

LIGJ Nr.9255, date 15.7.2004

PER ADERIMIN E REPUBLIKES SE SHQIPERISE NE KONVENTEN "PER UNIFIKIMIN E DISA RREGULLAVE PER TRANSPORTIN AJROR NDERKOMBETAR"

VENDOSI:

Ne mbështetje te neneve 78, 83 pika 1 dhe 121 pika 1 te Kushtetutës, me propozimin e Këshillit te Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKES SE SHQIPERISE

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon ne Konventën "Për unifikimin e disa rregullave për transportin ajror ndërkombëtar".

Neni 2

Ky ligj hyn ne fuqi 15 dite pas botimit ne Fletoren Zyrtare.

Shpallur me dekretin nr .4278, date 26.7.2004 te Presidentit te Republikës se Shqipërisë, Alfred Moisiu

KONVENTE
PER UNIFIKIMIN E DISA RREGULLAVE PER TRANSPORTIN AJROR
NDERKOMBETAR

Shtetet pjesëmarrëse ne këtë Konvente,

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

Duke njohur nevojën për te modernizuar dhe konsoliduar Konventën e Varshaves dhe te instrumenteve qe lidhen me te,

Duke njohur rendësin e sigurimit te mbrojtjes se interesave te konsumatoreve ne transportin ajror ndërkombëtar dhe nevojën për kompensim te barabarte ne parimet e kthimit te te drejtave,

Duke riafirmuar dëshirën për një zhvillim te rregullt te veprimeve te transportit ajror ndërkombëtar dhe te lëvizjes se lire te pasagjereve, bagazheve dhe mallrave ne përputhje me parimet dhe objektivat e Konventës mbi aviacionin civil ndërkombëtar, bere ne Çikago me 7 dhjetor 1944,

Te bindur se veprimi i përbashkët i shteteve për harmonizimin dhe kodifikimin e disa rregullave qe rregullojnë transportin ajror te mallrave nëpërmjet një konvente te re është mjeti me i mire për arritjen e një ekuilibri te barabarte te interesave;

Kane rene dakord si me poshtë:

KAPITULLI I

DISPOZITA TE PERGJITHSHME

Neni 1

Fusha e aplikimit

1. Kjo Konvente aplikohet ne te gjithë transportin ajror te pasagjereve, bagazheve ose mallrave qe kryhen me avion si shpërblim. Ajo aplikohet me mënyrë te barabarte për transportin falas me avion te kryer nga një ndërmarrje transporti ajror.
2. Për hir te kësaj Konvente, shprehja transport ndërkombëtar nënkupton çdo transport ne te cilin, ne përputhje me marrëveshjen midis palëve, vendi i nisjes dhe vendi i destinacionit, pavarësisht se ka apo jo një ndërprerje ne transport janë te vendosura ose ne territoret midis Shteteve Pale ose brenda territorit te njërit Shtet Pale, edhe ne rast se ai shtet nuk është Shtet Pale. Transporti ndërmjet dy pikave brenda territorit te një Shteti Pale pa një vend ndalimi te rene dakord brenda territorit te një Shteti Pale tjetër, nuk është transport ndërkombëtar për hir te kësaj Konvente.
3. Transporti qe behet nëpërmjet disa transportuesve te njëpasnjëshëm vlerësohet, për hir te kësaj Konvente, te jete një transport i pandare, nëse është konsideruar nga palët si një veprim i vetëm, nëse është rene dakord ne formën e një kontrate te vetme apo një serie kontratash dhe nuk humbet karakterin e saj ndërkombëtar, thjesht sepse një kontrate apo seri kontratash duhet te kryhet tërësisht brenda territorit te te njëjtit shtet.
4. Kjo Konvente aplikohet gjithashtu për transport siç parashikohet ne kapitullin 5, subjekt i kushteve qe përfshihen ne te.

Neni 2

Transporti i kryer nga shteti dhe transporti i pakove postare

1. Kjo Konvente aplikohet për transport te kryer nga shteti apo struktura te konstituimit publik ne rast se ai është ne përputhje me kushtet e parashikuara ne nenin 1.
2. Ne transportin e pakove postare, transportuesi ka detyrim vetëm administrimin postar përkatës ne përputhje me rregullat qe aplikohen për marrëdhëniet midis transportuesve dhe administratave postare.
3. Përveç asaj qe parashikohet ne paragrafin 2 te këtij neni, dispozitat e kësaj Konvente nuk do te aplikohen ne transportin e dërgesave postare.

