dorëzohet një dokument individual ose kolektiv transporti që përmban:

- a) vendin e nisjes dhe të mbërritjes;
- b) nëse vendi i nisjes dhe i mbërritjes janë brenda territorit të një Shteti Palë të vetëm, duke pasur një ose më shumë vendndalime për të cilat është rënë dakord brenda territorit të një shteti tjetër, të paktën njërin vend të ndalimit.

2. Çdo mjet tjetër që ruan informacionin e treguar në paragrafin 1, mund të zëvendësohet për dërgimin e dokumentit referuar në atë paragraf. Nëse përdoret një mjet tjetër i tillë, transportuesi ofron t'i dorëzojë pasagjerit një deklaratë me shkrim të informacionit të ruajtur.

3. Transportuesi i dorëzon pasagjerit një etiketë identifikimi bagazhi për secilën pjesë të bagazhit të kontrolluar.

4. Pasagjerit i bëhet njoftim me shkrim se kur aplikohet kjo Konventë, ajo rregullon dhe mund të kufizojë detyrimin e transportuesve në rast vdekje apo dëmtimi, dhe për shkatërrimin, humbjen ose dëmtimin e bagazhit, si dhe për vonesat.

5. Mospërputhja me dispozitat e paragrafëve paraardhës nuk prek ekzistencën ose vlefshmërinë e kontratës së transportit, e cila megjithatë i nënshtrohet rregullave të kësaj Konvente, duke përfshirë edhe ato që lidhen me kufizimin e detyrimeve.

Neni 4

Mallrat

1. Lidhur me transportin e mallrave lëshohet një fletëtransporti ajror.

2. Çdo mjet tjetër që dokumenton regjistrimin e transportit që do të kryhet, mund të

zëvendësojë dorëzimin e një fletëtransporti ajror. Në rast se do të përdoren mjete të tjera të tilla, transportuesi, kur kërkohet nga dërguesi, i dorëzon dërguesit një faturë malli që lejon identifikimin e ngarkesës dhe aksesin për informacionin që përmban dokumentacioni i ruajtur me të tilla mjete të tjera.

Neni 5

Përmbajtja e fletëtransportit ajror ose faturës së mallit

Fleta e transportit ajror ose fatura e ngarkesës përmban:

- a) vendin e nisjes dhe të mbërritjes;
- b) nëse vendi i nisjes dhe i mbërritjes janë brenda territorit të një Shteti Palë të vetëm, duke pasur një ose më shumë vendndalime për të cilat është rënë dakord brenda territorit të një shteti tjetër, të paktën njërin vend të ndalimit;
- c) peshën e dërgesës.

Neni 6

Dokumenti për natyrën e mallit

Dërguesit mund t'i kërkohet, nëse është e nevojshme, të plotësojë formalitetet e doganës, policisë dhe të autoriteteve të ngjashme publike, të dorëzojë një dokument që tregon natyrën e mallit. Kjo dispozitë nuk krijon për transportuesin detyrë, detyrim që rrjedh prej kësaj.

Neni 7

Përshkrimi i fletëtransportit ajror

1. Fletëtransporti ajror përgatitet nga dërguesi në tri pjesë origjinale.
2. Pjesa e parë do të shënohet "për transportuesin"; ajo firmoset nga dërguesi. Pjesa e dytë shënohet "për dërguesin"; ajo firmoset nga dërguesi dhe transportuesi. Pjesa e tretë firmoset nga transportuesi që ia dorëzon atë dërguesit pasi është pranuar malli.
3. Firma e transportuesit dhe e dërguesit mund të printohet ose stampohet.
4. Në rast se me kërkesë të dërguesit transportuesi plotëson fletëtransportin ajror, transportuesi konsiderohet, nëse nuk provohet ndryshe, të ketë vepruar në emër të dërguesit.

Neni 8

Dokumentacioni për pakot e përbëra

Kur ka më shumë se një koli:

- a) transportuesi i mallit ka të drejtë t'i kërkojë dërguesit të plotësojë fletëtransporti të veçanta;
- b) dërguesi ka të drejtë t'i kërkojë transportuesit të dorëzojë fletëngarkesa të veçanta kur përdoren mjete të tjera referuar në paragrafin 2 të nenit 4.

Neni 9

Mospërputhja me kërkesat për dokumentet

Mospërputhja me dispozitat e neneve 4 dhe 8 nuk prek ekzistencën apo vlefshmërinë e kontratës së transportit, e cila, megjithatë, i nënshtrohet rregullave të kësaj Konvente, duke përfshirë edhe ato që lidhen me kufizimet e detyrimit.

Neni 10

Përgjegjësia për hollësitë e dokumentacionit

1. Dorëzuesi përgjigjet për korrektësinë e detajeve dhe deklaratave lidhur me ngarkesën e futur prej tij apo në emër të tij në fletëtransportin ajror apo të furnizuar nga ai apo në emër të tij për transportuesin për futjen në faturën e ngarkesës apo në regjistrin e ruajtur me mjete të tjera që i referohen paragrafit 2 të nenit 4. I lartpërmenduri do të aplikohet edhe kur personi që vepron në emër

të dorëzuesit është gjithashtu agjent i transportuesit.

2. Dorëzuesi do të dëmshpërblejë transportuesin për të gjitha dëmet që do të pësojë nga ai apo nga çdo person tjetër për të cilin transportuesi përgjigjet për shkak të çrregullimeve, moskorrektesë apo mosplotësim total të të detajeve apo deklaratave të dhëna nga dorëzuesi apo në emër të tij.

3. Në përputhje me dispozitat e paragrafit 1 dhe 2 të këtij neni, transportuesi do të dëmshpërblejë dorëzuesin kundrejt të gjitha dëmeve të pësuar nga ai apo nga një tjetër person, të cilit dorëzuesi i detyrohet, për shkak të çrregullimeve, moskorrektesës ose mosplotësimit të detajeve dhe deklaratave të futura nga transportuesi ose në emër të tij në faturën e ngarkesës apo në dokumentin e ruajtur sipas mjeteve të tjera referuar në paragrafin 2 të nenit 4.

Neni 11

Vlera dëshmuere e dokumentacionit

1. Fletëngarkesa ajrore apo fatura e mallit është *evidenca e parë* (prima facie) e përfundimit të kontratës, e pranimit të mallit dhe e kushteve të transportimit të përmendura aty.

2. Çdo deklaram në fletëngarkesën ajrore apo në faturën e mallit në lidhje me peshën, dimensionin dhe paketimin e mallit, si dhe ato të lidhura me numrin e kolive janë *evidenca e parë* e fakteve të deklaruara; ato që lidhen me sasinë, volumin dhe kushtet e mallit nuk përbëjnë evidencë për transportuesit, me përjashtim kur ato shprehen dhe deklarohen në fletëtransportin ajror apo në faturën e mallit, kontrolluar nga ai në prezencë të dorëzuesit apo lidhur me kushtet e jashtme të mallit.