KAPITULLI II

DOKUMENTACIONI DHE DETYRIMET E PALEVE PER TRANSPORTIN E PASAGJEREVE, BAGAZHEVE DHE MALLRAVE

Neni 3

Pasagjeret dhe bagazhet

1. Lidhur me transportin e pasagjereve, do te dorëzohet një dokument individual ose kolektiv transporti qe përmban:
 - a) vendin, e nisjes dhe te mbërritjes;
 - b) nëse vendi i nisjes dhe i mbërritjes janë brenda territorit te një Shteti Pale te vetëm, duke pasur një ose me shume vendndalime për te cilat është rene dakord brenda territorit te një shteti tjetër, te paktën njërin vend te ndalimi.
2. Çdo mjet tjetër qe ruan informacionin e treguar ne paragrafin 1, mund te zëvendësohet për dërgimin e dokumentit referuar ne atë paragraf. Nëse përdoret një mjet tjetër i tille, transportuesi ofron t'i dorëzojë pasagjerit një deklaratë me shkrim te informacionit te ruajtur.

3. Transportuesi i dorëzon pasagjerit një etikete identifikimi bagazhi për secilën pjese te bagazhit te kontrolluar.
4. Pasagjerit i behet njoftim me shkrim se kur aplikohet kjo Konvente, ajo rregullon dhe mund te kufizojë detyrimin e transportuesve ne 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 se transportit, e cila megjithatë i nënshtrohet rregullave te kësaj Konvente, duke përfshirë edhe ato qe lidhen me kufizimin e detyrimeve.

Neni 4 Mallrat

1. Lidhur me transportin e mallrave lëshohet një flete transporti ajror.
2. Çdo mjet tjetër qe dokumenton regjistrimin e transportit qe do te kryhet, mund te zëvendësoje dorëzimin e një fletetransporti ajror. Ne rast se do te përdoren mjete te tjera te tilla, transportuesi, kur kërkohet nga dërguesi, i dorëzon dërguesit një fature malli qe lejon identifikimin e ngarkesës dhe aksesin për informacionin qe përmban dokumentacioni i ruajtur me te tilla mjete te tjera.

Neni 5 Përmbajtja e fletetransportit ajror ose faturës se mallit

Fleta e transportit ajror ose fatura e ngarkesës përmban:

- a) vendin e nisjes dhe te mbërritjes;
- b) nëse vendi i nisjes dhe i mbërritjes janë brenda territorit te një Shteti Pale te vetëm, duke pasur një ose me shume vendndalime për te cilat është rene dakord brenda territorit te një shteti tjetër, te paktën njërin vend te ndalimit;
- c) posten e dërgesës.

Neni 6 Dokumentimi për natyrën e mallit

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

Neni 7 Përshkrimi i fletetransportit ajror

1. Fletetransporti ajror përgatitet nga dërguesi ne tri pjese origjinale.
2. Pjesa e pare do te shënohet "për transportuesin"; ajo firmoset nga dërguesi. Pjesa e dyte shënohet "për dërguesin"; ajo firmoset nga dërguesi dhe transportuesi. Pjesa e trete firmoset nga transportuesi qe ia dorëzon atë dërguesit pasi është pranuar malli.
3. Firma e transportuesit dhe e dërguesit mund te printohet ose stampohet.
4. Ne rast se me kërkesë te dërguesit transportuesi plotëson fletetransportin ajror, transportuesi konsiderohet, nëse nuk provohet ndryshe, te këtë vepruar ne emër te dërguesit.

Neni 8 Dokumentacioni për pakot e përbëra

Kur ka me shume se një koli:

- a) transportuesi i mallit ka te drejte t' i kërkojë dërguesit te plotësojë fletetransporti te veçanta;
- b) dërguesi ka te drejte t' i kërkojë transportuesit te dorëzojë fletëngarkesa te veçanta kur përdoren mjete te tjera referuar ne paragrafin 2 te nenit 4.

Neni 9

Mospërputhja me kërkesat për dokumentet

Mospërputhja me dispozitat e neneve 4 dhe 8 nuk prek ekzistencën apo vlefshmërinë e kontratës se transportit, e cila, megjithatë, i nënshtrohet rregullave te kësaj Konvente, duke përfshirë edhe ato qe 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 ne emër te tij ne fletetransportin ajror apo te furnizuar nga ai apo ne emër te tij për transportuesin për futjen ne faturën e ngarkesës apo ne regjistrin e ruajtur me mjete te tjera qe i referohen paragrafit 2 te nenit 4. I lartpërmenduri do te aplikohet edhe kur personi qe vepron ne emër te dorëzuesit është gjithashtu agjent i transportuesit.
2. Dorëzuesi do te dëmshpërbleje transportuesin për te gjitha demet qe do te pësojë nga ai apo nga çdo person tjetër për te cilin transportuesi përgjigjet për shkak te rregullimeve, moskorrektësie apo mosplotësim total te te detajeve apo deklaratave te dhëna nga dorëzuesi apo ne emër te tij.
3. Ne përputhje me dispozitat e paragrafit 1 dhe 2 te këtij neni, transportuesi do te dëmshpërbleje dorëzuesin kundrejt te gjitha dëmeve te pësuar nga ai apo nga një tjetër person, te cilit dorëzuesi i detyrohet, për shkak te rregullimeve, moskorrekteses ose mosplotësimit te detajeve dhe deklaratave te futura nga transportuesi ose ne emër te tij ne faturën e ngarkesës apo ne dokumentin e ruajtur sipas mjeteve te tjera referuar ne paragrafin 2 te nenit 4.