Neni 12

E drejta e sistemit të mallit

1. Duke iu nënshtuar detyrimeve për të kryer të gjitha detyrimet sipas kontratës së transportit, dorëzuesi ka të drejtën të sistemojë mallin duke e tërhequr atë në aeroportin e nisjes apo të mbërritjes, apo ta ndalojë atë gjatë udhëtimit, ose duke kërkuar që t'i dorëzohet në vendin e mbërritjes ose gjatë udhëtimit një personi tjetër nga marrësi në dorëzim i caktuar fillimisht, ose duke kërkuar të kthehet në aeroportin e nisjes. Dorëzuesi nuk duhet të ushtrojë të drejtën e sistemit në mënyrë të tillë që të paragjykojë transportuesin apo dorëzuesit e tjerë dhe duhet të rimbursojë çdo shpenzim që lind nga ushtrimi i kësaj të drejte.

2. Nëse është e pamundur për të ushtruar udhëzimet e dorëzuesit, transportuesi duhet të informojë dorëzuesin për këtë.

3. Nëse transportuesi zbaton udhëzimet e dorëzuesit për dispozicionin e mallit pa kërkuar përpilimin e pjesës së fletëtransportit ajror apo faturës së mallit, dorëzuar këtij të fundit, transportuesi do të jetë i detyruar, pa paragjykuar të drejtën e tij të rikuperimit nga dorëzuesi, për çdo dëmtim që mund t'i shkaktohet ndonjë personi, i cili është ligjërish në posedim të asaj pjese të fletëtransportit ajror ose faturës së mallit.

4. E drejta e akorduar dorëzuesit pushon në momentin kur fillon ajo e marrësit në dorëzim sipas nenit 13. Megjithatë, nëse marrësi në dorëzim nuk dëshiron të pranojë mallin, apo nuk arrihet të komunikohet me të, dorëzuesi ruan të drejtën e dispozicionit.

Neni 13

Dorëzimi i mallit

1. Me përjashtim të rastit kur dorëzuesi ka ushtruar të drejtën sipas nenit 12, marrësit në dorëzim i lind e drejta, me arritjen e mallit në vendin e mbërritjes, t'i kërkojë transportuesit që t'i dorëzojë mallin, duke paguar shpenzimet e duhura dhe në përputhje me kushtet e transportit.

2. Nëse nuk bihet dakord ndryshe, është detyrë e transportuesit të njoftojë marrësin në dorëzim sapo të mbërrijë malli.

3. Nëse transportuesi pranon humbjen e mallit, apo nëse malli nuk mbërrin në afatin prej shtatë ditësh, brenda të cilit duhet të arrinte, marrësit në dorëzim i lind e drejta të vërë në zbatim kundrejt transportuesit të drejtat që rrjedhin nga kontrata e transportit.

Neni 14

Imponimi i të drejtave të dorëzuesit dhe të marrësit në dorëzim

Dorëzuesi dhe marrësi në dorëzim respektivisht mund të imponojnë të gjitha drejtat që u jepen atyre në nenin 12 dhe 13, secili në emër të tij, nëse veprojnë në interes të tij apo në interes të një tjetri, në qoftë se ai zbaton detyrimet që imponohen nga kontrata e transportit.

Neni 15

Marrëdhëniet midis dorëzuesit dhe marrësit në dorëzim apo marrëdhëniet reciproke të palëve të treta

1. Nenet 12,13 dhe 14 nuk prekin as marrëdhëniet e dorëzuesit dhe marrësit në dorëzim me njëri-tjetrin, as marrëdhëniet reciproke të palëve të treta, të drejtat e të cilëve burojnë ose nga dorëzuesi, ose nga marrësi në dorëzim.

2. Dispozitat e neneve 12, 13 dhe 14 mund të ndryshohen nga dispozitat e shprehura në fletëtransportin ajror apo faturën e mallit.

Neni 16

Formalitetet e doganave, policisë apo autoriteteve të tjera publike

1. Dorëzuesi duhet të japë informacion dhe dokumente të tilla që janë të nevojshme për të plotësuar formalitetet e doganave, policisë dhe të çdo autoriteti tjetër publik para se malli t'i dorëzohet marrësit në dorëzim. Dorëzuesi i detyrohet transportuesit për çdo dëmtim të shkaktuar nga mungesa, pamjaftueshmëria ose parregullsia e një informacioni apo dokumentacioni të tillë, me përjashtim kur dëmtimi është për faj të transportuesit apo agjentëve dhe njerëzve në shërbim të tij.

2. Transportuesi nuk është i detyruar të hetojë për korrektesën apo mjaftueshmërinë e informacionit apo dokumenteve të tilla.

KAPITULLI III

DETYRIMET E TRANSPORTUESIT DHE SHKALLA E KOMPENSIMIT TË DËMIT

Neni 17

Vdekja dhe dëmtimi i pasagjerëve; dëmtimi i bagazheve

1. Transportuesi përgjigjet për dëmet e shkaktuara në rast vdekjeje apo dëmtimi fizik të pasagjerit vetëm në kushtet kur aksidenti i cili shkakton vdekjen apo plagosjen, ndodh në bordin e avionit apo gjatë ngjitjes dhe zbritjes.

2. Transportuesi është i detyruar për dëmet që shkaktohen në rast të shkatërrimit, humbjes apo dëmtimit të bagazhit të kontrolluar, me kushtin që ngjarja që shkakton shkatërrimin, humbjen apo dëmtimin të ndodhë në bord të avionit apo gjatë një periudhe brenda së cilës bagazhi i kontrolluar ka qenë në ngarkim të transportuesit. Megjithatë, transportuesi nuk përgjigjet nëse dëmtimi ndodh për defekt të brendshëm apo cilësi të dobët të bagazhit. Në rastin e bagazhit të pakontrolluar, duke përfshirë edhe sende personale, transportuesi përgjigjet nëse dëmtimi vjen si rezultat i gabimeve të tij, i agjentëve dhe njerëzve në shërbim të tij.

3. Nëse transportuesi pranon humbjen e bagazhit të kontrolluar, apo nëse bagazhi i kontrolluar nuk mbërrin në afatin e caktuar prej 21 ditësh nga data në të cilën duhej të arrinte, pasagjeri ka të drejtë t'i kërkojë transportuesit të drejtat që rrjedhin nga kontrata e transportit.

4. Nëse nuk specifikohet ndryshe, në këtë Konventë termi "bagazh" nënkupton si bagazhin e kontrolluar, ashtu edhe atë të pakontrolluar.

Neni 18

Dëmtimi i mallit

1. Transportuesi përgjigjet për dëmtimin në rastet e shkatërrimit, humbjes apo dëmtimit të mallit në kushtet kur ngjarja që shkakton dëmtimin ndodh gjatë transportimit ajror.