Neni 11

Vlera dëshmuese e dokumentacionit

1. Fletëngarkesa ajrore apo fatura e mallit është evidenca e pare (prima facie) e përfundimit te kontratës, e pranimit te mallit dhe e kushteve te transportimit te përmendura aty.
2. Çdo deklaram ne fletëngarkesën ajrore apo ne faturën e mallit ne lidhje me peshën, dimensionin dhe paketimin e mallit, si dhe ata te lidhura me numrin e kolive janë evidenca e pare e fakteve te deklaruar; ata qe lidhen me sasinë, volumin dhe kushtet e mallit nuk përbejnë evidence për transportuesit, me përjashtim kur ato shprehen dhe deklarohen ne fletetransportin ajror apo ne faturën e mallit, kontrolluar nga ai ne prezence te dorëzuesit apa lidhur me kushtet e jashtme te mallit.

Neni 12

E drejta e sistemit te mallit

1. Duke iu nënshtuar detyrimeve për te kryer te gjitha detyrimet sipas kontratës se transportit, dorëzuesi ka te drejtën te sistemoje mallin duke e tërhequr atë ne aeroportin e nisjes apo te mbërritjes, apo ta ndaloje atë gjate udhëtimit, ose duke kërkuar qe t' i dorëzohet

ne vendin e mbërritjes ose gjate udhëtimit një personi tjetër nga marrësi ne dorëzim i caktuar fillimisht, ose duke kërkuar te kthehet ne aeroportin e nisjes. Dorëzuesi nuk duhet te ushtroje te drejtën e sistemimit ne mënyrë te tille qe te paragjykoje transportuesin apo dorëzuesit e tjerë dhe duhet te rimbursoje çdo shpenzim qe lind nga ushtrimi i kësaj te drejte.

2. Nëse është e pamundur për te ushtruar udhëzimet e dorëzuesit, transportuesi duhet te informoje dorëzuesin për këtë.

3. Nëse transportuesi zbaton udhëzimet e dorëzuesit për dispozicionin e mallit pa kërkuar përpilimin e pjesës se fletetransportit ajror apo faturës se mallit, dorëzuar këtij te fundit, transportuesi do te jete i detyruar, pa paragjykuar te drejtën e tij te rikuperimit nga dorëzuesi, për çdo dëmtim qe mund t'i shkaktohet ndonjë personi, i cili është ligjërisht ne posedim te asaj pjese te fletetransportit ajror ose faturës se mallit.

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

Neni 13

Dorëzimi i mallit

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

2. Nëse nuk bihet dakord ndryshe, është detyre e transportuesit te njoftoje marrësin ne dorëzim sapo te mbërrijë malli.

3. Nëse transportuesi pranon humbjen e mallit, apo nëse malli nuk mbërrin ne afatin prej shtate ditësh, brenda te cilit duhet te arrinte, marrësit ne dorëzim i lind e drejta te vere ne zbatim kundrejt transportuesit te drejtat qe rrjedhin nga kontrata e transportit.

Neni 14

Imponimi i te drejtave te dorëzuesit dhe te marrësit ne dorëzim

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

Neni 15

Marrëdhëniet midis dorëzuesit dhe marrësit ne dorëzim apo marrëdhëniet reciproke te palëve te treta

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

2. Dispozitat e neneve 12, 13 dhe 14 mund te ndryshohen nga dispozitat e shprehura ne fletetransportin ajror apo faturën e mallit.

Neni 16

Formalitetet e doganave, policisë apo autoriteteve te tjera publike

1. Dorëzuesi duhet te japë informacion dhe dokumente te tilla qe janë te nevojshme për te plotësuar formalitetet e doganave, policisë dhe te 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 agjenteve 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 DEMIT

Neni 17

Vdekja dhe dëmtimi i pasagjereve; dëmtimi i bagazheve

1. Transportuesi përgjigjet për demet 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 demet 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 se cilës bagazhi i kontrolluar ka qenë në ngarkim të transportuesit. Megjithatë, transportuesi nuk përgjigjet nëse dëmtimi ndodh për defekt të brendshëm apo cilësi të dehet 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 agjenteve 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 manit

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 defektoz i mallit nga persona të tjerë që nuk janë transportuesi apo agjente 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 transitin e mallit.