2. Megjithatë, transportuesi nuk përgjigjet në rastet kur provohet se shkatërrimi, humbja apo dëmtimi i mallit rezulton nga një prej rasteve të mëposhtme:

a) defekt i brendshëm apo cilësi e dobët e mallit;
b) paketim difektoz i mallit nga persona të tjerë që nuk janë transportuesi apo agjentë a njerëz të tjerë në shërbim të tij;

c) një akt lufte apo konflikt i armatosur;

d) një veprim i autoritetit publik që kryhet në lidhje me futjen, daljen apo tranzitin e mallit.

3. Transporti ajror në kuptim të paragrafit 1 të këtij neni përfshin periudhën gjatë së cilës malli është në ngarkim të transportuesit.

4. Periudha e transportit ajror nuk shtrihet në një transportim me tokë, me det apo transport të brendshëm ujor të kryer jashtë një aeroporti. Megjithatë nëse një transport i tillë kryhet në përputhje me një kontratë transporti ajror, për hir të ngarkimit, dërgimit ose transportimit, çdo dëm supozohet, nëse nuk provohet e kundërta, të jetë rezultat i një ngjarjeje, e cila ndodh gjatë transportit ajror. Në rast se një transportues, pa pëlqimin e dërguesit, zëvendëson transportin me një mënyrë tjetër transporti për të gjithë apo një pjesë të transportit për të cilin është rënë dakord në marrëveshje midis palëve për të qenë transport ajror, pra një transport i tillë me një mënyrë tjetër transportimi konsiderohet të jetë brenda periudhës së transportit ajror.

Neni 19

Vonesat

Transportuesi ka përgjegjësi për dëmtimet që shkaktohen në transportin ajror të pasagjerëve, bagazheve apo mallrave. Megjithatë, transportuesi nuk përgjigjet për dëmtimet që shkaktohen nga vonesat, nëse provon se ai, agjentët dhe punonjësit e tij kanë marrë të gjitha masat e nevojshme që kërkohen në mënyrë logjike për të evituar dëmtimet apo se ka qenë e pamundur për atë apo ata të marrin masa të tilla.

Neni 20

Shkarkimi i detyrimit

Në qoftë se transportuesi provon se dëmtimi është shkaktuar apo ndihmuar nga neglizhenca apo ndonjë akt tjetër i gabuar, apo pakujdesi e personit që pretendon dëmshpërblim apo personi nga i cili atij ose asaj i buron e drejta, transportuesi do të jetë plotësisht ose pjesërisht i shkarkuar nga përgjegjësia në raport me personin që ankohet deri në masën që kjo neglizhencë apo pakujdesi ka shkaktuar dëmtimin. Kur për shkak të vdekjes apo plagosjes së një pasagjeri, kompensimi kërkohet nga një person tjetër, përveç pasagjerit, transportuesi do të jetë gjithashtu plotësisht apo pjesërisht i fajësuar deri në masën që ai provon se dëmtimi është shkaktuar apo ndihmuar nga neglizhenca apo veprimi tjetër i gabuar apo pakujdesi e atij pasagjeri. Ky nen aplikohet për të gjitha dispozitat e përgjegjësisive të kësaj Konvente, duke përfshirë edhe paragrafin 1 të nenit 21.

Neni 21

Kompensimi në rast vdekjeje apo plagosjeje të pasagjerit

1. Për dëmtimet që lindin sipas paragrafit 1 të nenit 17, që nuk kalojnë 100 000 të drejtat speciale të përpiluara (SDR) për secilin pasagjer, transportuesi nuk mund të përjashtojë apo kufizojë përgjegjësitë e tij.

2. Transportuesi nuk përgjigjet për dëmtimet që lindin nga paragrafi 1 i nenit 17 deri në shkallën që ato kalojnë 100 000 të drejtat speciale të përpiluara për çdo pasagjer, nëse transportuesi provon se:

a) dëmtimi nuk ishte si rezultat i neglizhencës apo veprimit të gabuar apo pakujdesisë së transportuesit dhe agjentëve e njerëzve në shërbim të tij ose

b) dëmtimi ka qenë thjesht për neglizhencë, veprimit të gabuar apo pakujdesi të një pale të tretë.

Neni 22

Kufizimet e përgjegjësive lidhur me vonesat, bagazhet dhe mallrat

1. Në rastin e dëmtimeve që shkaktohen nga vonesat siç specifikohet në nenin 19, në transportin e pasagjerëve përgjegjësia e transportuesit për çdo pasagjer kufizohet në 4150 të drejta

speciale të përpiluara.

2. Në transportin e bagazheve, përgjegjësia e transportuesit në rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi apo vonese kufizohet në 1000 SDR për secilin pasagjer në rast se pasagjeri, në kohën e kontrollit të bagazhit dhe dorëzimit transportuesit, nuk ka bërë një deklaratë të veçantë interesi për dërgimin në destinacion dhe të ketë paguar një shumë shtesë sipas rastit. Në këtë rast, transportuesi do të ketë përgjegjësinë të paguajë një shumë që nuk kalon shumën e deklaruar, në qoftë se nuk provon se shuma është më e madhe se interesi aktual i pasagjerit në dërgimin në destinacion.

3. Në transportimin e mallrave, përgjegjësia e transportuesit në rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi apo vonese kufizohet në shumën e 17 SDR për kilogram, në rast se dorëzuesi, në kohën e dorëzimit të paketës transportuesit, nuk ka bërë një deklaratë speciale interesi për lëvrimin në destinacion dhe ka paguar një shumë shtesë sipas rastit. Në këtë rast, transportuesi duhet të paguajë një shumë shtesë sipas rastit. Në këtë rast, transportuesi duhet të paguajë një shumë që nuk e kalon shumën e deklaruar, në qoftë se nuk provon se shuma është më e madhe sesa interesi aktual i dërguesit për dërgimin në destinacion.

4. Në rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi ose vonese të një pjese të mallit, apo të një objekti që përfshihet në të, pesha që do të merret në konsideratë në përcaktimin e shumës në të cilën kufizohet përgjegjësia e transportuesit, do të jetë vetëm pesha totale e paketës apo e paketave në fjalë. Megjithatë, kur shkatërrimi, humbja, dëmtimi apo vonesa e një pjese të mallit, apo e një objekti të përfshirë në të, prek vleftën e paketave të tjera të mbuluara nga e njëjta fletëtransporti ajror, apo e njëjta faturë, dhe në rastin kur ato nuk janë lëshuar nga i njëjti regjistër i ruajtur në mënyra të tjera sipas paragrafit 2 të nenit 4, pesha e përgjithshme e një kolie apo kolive të tilla do të merret gjithashtu në konsideratë në përcaktimin e kufirit të përgjegjësisë.

5. Dispozitat e mësipërme të paragrafëve 1 dhe 2 të këtij neni nuk do të aplikohen nëse provohet se dëmtimi ka ardhur si rezultat i një veprimi apo pakujdesie të transportuesit, agjentëve apo punonjësve të tij, bërë me qëllim për të dëmtuar ose pa u menduar dhe me vetëdije që dëmtimi mund të ndodhte; nëse, në rast të një veprimi të tillë apo pakujdesie të një punonjësi apo agjenti, provohet se punonjësi apo agjenti ka vepruar brenda fushës së tij të punës.

6. Kufizimet e përshkruara në nenin 21 dhe në këtë nen nuk mund të pengojnë gjykatën që veç kësaj të akordojë, në përputhje me ligjin, të gjithë apo pjesë të kostos së gjyqit dhe të shpenzimeve të tjera që lindin nga procesi gjyqësor prej ankimit, përfshirë edhe interesat. Klauzola e mësipërme nuk do të aplikohet nëse shuma e dëmtimit të akorduar, duke përjashtuar koston e gjyqit dhe shpenzimet e tjera të procesit gjyqësor, nuk e kalon shumën që ka ofruar transportuesi me shkrim paditësit brenda një periudhe prej 6 muajsh nga dita e zbardhjes së shkakut të dëmtimit apo para fillimit të veprimit, nëse ai ndodh më vonë.

Neni 23

Konvertimi i njësive monetare

1. Shumat e përmendura në termat SDR në këtë Konventë i referohen SDR siç përcaktohen nga Fondi Monetar Ndërkombëtar. Konvertimi i shumave në monedhë kombëtare, në rast procedurash juridike do të bëhet në përputhje me vlerën e monedhës kombëtare, me kushtet e SDR-së në ditën e gjykimit. Vlera e monedhës kombëtare e shprehur në njësi SDR, e një Shteti Palë, i cili është anëtar i FMN-së, do të llogaritet në përputhje me metodën e vlerësimit të aplikuar nga FMN-ja, i vërtetuar në datën e gjykimit për veprimet dhe transaksionet e tij. Vlera e monedhës kombëtare, e shprehur në njësi SDR, e një shteti i cili nuk është anëtar i FMN-së, do të llogaritet në një mënyrë që përcaktohet nga ai shtet.

2. Megjithatë, ato shtete që nuk janë anëtare të Fondit Monetar Ndërkombëtar dhe ligji i të cilave nuk e lejon aplikimin e dispozitave të paragrafit 1 të këtij neni, në kohën e ratifikimit apo hyrjes, apo në çdo kohë pas tyre, mund të deklarojnë se kufiri i përgjegjësisë së transportuesit përshkruar në nenin 21 fiksohet në një shumë prej 15 000 000 njësi monetare për pasagjer në procedurat juridike në territoret e tyre; 62 500 njësi monetare për pasagjer sipas paragrafit 1 të nenit 22; 15 000 njësi monetare për pasagjer përsa i përket paragrafit 2 të nenit 22; dhe 250 njësi monetare për kilogram përsa i përket paragrafit 3 të nenit 22. Kjo njësi monetare korrespondon me 65,5 miligram ar me mijë - finesse 900. Këto shuma mund të konvertohen në njësi monedhe kombëtare në shifra të rrumbullakosura. Konvertimi i këtyre shumave në monedhë kombëtare do të bëhet në përputhje me

ligjin e shtetit përkatës.

3. Llogaritja e përmendur në fjalinë e fundit të paragrafit 1 të këtij neni dhe metoda e konvertimit e përmendur në paragrafin 2 të këtij neni, do të bëhen në mënyrë të tillë që të shprehin në njësi monetare kombëtare të shtetit përkatës sa më shumë që të jetë e mundur vlerën reale për shumat në nenet 21 dhe 22, siç do të rezultojnë nga aplikimi i tri fjalive të para të paragrafit 1 të këtij neni. Shtetet Palë do t'i komunikojnë depozituesit mënyrën e llogaritjes në zbatim të paragrafit 1 të këtij neni, apo rezultatit të konvertimit në paragrafin 2 të këtij neni sipas rastit, kur depozitojnë një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi apo hyrjeje në këtë Konventë dhe kurdoherë që ka ndryshim në ndonjërin prej tyre.

Neni 24

Rishikimi i kufizimeve

1. Pa paragjykuar dispozitat e nenit 25 të kësaj Konvente dhe në përputhje me paragrafin 2 më poshtë, kufizimet e përgjegjësisë përshkruar në nenet 21, 22 dhe 23, do të rishikohen nga depozituesi në intervale kohore 5-vjeçare, rishikimi i parë duke filluar në fund të vitit të pestë, duke filluar nga data e hyrjes në fuqi të kësaj Konvente, dhe nëse kjo Konventë nuk hyn në fuqi brenda 5 vjetëve nga data e hapjes së procedurës për firmosje, brenda vitit të parë të hyrjes së saj në fuqi, duke iu referuar edhe një faktori inflacioni që i korrespondon shkallës së akumuluar të inflacionit që nga rishikimi i parë apo në instancën e parë që nga data e hyrjes në fuqi të Konventës. Masa e shkallës së inflacionit që do të përdoret në përcaktimin e faktorit inflacion do të jetë mesatarja e shkallës vjetore e rritjes apo pakësimit në indeksin e çmimeve të konsumit të shteteve, monedhat e të cilave përfshijnë SDR-në e përmendur në paragrafin 1 të nenit 23.

2. Në rast se rishikimi, të cilit i referohet në paragrafët e mësipërm, arrin në konkluzionin se inflacioni ka kaluar 10%, depozituesi do të njoftojë Shtetet Palë për një rishikim të kufijve të përgjegjësisë. Çdo rishikim i tillë do të bëhet 6 muaj mbas njoftimit të Shteteve Palë. Në qoftë se brenda tre muajve pas njoftimit të Shteteve Palë, pjesa më e madhe e Shteteve Palë shprehin disapprovimin e tyre, rishikimi nuk do të bëhet efektiv dhe depozituesi do ta referojë çështjen në një takim të Shteteve Palë. Depozituesi do të njoftojë menjëherë të gjitha Shtetet Palë për hyrjen në fuqi të ndonjë rishikimi.

3. Pavarësisht nga paragrafi 1 i këtij neni, procedura së cilës i referohet paragrafi 2 i këtij neni do të aplikohet në çdo kohë, nëse një e treta e Shteteve Palë shprehin dëshirën për këtë veprim dhe me kusht që faktori inflacion, të cilit i referohet paragrafi 1, të ketë kaluar 30 % që nga rishikimi i parë ose që nga data e hyrjes në fuqi të kësaj Konvente, nëse nuk ka pasur rishikim të mëparshëm. Rishikimet në vazhdimësi që përdorin procedurën e përshkruar në paragrafin 1 të këtij neni do të bëhen në intervale 5-vjeçare, duke filluar nga fundi i vitit të pestë që pason datën e rishikimeve sipas këtij paragrafi.