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

4. Periudha e transportit ajror nuk shtrihet në një transportim me toke, 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 dem 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 rene dakord ne marrëveshje midis palëve për te qene transport ajror, pra një transport i tille me një mënyrë tjetër transportimi konsiderohet te jete brenda periudhës se transportit ajror.

Neni 19 Vonesat

Transportuesi ka përgjegjësi për dëmtimet qe shkaktohen ne transportin ajror te pasagjereve, bagazheve apo mallrave. Megjithatë, transportuesi nuk përgjigjet për dëmtimet qe shkaktohen nga vonesat, nëse provën se ai, agjentet dhe punonjësit e tij Kane marre te gjitha masat e nevojshme qe kërkohen ne mënyrë logjike për te evituar dëmtimet apo se ka qene e pamundur për atë apo ata te marrin masa te tilla.

Neni 20 Shkarkimi i detyrimit

Ne qofte se transportuesi provon se dëmtimi është shkaktuar apo ndihmuar nga neglizhenca apo ndonjë akt tjetër i gabuar, apo pakujdesi e personit qe pretendon dëmshpërblim apo personi nga i cili atij ose asaj i buron e drejta, transportuesi do te jete plotësisht ose pjesërisht i shkarkuar nga përgjegjësia ne raport me personin qe ankohet deri ne masën qe kjo neglizhence apo pakujdesi ka shkaktuar dëmtimin. Kur për shkak te vdekjes apo plagosjes se një pasagjeri, kompensimi kërkohet nga një person tjetër, përveç pasagjerit, transportuesi do te jete gjithashtu plotësisht apo pjesërisht i fajësuar deri ne masën qe ai provon se dëmtimi është shkaktuar apo ndihmuar nga neglizhenca apo veprim tjetër i gabuar apo pakujdesi e atij pasagjeri. Ky nen aplikohet për te gjitha dispozitat e përgjegjësive te kësaj Konvente, duke përfshirë edhe paragrafin 1 te nenit 21.

Neni 21 Kompensimi ne rast vdekjeje apo plagosjeje te pasagjerit

1. Për dëmtimet qe lindin sipas paragrafit 1 te nenit 17, qe nuk kalojnë 100 000 te drejtat speciale te përpiluara (SDR) për secilin pasagjer, transportuesi nuk mund te përjashtojë apo kufizojë përgjegjësitë e tij.
2. Transportuesi nuk përgjigjet për dëmtimet qe lindin nga paragrafi 1 i nenit 17 deri ne shkallen qe ato kalojnë 100 000 te drejtat speciale te përpiluara për çdo pasagjer, nëse transportuesi provon se:
 - a) dëmtimi nuk ishte si rezultat i neglizhencës apo veprimit te gabuar apo pakujdesisë se transportuesit dhe agjenteve e njerëzve ne shërbim te tij ose
 - b) dëmtimi ka qene thjesht për neglizhence, veprimit te gabuar apo pakujdesi te një pale te trete.

Neni 22 Kufizimet e përgjegjësive lidhur me vonesat, bagazhet dhe mallrat

1. Ne rastin e dëmtimeve qe shkaktohen nga vonesat siç specifikohet ne nenin 19, ne transportin e pasagjereve përgjegjësia e transportuesit për çdo pasagjer kufizohet ne 4150 te drejta speciale te përpiluara.
2. Ne transportin e bagazheve, përgjegjësia e transportuesit ne rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi apo vonesë kufizohet ne 1000 SDR për secilin pasagjer ne rast se pasagjeri, ne kohen e kontrollit te bagazhit dhe dorëzimit transportuesit, nuk ka bere një deklaratë te

veçante interesi për dërgimin ne destinacion dhe te këtë paguar një shume shtese sipas rastit. Ne këtë rast, transportuesi do te këtë përgjegjësine te paguaje një shume qe nuk kalon shumën e deklaruar, ne qofte se nuk provon se shuma është me e madhe se interesi aktual i pasagjerit ne dërgimin ne destinacion.

3. Ne transportimin e mallrave, përgjegjësia e transportuesit ne rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi apo vonese kufizohet ne shumën e 17 SDR për kilogram, ne rast se dorëzuesi, ne kohen e dorëzimit te paketës transportuesit, nuk ka bere një deklaratë speciale interesi për lëvrimin ne destinacion dhe ka paguar një shume shtese sipas rastit. Ne këtë rast, transportuesi duhet te paguaje një shume shtese sipas rastit. Ne këtë rast, transportuesi duhet te paguaje një shume qe nuk e kalon shumën e deklaruar, ne qofte se nuk provon se shuma është me e madhe sesa interesi aktual i dërguesit për dërgimin ne destinacion.