Neni 25

Përcaktimi për kufizimet

Një transportues mund të parashikojë që kontrata e transportit t'u nënshtrohet kufizimeve më të mëdha të përgjegjësisë se ato që parashikohen në këtë Konventë ose për të mos pasur fare kufizime për detyrimin.

Neni 26

Pavlefshmëria e dispozitave kontraktuale

Çdo dispozitë që tenton të çlirojë transportuesin nga detyrimi apo të përcaktojë një kufizim më të ulët sesa ai i përcaktuar në këtë Konventë do të zhvlerësohet, por zhvleftësimi i një dispozite të tillë nuk presupozon zhvlerësimin e të gjithë kontratës, e cila mbetet subjekt i dispozitave të kësaj Konvente.

Neni 27

Liria për kontratën

Asgjë që përfshihet në këtë Konventë nuk do ta pengojë transportuesin të refuzojë hyrjen në kontrata transporti, të heqë dorë nga çdo e drejtë dhe mbrojtje që parashikohet nga kjo Konventë apo të parashtrijë kushte që nuk bien në kundërshtim me dispozitat e kësaj Konvente.

Neni 28 **Parapagimet**

Në rastin e aksidenteve ajrore, të cilat shkaktojnë vdekje apo plagosje të pasagjerëve, kur kërkohet nga legjislacioni i vendit, transportuesi i bën parapagim pa vonesë një personi natyral apo personave, të cilëve u lind e drejta të kërkojnë kompensim për të përballuar nevojat ekonomike imediate të këtyre personave. Të tilla parapagime nuk përbëjnë njohje të detyrimeve dhe mund të zbriten nga shumat që paguhet për pasojë nga transportuesi për dëmtimin.

Neni 29 **Baza e pretendimit**

Në transportimin e pasagjerëve, bagazheve dhe mallrave, çdo veprim për dëmtimet, sado i bazuar, sipas kësaj Konvente, në kontratë apo ndryshe, duhet t'u nënshtrohet kushteve dhe këtyre kufizimeve të detyrimit siç përcaktohet në këtë Konventë, pa paragjykimin se cilët janë personat që kanë të drejtën e pretendimit dhe cilat janë të drejtat e tyre respektive. Në çdo lloj veprimi të tillë, ndëshkues, përjashtues apo jokompensues, dëmtimet nuk kompensohen.

Neni 30 **Punonjësit, agjentët, bashkimi i pretendimeve**

1. Nëse ndërmerret një veprim kundër një punonjësi të transportuesit që rrjedh nga dëmtimi që ka të bëjë me Konventën, ky punonjës apo agjent, nëse provohet se ka vepruar brenda fushës së tij të punës, ka të drejtë të shfrytëzojë kushtet dhe kufizimet e detyrimit, të cilat i njihen edhe vetë transportuesit sipas kësaj Konvente.

2. Bashkimi i shumave që kompensohen nga transportuesi, punonjësit dhe agjentët e tij nuk duhet të kalojë kufijtë e caktuar.

3. Me përjashtim të transportit të mallrave, dispozitat e paragrafëve 1 dhe 2 të këtij neni nuk aplikohen nëse provohet se dëmtimi ka rezultuar nga një veprim apo pakujdesi e punonjësit ose e agjentit, i bërë me qëllim për të shkaktuar dëmin ose pa u menduar dhe duke e ditur që ky dëm mund të ndodhte.

Neni 31 **Njoftimi në kohë për ankesat**

1. Marrja pa ankesë e bagazhit apo ngarkesës së kontrolluar nga personi që ka këtë të drejtë është tregues *prima facie* se bagazhi apo malli është dorëzuar në kushte të mira dhe në përputhje me dokumentin e transportit ose me regjistrin që ruhet me mënyra të tjera referuar në paragrafin 2 të nenit 3 dhe paragrafin 2 të nenit 4.

2. Në rast dëmtimi, personi që ka të drejtën e dërgesës duhet t'i ankohet transportuesit pas zbulimit të dëmtimit dhe jo më vonë se 7 ditë nga dita e marrjes, në rastin e bagazhit të kontrolluar, dhe 14 ditë nga data e marrjes së ngarkesës. Në rast vonese, ankimi duhet të bëhet jo më vonë se 21 ditë nga data në të cilën bagazhi apo ngarkesa është vënë në dispozicion të tij.

3. Çdo ankesë duhet të bëhet me shkrim dhe të jepet apo të dërgohet brenda kohës së caktuar.

4. Nëse nuk bëhet ankim brenda kohës së caktuar, nuk ndërmerret veprim kundër transportuesit, me përjashtim të rastit të mashtrimit nga ana e tij.

Neni 32 **Vdekja e personit përgjegjës**

Në rast të vdekjes së personit përgjegjës, veprimi për dëmtimet bëhet në përputhje me kushtet e kësaj Konvente, kundër atyre personave që përfaqësojnë ligjërisht pasurinë e atij apo asaj.

Neni 33
Juridiksioni

1. Një veprim për dëmtim mund të paditet në territorin e njërit nga Shtetet Palë ose në gjykatën e vendit të transportuesit ose të vendit kryesor të biznesit, ose atje ku ai ka një vend biznesi ku është bërë kontrata, ose në gjykatën e vendit të destinacionit.

2. Lidhur me dëmtimet që rrjedhin nga vdekja apo plagosja e një pasagjeri, një veprim mund të ndërmerret në një nga gjykatat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni ose në territorin e një Shteti Palë, në të cilin, në kohën e aksidentit, pasagjeri ka pasur rezidencën kryesore dhe të përhershme dhe nga i cili transportuesi kryen shërbime për transportin ajror të pasagjerëve me avionin e tij ose me avionin e një transportuesi tjetër, në zbatim të një marrëveshjeje tregtare dhe në të cilin transportuesi kryen biznesin e tij të transportit ajror të pasagjerëve nga ambientet e marra me qira ose të poseduara nga vetë transportuesi ose nga një transportues tjetër me të cilin ai ka një marrëveshje tregtare.

3. Për hir të paragrafit 2,

a) “marrëveshje tregtare” nënkupton një marrëveshje ndryshe nga një marrëveshje agjencie, e bërë ndërmjet transportuesve dhe lidhur me dhënien e shërbimeve të tyre të përbashkëta për transportin ajror të pasagjerëve;

b) “rezidencë kryesore dhe e përhershme” nënkupton vendbanimin e caktuar dhe të përhershëm të pasagjerit në kohën e aksidentit. Kombësia e pasagjerit në këtë rast nuk është faktor përcaktues.

4. Çështja e procedurës rregullohet me ligj të gjykatës që merret me rastin.

Neni 34
Arbitrazhi

1. Sipas dispozitave të këtij neni, palët në kontratën për transportin e mallrave mund të përcaktojnë se çdo mosmarrëveshje lidhur me detyrimet e transportuesit sipas kësaj Konvente zgjidhen me arbitrazh. Kjo marrëveshje bëhet me shkrim.

2. Procedimet e arbitrazhit sipas kërkesës së paditësit do të zhvillohen në një nga juridiksionet, e përmendura në nenin 33.

3. Gjykatësi apo gjykata e arbitrazhit aplikon dispozitat e kësaj Konvente.

4. Dispozitat e paragrafëve 2 dhe 3 të këtij neni konsiderohen të jenë pjesë e çdo klauzole apo marrëveshje arbitrazhi dhe çdo kusht i kësaj klauzole apo marrëveshje që nuk përputhet me këto, është i pavlefshëm.

Neni 35
Kufizimi i veprimeve

E drejta ndaj dëmtimit shuhet nëse një veprim nuk ndërmerret brenda një periudhe prej dy vjetësh, duke e llogaritur nga data e mbërritjes në destinacion ose nga data në të cilën avioni duhej të mbërrinte, ose nga data në të cilën ndalohej transportimi.

2. Mënyra e llogaritjes së asaj periudhe përcaktohet sipas ligjit të gjykatës që merret me rastin.

Neni 36
Transportimet e njëpasnjëshme

1. Kur transportimi duhet të kryhet me transportues të ndryshëm të njëpasnjëshëm dhe sipas përcaktimit të bërë në paragrafin 3 të nenit 1, çdo transportues që pranon pasagjerë, bagazhe ose mall i nënshtrohet rregullave të përcaktuara në këtë Konventë dhe konsiderohet të jetë një nga palët në kontratën e transportit, për aq sa kontrata ka të bëjë me atë pjesë të transportit që kryhet nën mbikëqyrjen e saj.

2. Në rastet e transportit të kësaj natyre, pasagjeri apo çdo person tjetër me të drejtë për kompensim, mund të ndërmarrë veprim vetëm ndaj transportuesit që ka kryer transportin gjatë të cilit ka ndodhur aksidenti apo vonesa, përjashtuar rastin, kur sipas një marrëveshjeje ekspres, transportuesi i parë ka marrë përsipër detyrimin për të gjithë udhëtimin.

3. Për sa i përket bagazhit apo mallit, pasagjeri ose dërguesi ka të drejtë për veprim ndaj transportuesit të parë dhe pasagjeri apo dërguesi, që ka të drejtën e dërgesës, ka të drejtë për veprim ndaj transportuesit të fundit dhe më tej, secili mund të ndërmarrë veprim ndaj transportuesit që kreu transportin gjatë të cilit ndodhi shkatërrimi, humbja, dëmtimi ose vonesa. Këta transportues do të jenë përgjegjës së bashku ose veçmas ndaj pasagjerit, dërguesit apo pritësit.

Neni 37

E drejta e rekursit ndaj personave të tretë

Asgjë në këtë Konventë nuk paragjykon çështjen, nëse një person përgjegjës për dëmtime, sipas dispozitave të saj, ka të drejtën e rekursit ndaj çdo personi tjetër.

KAPITULLI IV NGARKESA E KOMBINUAR

Neni 38

Ngarkesa e kombinuar

1. Në rastin e transportimit të kombinuar, të kryer pjesërisht nëpërmjet ajrit dhe pjesërisht me mënyrë tjetër transporti, do të aplikohen dispozitat e kësaj Konvente, subjekt i paragrafit 4 të nenit 18, vetëm për transportimin nga ajri, nëse transportimi nga ajri përcaktohet sipas nenit 1.

2. Në këtë Konventë asgjë nuk i pengon palët, në rastin e transportimit të kombinuar, të përfshijnë në dokumentin e transportimit përmes ajrit, të kushteve që lidhen me mënyrat e tjera të transportimit, nëse dispozitat e kësaj Konvente shihen si të lidhura me transportimin ajror.

KAPITULLI V TRANSPORTIMI ME AJËR I KRYER NGA NJË PERSON NDRYSHE NGA TRANSPORTIMI I KONTRAKTUAR

Neni 39

Transportuesi i kontraktuar; transportuesi aktual

Dispozitat e këtij kapitulli aplikohen kur një person (më poshtë me referim “transportuesi kontraktues”) në parim bën një kontratë, që rregullohet nga kjo Konventë, me një pasagjer apo dërgues, apo me një person që vepron në emër të pasagjerit apo dërguesit dhe një person tjetër (më poshtë me referimin “transportuesi aktual”), kryen, në bazë të autoritetit nga transportuesi kontraktues, të gjithë apo pjesë të transportimit, por lidhur me këtë pjesë, nuk është transportues në vazhdim (i njëpasnjëshëm) brenda kuptimit të kësaj Konvente. Një autoritet i tillë merret i mirëqenë në mungesë të provës për të kundërtën.

Neni 40

Detyrimi përkatës i transportuesit të kontraktuar dhe aktual

Nëse një transportues i momentit kryen të gjithë apo një pjesë të transportit që, sipas kontratës referuar në nenin 39 udhëhiqet nga kjo Konventë, si kontraktuesi i kontraktuar dhe ai aktual, nëse nuk parashikohet ndryshe në këtë kapitull, do të jenë subjekt i rregullave të kësaj Konvente, i pari për të gjithë transportin e përcaktuar në kontratë, i fundit për transportin që ai kryen.

Neni 41

Detyrimi reciprok

1. Veprimet dhe mungesat e transportuesit të momentit dhe të ndihmësve e agjentëve të vet që veprojnë brenda hapësirës së punësimit të tyre, lidhur me transportimin e kryer nga transportuesi aktual, konsiderohen të jenë edhe ato të transportuesit kontraktues.

2. Veprimet dhe mosveprimet e transportuesit kontraktues dhe të ndihmësve e agjentëve të vet, që veprojnë brenda hapësirës së punësimit të tyre, lidhur me transportimin e kryer nga

transportuesi aktual, konsiderohen të jenë edhe ato të transportuesit aktual. Gjithsesi, asnjë veprim apo mungesë mosveprimi nuk e lidh transportuesin aktual me detyrimin duke tejkaluar masat referuar në nenet 21, 22, 23 dhe 24, çdo marrëveshje e veçantë sipas së cilës transportuesi i kontraktuar merr përsipër detyrimet që nuk i imponohen nga kjo Konventë apo çdo lloj heqje dorë nga të drejtat apo mbrojtje e siguruar nga kjo Konventë apo çdo deklaram i veçantë interesi për çuarjen në destinacion të parashikuar në nenin 22, nuk ka efekt tek transportuesi i momentit nëse nuk bihet dakord nga ai.