4. Ne rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi ose vonese te një pjese te mallit, apo te një objekti qe përfshihet ne te, pesha qe do te merret ne konsiderate ne përcaktimin e shumës ne te cilën kufizohet përgjegjësia e transportuesit, do te jete vetëm pesha totale e paketës apo e paketave ne fjale. Megjithatë, kur shkatërrimi, humbja, dëmtimi apo vonesa e një pjese te mallit, apo e një objekti te përfshirë ne te, prek vleftën e paketave te tjera te mbuluara nga e njëjta fletetransporti ajror, apo e njëjta fature, dhe ne rastin kur atë nuk janë lëshuar nga i njëjti regjistër i ruajtur ne mënyra te tjera sipas paragrafit 2 te nenit 4, pesha e përgjithshme e një kolie apo kolive te tilla do te merret gjithashtu ne konsiderate ne përcaktimin e kufirit te përgjegjësisë.

5. Dispozitat e mësipërme te paragrafëve 1 dhe 2 te këtij neni nuk do te aplikohen nëse provohet se dëmtimi ka ardhur si rezultat i një veprimi apo pakujdesie te transportuesit, agjenteve apo punonjësve te tij, bere me qellim për te dëmtuar ose pa u menduar dhe me vetëdije qe dëmtimi mund te ndodhte; nëse, ne rast te një veprimi te tille apo pakujdesie te një punonjësi apo agjenti, provohet se punonjësi apo agjenti ka vepruar brenda fushës se tij te punës.

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

Neni 23

Konvertimi i njësive monetare

1. Shumat e përmendura ne termat SDR ne këtë Konvente i referohen SDR siç përcaktohen nga Fondi Monetar Ndërkombëtar. Konvertimi i shumave ne monedhe kombëtare, ne rast procedurash juridike do te behet ne përputhje me vlerën e monedhës kombëtare, me kushtet e SDR-se ne ditën e gjykimit. Vlera e monedhës kombëtare e shprehur ne njësi SDR, e një Shteti Pale, i cili është anëtar i FMN-se, do te llogaritet ne përputhje me metodën e vlerësimit te aplikuar nga FMN-ja, i vërtetuar ne datën e gjykimit për veprimet dhe transaksionet e tij. Vlera e monedhës kombëtare, e shprehur ne njësi SDR, e një shteti i cili nuk është anëtar i FMN-se, do te llogaritet ne një mënyrë qe përcaktohet nga ai shtet.

2. Megjithatë, ato shtete qe nuk janë anëtarë te Fondit Monetar Ndërkombëtar dhe ligji i te cilave nuk e lejon aplikimin e dispozitave te paragrafit 1 te këtij neni, ne kohen e ratifikimit apo hyrjes, apo ne çdo kohe pas tyre, mund te deklarojnë se kufiri i përgjegjësisë se transportuesit përshkruar ne nenin 21 fiksohet ne një shume prej 15 00 000 njësi monetare për pasagjer ne procedurat juridike ne territoret e tyre; 62 500 njësi monetare për pasagjer sipas

paragrafit 1 te nenit 22; 15 000 njësi monetare për pasagjer persa i përket paragrafit 2 te nenit 22; dhe 250 njësi monetare për kilogram persa i përket paragrafit 3 te nenit 22. Kjo njësi monetare korrespondon me 65,5 miligram ar me mije - finesse 900. Këto shuma mund te konvertohen ne njësi monedhe kombëtare ne shifra te rrumbullakosura. Konvertimi i këtyre shumave ne monedhe kombëtare do te behet ne përputhje me ligjin e shtetit përkatës.

3. Llogaritja e përmendur ne fjalinë e fundit te paragrafit 1 te këtij neni dhe metoda e konvertimit e përmendur ne paragrafin 2 te këtij neni, do te bëhen ne mënyrë te tille qe te shprehin ne njësi monetare kombëtare te shtetit përkatës sa me shume qe te jete e mundur vlerën reale për shumat ne nenet 21 dhe 22, siç do te rezultojnë nga aplikimi i tri fjalive te para te paragrafit 1 te këtij neni. Shtetet Pale do t'i komunikojnë depozituesit mënyrën e llogaritjes ne zbatim te paragrafit 1 te këtij neni, apo rezultatit te konvertimit ne paragrafin 2 te këtij neni sipas rastit, kur depozitojnë një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi apo hyrjeje ne këtë Konvente dhe kurdoherë qe ka ndryshim ne ndonjërin prej tyre.

Neni 24

Rishikimi i kufizimeve

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

2. Ne rast se rishikimi, te cilit i referohet ne paragrafët e mësipërm, arrin ne konkluzionin se inflacioni ka kaluar 10%, depozituesi do te njoftoje Shtetet Pale për një rishikim te kufijve te përgjegjësisë. Çdo rishikim i tille do te behet 6 muaj mbas njoftimit te Shteteve Pale. Ne qofte se brenda tre muajve pas njoftimit te Shteteve Pale, pjesa me e madhe e Shteteve Pale shprehin disapprovimin e tyre, rishikimi nuk do te behet efektiv dhe depozituesi do ta referoje çështjen ne një takim te Shteteve Pale. Depozituesi do te njoftoje menjëherë te gjitha Shtetet Pale për hyrjen ne fuqi te ndonjë rishikimi.

3. Pavarësisht nga paragrafi 1 i këtij neni, procedura se cilës i referohet paragrafi 2 i këtij neni do te aplikohet ne çdo kohe, nëse një e treta e Shteteve Pale shprehin dëshirën për këtë veprim dhe me kusht qe faktori inflacion, te cilit i referohet paragrafi 1, te këtë kaluar 30 % qe nga rishikimi i pare ose qe nga data e hyrjes ne fuqi te kësaj Konvente, nëse nuk ka pasur rishikim te mëparshëm. Rishikimet ne vazhdimësi qe përdorin procedurën e përshkruar ne paragrafin 1 te këtij neni do te bëhen ne intervale 5-vjeçare, duke filluar nga fundi i vitit te peste qe pagan datën e rishikimeve sipas këtij paragrafi.

Neni 25

Përcaktimi për kufizimet

Një transportues mund te parashikojë qe kontrata e transportit t'u nënshtrohet kufizimeve me te mëdha te përgjegjësisë se ato qe parashikohen ne këtë Konvente ose për te mos pasur fare kufizime për detyrimin.

Neni 26

Pavlefshmëria e dispozitave kontraktuale

Çdo dispozite që tenton të çlirojë transportuesin nga detyrimi apo të përcaktojë një kufizim me të ulet 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 Konventë.

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 Konventë.

Neni 28

Parapagimet

Në rastin e aksidenteve ajrore, të cilat shkaktojnë vdekje apo plagosje të pasagjereve, kur kërkohet nga legjislacioni i vendit, transportuesi i bën parapagim pa vonese 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 përbejnë njohje të detyrimeve dhe mund të zbriten nga shumatat që paguhen për pasoje nga transportuesi për dëmtimin.

Neni 29

Baza e pretendimit

Në transportimin e pasagjereve, bagazheve dhe mallrave, çdo veprim për dëmtimet, sado i bazuar, sipas kësaj Konventë, në kontrate apo ndryshe, duhet t'u nënshtrohet kushteve dhe këtyre kufizimeve të detyrimit si 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, agjentet, 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 Konventë.
2. Bashkimi i shumave që kompensohen nga transportuesi, punonjësit dhe agjentet 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 bere me qellim për të shkaktuar dëmin ose pa u menduar dhe duke e ditur që ky dëm mund të ndodhte.

Neni 31

Njoftimi ne kohe për ankesat

1. Marrja pa ankese e bagazhit apo ngarkesës se kontrolluar nga personi qe ka këtë te drejte është tregues prima facie se bagazhi apo malli është dorëzuar ne kushte te mira dhe ne përputhje me dokumentin e transportit ose me regjistrin qe ruhet me mënyra te tjera referuar ne paragrafin 2 te nenit 3 dhe paragrafin 2 te nenit 4.
2. Ne rast dëmtimi, personi qe ka te drejtën e dërgesës duhet t'i ankohet transportuesit pas zbulimit te dëmtimit dhe jo me vone se 7 dite nga dita e marrjes, ne rastin e bagazhit te kontrolluar, dhe 14 dite nga data e marrjes se ngarkesës. Ne rast vonese, ankimi duhet te behet jo me vone se 21 dite nga data ne te cilën bagazhi apo ngarkesa është vene ne dispozicion te tij.
3. Çdo ankese duhet te behet me shkrim dhe te jepet apo te dërgohet brenda kohës se caktuar.
4. Nëse nuk behet ankim brenda kohës se caktuar, nuk ndërmerret veprim kundër transportuesit, me përjashtim te rastit te mashtrimit nga ana e tij.

Neni 32

Vdekja e personit përgjegjës

Ne rast te vdekjes se personit përgjegjës, veprimi për dëmtimet behet ne përputhje me kushtet e kësaj Konvente, kundër atyre personave qe përfaqësojnë ligjërisht pasurinë e atij apo asaj.