Neni 42

Adresimi i ankesave dhe instruksioneve

Çdo ankesë e bërë apo instruksion dhënë sipas kësaj Konvente transportuesit do të ketë të njëjtin efekt, pavarësisht se i adresohet transportuesit kontraktues apo transportuesit aktual. Megjithatë, instruksionet referuar nenit 12 do të jenë efektive vetëm nëse i adresohen transportuesit kontraktues.

Neni 43

Punonjësit e shërbimit dhe agjentët

Përsa i përket transportit të kryer nga transportuesi aktual, çdo punonjës shërbimi apo agjent i tij, apo i transportuesit kontraktues, nëse provon se ka vepruar brenda fushës së tij të punës, ka të drejtën të shfrytëzojë kushtet dhe kufizimet e përgjegjësisë të cilat aplikohen sipas kësaj Konvente për transportuesin punonjës apo agjentë të të cilit ata janë, në qoftë se nuk provohet se ata kanë vepruar në një mënyrë që shmang kufizimet e përgjegjësisë për t'u përputhur me këtë Konventë.

Neni 44

Bashkimi i dëmtimeve

Lidhur me transportin e kryer nga transportuesi aktual, bashkimi i shumave të kompensueshme nga ai transportues dhe transportuesi kontraktues dhe nga punonjësit dhe agjentët e tyre që veprojnë brenda fushës së tyre të punësimit, nuk mund të kalojnë shumë më të madhe që mund të jepet ose ndaj transportuesit kontraktues, ose ndaj transportuesit aktual sipas kësaj Konvente, por asnjë nga personat e përmendur nuk plotëson kushtet për të marrë një shumë që kalon kufirin e aplikueshëm për atë person.

Neni 45

Adresimi i pretendimeve

Lidhur me transportin e kryer nga transportuesi aktual, mund të ndërmerret një veprim për dëmtimet nga paditësi kundër atij transportuesi ose transportuesit kontraktues, ose kundër të dyve së bashku apo veçmas. Nëse veprimi merret kundërt vetëm njërit prej transportuesve, ai transportues ka të drejtë t'i kërkojë transportuesit tjetër të bashkohet në procedurat në vijim. Procedurat dhe efektet udhëhiqen nga ligji dhe gjykata që merret me rastin në fjalë.

Neni 46

Juridiksioni shtesë

Çdo veprim për dëmtimet e parashikuara në nenin 45 duhet të ndërmerret nga paditësi në territorin e një prej Shteteve Palë ose para një gjykate para së cilës mund të merret një veprim kundër transportuesit kontraktues siç parashikohet në nenin 33, ose para gjykatës që ka juridiksion në vendin ku transportuesi aktual ka rezidencën ose vendin kryesor të biznesit.

Neni 47

Pavlefshmëria e dispozitave kontraktuale

Çdo dispozitë kontraktuale që tenton të çlirojë transportuesin kontraktues apo atë aktual nga

përgjegjësia sipas këtij kapitulli apo për të përcaktuar një kufi më të ulët sesa ai që aplikohet sipas këtij kapitulli do të jetë e pavlefshme, por pavlefshmëria e një dispozite të tillë nuk nënkupton pavlefshmërinë e të gjithë kontratës që mbetet subjekt i dispozitave të këtij kapitulli.

Neni 48

Marrëdhëniet reciproke të transportuesve kontraktues dhe aktualë

Përveç siç parashikohet në nenin 45, asgjë në këtë kapitull nuk prek të drejtat dhe detyrimet e transportuesve midis tyre, duke përfshirë çdo të drejtë për rekurs ose zhdëmtim.

KAPITULLI VI DISPOZITA TË TJERA

Neni 49

Aplikimi i detyrueshëm

Çdo klauzolë që përfshihet në kontratën e transportit dhe të gjitha marrëveshjet e veçanta që bëhen para se të ndodhë dëmtimi, sipas të cilave palët pretendojnë të shkelin rregullat e përcaktuara sipas kësaj Konvente, nëse vendosin ose jo të zbatojnë ligjin apo të ndryshojnë rregullat e juridiksionin, do të jetë e pavlefshme.

Neni 50

Sigurimet

Shtetet Palë kërkojnë që transportuesit e tyre të kenë sigurimet e kërkuara që mbulojnë detyrimet e tyre sipas kësaj Konvente. Një transportuesi mund t'i kërkohet nga Shteti Palë ku ai operon të paraqesë evidencë se ai ka sigurime të përshtatshme që mbulojnë detyrimet sipas kësaj Konvente.

Neni 51

Transporti i kryer në kushte të jashtëzakonshme

Dispozitat e neneve 3 deri 5, 7 dhe 8, lidhur me dokumentacionin e transportit, nuk aplikohen në rast transporti të kryer në rrethana të jashtëzakonshme jashtë fushës normale të biznesit të transportuesit.

Neni 52

Përkufizimi i ditëve

Shprehja “ditët”, kur përdoret në këtë Konventë, nënkupton ditë kalendarike, jo ditë pune.

KAPITULLI VII DISPOZITA PËRFUNDIMTARE

Neni 53

Nënshkrimi, ratifikimi dhe hyrja në fuqi

1. Kjo Konventë do të jetë e hapur për nënshkrim në Montreal, më 28.5.1999 nga shtetet pjesëmarrëse në Konferencën Ndërkombëtare mbi Ligjin Ajror, mbajtur në Montreal nga 10 deri 28 maj 1999. Pas 28 Maj 1999, Konventa do të jetë e hapur për nënshkrim për të gjitha shtetet në zyrën qendrore të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil në Montreal deri sa të hyjë në fuqi në përputhje me paragrafin 6 të këtij neni.

2. Kjo Konventë gjithashtu do të jetë e hapur për nënshkrim nga organizatat rajonale të integritimit ekonomik. Për hir të kësaj Konvente, “Organizatë e Integritimit Ekonomik Rajonal” nënkupton çdo organizatë të përbërë nga shtete sovraane të një rajoni të dhënë, e cila ka kompetencë lidhur me disa çështje që udhëhiqen nga kjo Konventë dhe është e autorizuar në kohë të nënshkruajë, ratifikojë, pranojë, aprovojë dhe t'i bashkohet kësaj Konvente. Referenca e “Shtetit Palë” ose

“Shteteve Palë” në këtë Konventë, ndryshe nga paragrafi 2 i nenit 1, paragrafi 1(b) i nenit 3, paragrafi (b) i nenit 5, nenet 23, 33, 46 dhe paragrafi (b) i nenit 57, aplikohen në mënyrë të barabartë për një organizatë integrimi ekonomik rajonal. Për hir të nenit 24, referencat për “një shumicë Shtetesh Palë” dhe “një e treta e Shteteve Palë” nuk aplikohen për një organizatë integrimi ekonomik rajonal.