Neni 33

Juridiksioni

1. Një veprim për dëmtim mund te paditet ne territorin e njërit nga Shtetet Pale ose ne gjykatën e vendit te transportuesit ose te vendit kryesor te biznesit, ose atje ku ai ka një vend biznesi ku është bere kontrata, ose ne gjykatën e vendit te destinacionit.
2. Lidhur me dëmtimet qe rrjedhin nga vdekja apo plagosja e një pasagjeri, një veprim mund te ndërmerret ne një nga gjykatat e përmendura ne paragrafin 1 te këtij neni ose ne territorin e një Shteti Pale, ne te cilin, ne kohen e aksidenti, pasagjeri ka pasur rezidencën kryesore dhe te përhershme dhe nga i cili transportuesi kryen shërbime për transportin ajror te pasagjereve me avionin e tij ose me avionin e një transportuesi tjetër, ne zbatim te një marrëveshjeje tregtare dhe ne te cilin transportuesi kryen biznesin e te transportit ajror te pasagjereve nga ambientet e marra me qira ose te poseduara nga vete transportuesi ose nga një transportues tjetër me te cilin ai ka një marrëveshje tregtare.
- 3: Për hir te paragrafit 2,
 - a) "marrëveshje tregtare" nënkupton një marrëveshje ndryshe nga një marrëveshje agjencie, e here ndërmjet transportuesve dhe lidhur me dhënien e shërbimeve te tyre te përbashkëta për transportin ajror te pasagjereve;
 - b) "rezidence kryesore dhe e përhershme" nënkupton vendbanimin e caktuar dhe te përhershëm te pasagjerit ne kohen e aksidentit. Kombësia e pasagjerit ne këtë rast nuk është faktor përcaktues.
4. Çështja e procedurës rregullohet me ligj te gjykatës qe 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 behet 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, do transportues që pranon pasagjere, 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 drejte 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 drejte për veprim ndaj transportuesit të parë dhe pasagjeri apo dërguesi, që ka të drejtën e dërgesës, ka të drejte për veprim ndaj transportuesit të fundit dhe me 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. Ne rastin e transportimit te kombinuar, te kryer pjesërisht nëpërmjet ajrit dhe pjesërisht me mënyrë tjetër transporti, do te aplikohen dispozitat e kësaj Konvente, subjekt i paragrafit 4 te nenit 18, vetëm për transportimin nga ajri, nëse transportimi nga ajri përcaktohet sipas nenit 1.

2. Ne këtë Konvente asgjë nuk i pengon palët, ne rastin e transportimit te kombinuar, te përfshijnë ne dokumentin e transportimit përmes ajrit, te kushteve qe lidhen me mënyrat e tjera te transportimit, nëse dispozitat e kësaj Konvente shihen si te lidhura me transportimin ajror.

KAPITULLI V

TRANSPORTIMI ME AJER I KRYER NGA NJE PERSON NDRYSHE NGA TRANSPORTIMI I KONTRAKTUAR

Neni 39

Transportuesi i kontraktuar; transportuesi aktual

Dispozitat e këtij kapitulli aplikohen kur një person (me poshtë me referim "transportuesi kontraktues") ne parim bën një kontrate, qe rregullohet nga kjo Konvente, me një pasagjer apo dërgues, apo me një person qe vepron ne emër te pasagjerit apo dërguesit dhe një person tjetër (me poshtë me referimin "transportuesi aktual"), kryen, ne baze te autoritetit nga transportuesi kontraktues, te gjithë apo pjese te transportimit, por lidhur me këtë pjese, nuk është transportues ne vazhdim (i njëpasnjëshëm) brenda kuptimit te kësaj Konvente. Një autoritet i tille merret i mirëqene ne mungese te provës për te kundërtën.

Neni 40

Detyrimi përkatës i transportuesit te kontraktuar dhe aktual

Nëse një transportues i momentit kryen te gjithë apo një pjese te transportit qe, sipas kontratës referuar ne nenin 39 udhëhiqet nga kjo Konvente, si kontraktuesi i kontraktuar dhe ai aktual, nëse nuk parashikohet ndryshe ne këtë kapitull, do te jene subjekt i rregullave te kësaj Konvente, i pari për te gjithë transportin e përcaktuar ne kontrate, i fundit për transportin qe ai kryen.

Neni 41

Detyrimi reciprok

1. Veprimet dhe mungesat e transportuesit te momentit dhe te ndihmësve e agjenteve te vet qe veprojnë brenda hapësirës se punësimit te tyre, lidhur me transportimin e kryer nga transportuesi aktual, konsiderohen te jene edhe ato te transportuesit kontraktues.

2. Veprimet dhe mosveprimet e transportuesit kontraktues dhe te ndihmësve e agjenteve te vet, qe veprojnë brenda hapësirës se punësimit te tyre, lidhur me transportimin e kryer nga transportuesi aktual, konsiderohen te jene edhe ato te transportuesit aktual. Gjithsesi, asnjë veprim apo mungese mosveprimi nuk e lidh transportuesin aktual me detyrimin duke tejkualuar masat referuar ne nenet 21, 22, 23 dhe 24, çdo marrëveshje e veçante sipas se cilës transportuesi i kontraktuar merr përsipër detyrimet qe nuk i imponohen nga kjo Konvente apo çdo lloj heqje dore nga te drejtat apo mbrojtje e siguruar nga kjo Konvente apo çdo deklaram i veçante interesi për çuarjen ne destinacion te parashikuar ne nenin 22, nuk ka efekt tek transportuesi i momentit nëse nuk bihet dakord nga ai.