3. Kjo Konventë do t'i nënshtrohet ratifikimit nga shtetet dhe nga organizatat e integritit ekonomik rajonal, të cilat e kanë nënshkruar atë.

4. Çdo shtet apo organizatë integrimi ekonomik rajonal që nuk nënshkruan këtë Konventë, mund ta pranojë, aprovojë apo bashkohet me të në çdo kohë.

5. Instrumentet e ratifikimit, pranimit aprovimit ose bashkimit depozitohen pranë Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, e cila këtu përcaktohet si depozituesi.

6. Konventa hyn në fuqi në ditën e 60, pas datës së depozitimit të instrumentit të 30-të të ratifikimit, pranimit, aprovimit apo bashkimit me depozituesin ndërmjet shteteve që kanë depozituar instrumente të tilla. Instrumenti i depozituar nga një organizatë integrimi ekonomik rajonal nuk do të merret parasysh për hir të këtij paragrafi.

7. Për shtete të tjera dhe organizata të integritit ekonomik rajonal, kjo Konventë bëhet efektive 60 ditë nga data e depozitimit të instrumentit të ratifikimit, pranimit, miratimit ose bashkimit.

8. Depozituesi njofton menjëherë të gjithë nënshkruesit dhe Shtetet Palë për:

a) çdo nënshkrim të kësaj Konvente dhe datën e tij;

b) çdo depozitim të instrumentit të ratifikimit, pranimit, miratimit, bashkimit dhe datës së tij;

c) datën e hyrjes në fuqi të kësaj Konvente;

d) datën e hyrjes në fuqi të çdo rishikimi të kufizimeve të detyrimeve të vendosura sipas kësaj Konvente;

e) çdo denoncim sipas nenit 54.

Neni 54

Denoncimi

1. Çdo Shtet Palë mund ta denoncojë këtë Konventë duke njoftuar me shkrim depozituesin.

2. Denoncimi bëhet efektiv 180 ditë pas datës në të cilën merr njoftim depozituesi.

Neni 55

Marrëdhëniet me instrumente të konventave të tjera të Varshavës

Kjo Konventë mbizotëron mbi çdo rregull që aplikohet në transportin ajror ndërkombëtar:

1. ndërmjet Shteteve Palë në këtë Konventë, në sajë të atyre shteteve që zakonisht janë Palë:

c) në Konventën për unifikimin e disa rregullave lidhur me transportin ndërkombëtar ajror, nënshkruar në Varshavë më 12 tetor 1929 (më pas, e quajtur Konventa e Varshavës);

d) në protokollin për amendimin e Konventës për unifikimin e disa rregullave lidhur me transportin ndërkombëtar ajror, nënshkruar në Varshavë më 12 tetor 1929, bërë në Hagë në 28 shtator 1955 (më pas i quajtur Protokollin i Hagës);

e) në Konventën, shtesë e Konventës së Varshavës për unifikimin e disa rregullave lidhur me transportin ajror ndërkombëtar, kryer nga një person tjetër, ndryshe nga transportuesi kontraktues, nënshkruar në Guadalajara më 18 shtator 1961 (më pas, quajtur Konventa e Guadalajarës);

f) në protokollin për amendimin e Konventës për unifikimin e disa rregullave lidhur me transportin ndërkombëtar ajror, nënshkruar në Varshavë më 12 tetor 1929, bërë në Hagë më 28 shtator 1955 nënshkruar në Guatemala më 8 mars 1971 (më pas, quajtur Protokollin i Guatemalës);

g) në protokollin shtesë nr.1-3 dhe në protokollin e Montrealit nr.4 për amendimin e Konventës së Varshavës, siç është amenduar nga Protokollin i Hagës ose Konventa e Varshavës siç është amenduar nga të dyja Protokollin i Hagës dhe Protokollin i Guatemalës, nënshkruar në Montreal në 25 shtator 1975 (më pas, i quajtur Protokollin i Montrealit) ose

2. brenda territorit të çdo Shteti të vetëm Palë të kësaj Konvente në sajë të atij shteti, duke qenë Palë në një apo më shumë nga instrumentet referuar në nënparagrafët (a) deri (e) më sipër.

Neni 56

Shtetet me më shumë se një sistem legjislativ

1. Nëse një shtet ka dy apo më shumë njësi territoriale në të cilat aplikohen sisteme të ndryshme legjislativore në lidhje me çështjet me të cilat merret kjo Konventë, ai mund të deklarojë në kohën e nënshkrimit, ratifikimit, pranimit, aprovimit ose bashkimit, se kjo Konventë shtrihet në të gjitha njësitë e tij territoriale ose në një ose më shumë prej tyre dhe mund ta modifikojë këtë deklaratë, duke bërë një deklaratë tjetër në çdo kohë.

2. Çdo deklaratë e tillë do t'i njoftohet depozituesit dhe do të shprehë qartë njësitë territoriale në të cilat do të aplikohet Konventa.

3. Lidhur me një Shtet Palë që bën këtë deklaratë:

a) referencat në nenin 28 për "monedhë kombëtare" do të interpretohen se i referohen monedhës së njësisë territoriale përkatëse të atij shteti dhe

(b) referenca në nenin 28 për "ligjin kombëtar" do të interpretohet se i referohet njësisë territoriale përkatëse të atij shteti.

Neni 57

Rezervat

Nuk mund të shprehën rezerva ndaj kësaj Konvente duke përjashtuar që një Shtet Palë në çdo kohë mund të deklarojë me një njoftim drejtuar depozituesit se kjo Konventë nuk do të aplikohet për:

a) transport ndërkombëtar ajror i kryer dhe i ndërmarrë direkt nga ai Shtet Palë për qëllime jokomerciale lidhur me funksionet dhe detyrat e tij si një shtet sovran dhe/ose

b) transportin e personave, mallrave dhe bagazheve për autoritetet e tij ushtarake në aviona të regjistruar ose të marrë me qira nga Shteti Palë, kapaciteti i të cilëve në tërësi është i rezervuar ose bërë në emër të këtyre autoriteteve.

Të plotëfuqishmit nënshkrues, me autorizim të plotë, kanë nënshkruar këtë Konventë.

Bërë në Montreal në 28 maj të vitit 1999, në gjuhët angleze, arabe, kineze, franceze, ruse dhe spanjolle, të gjitha tekstet duke qenë autentikisht të barabarta. Kjo Konventë do të mbetet e depozituar në arkivat e Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil, ndërsa kopjet e vërtetuara lidhur me të do t'i transmetohen nga depozituesi të gjitha Shteteve Palë të kësaj Konvente, si dhe të gjitha Shteteve Palë të Konventës së Varshavës, Protokollit të Hagës, Konventës së Guadalajarës, Protokollit të Guatemalës dhe Protokolleve të Montrealit.