Neni 42

Adresimi i ankesave dhe instruksioneve

Çdo ankese e bere apo instruksion dhënë sipas kësaj Konvente transportuesit do te këtë te njëjtin efekt, pavarësisht se i adresohet transportuesit kontraktues apo transportuesit aktual. Megjithatë, instruksionet referuar nenit 12 do te jene efektive vetëm nëse i adresohen transportuesit kontraktues.

Neni 43

Punonjësit e shërbimit dhe agjentet

Persa i përket transportit te kryer nga transportuesi aktual, çdo punonjës shërbimi apo agjent i tij, apo i transportuesit kontraktues, nëse provon se ka vepruar brenda fushës se tij te punës, ka te drejtën te shfrytëzojë kushtet dhe kufizimet e përgjegjësisë te cilat aplikohen sipas kësaj Konvente për transportuesin punonjës apo agjente te te cilit ata janë, ne qofte se nuk provohet se ata kane vepruar ne një mënyrë qe shmang kufizimet e përgjegjësisë për t'u përputhur me këtë Konvente.

Neni 44

Bashkimi i dëmtimeve

Lidhur me transportin e kryer nga transportuesi aktual, bashkimi i shumave te kompensueshme nga ai transportues dhe transportuesi kontraktues dhe nga punonjësit dhe agjentet e tyre qe veprojnë brenda fushës se tyre te punësimit, nuk mund te kalojnë shumën me te madhe qe mund te jepet ose ndaj transportuesit kontraktues, ose ndaj transportuesit aktual sipas kësaj Konvente, por asnjë nga personat e përmendur nuk plotëson kushtet për te marre një shume qe kalon kufirin e aplikueshëm për atë person.

Neni 45

Adresimi i pretendimeve

Lidhur me transportin e kryer nga transportuesi aktual, mund te ndërmerret një veprim për dëmtimet nga paditësi kundër atij transportuesi ose transportuesit kontraktues, ose kundër te dyve se bashku apo veçmas. Nëse veprimi merret kundrejt vetëm njërit prej transportuesve, ai transportues ka te drejte t'i kërkojë transportuesit tjetër te bashkohet ne procedurat ne vijim. Procedurat dhe efektet udhëhiqen nga ligji dhe gjykata qe merret me rastin ne fjale.

Neni 46

Juridiksioni shtese

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

Neni 47

Pavlefshmëria e dispozitave kontraktuale

Çdo dispozite kontraktuale qe tenton te çliroje transportuesin kontraktues apo atë aktual nga përgjegjësia sipas këtij kapitulli apo për te përcaktuar një kufi me te ulet sesa ai qe aplikohet sipas këtij kapitulli do te jete e pavlefshme, por pavlefshmëria e një dispozite te tille nuk

nënkupton pavlefshmërinë e të gjithë kontratës që mbetet subjekt i dispozitave të këtij kapitulli.

Neni 48

Marrëdhëniet reciproke të transportuesve kontraktues dhe aktuale

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 klauzole 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 jete e pavlefshme.

Neni 50

Sigurimet

Shtetet Pale 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 Pale ku ai operon të paraqesë evidence se ai ka sigurime të përshtatshme që mbulojnë detyrimet sipas kësaj Konvente.

Neni 51

Transporti i kryer në kushte të jashtëzakonshme

Dispozitat e nëneve 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 Konvente, nënkupton dite kalendarike, jo dite pune.

KAPITULLI VII DISPOZITA PERFUNDIMTARE

Neni 53

Nënshkrimi, ratifikimi dhe hyrja në fuqi

1. Kjo Konvente do të jete 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 jete e hapur për nënshkrim për të gjitha shtetet në zyrën qendrore të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil në Montreal deri sa të hyje në fuqi në përputhje me paragrafin 6 të këtij neni.

2. Kjo Konvente gjithashtu do të jetë e hapur për nënshkrim nga organizatat rajonale të integritit ekonomik. Për hir të kësaj Konvente, "Organizate e Integritit Ekonomik Rajonal" nënkupton çdo organizatë të përbërë nga shtete sovranë të një rajoni të dhënë, e cila ka kompetencë lidhur me disa çështje që udhëhiqen nga kjo Konvente dhe është e autorizuar në kohe të nënshkruajë, ratifikoje, pranoje, aprovoje dhe t'i bashkohet kësaj Konvente. Referenca e "Shtetit Pale" ose "Shteteve Pale" në këtë Konvente, ndryshe nga paragrafi 2 i nenit 1, paragrafi l(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 integriti ekonomik rajonal. Për hir të nenit 24, referencat për "një shumicë Shtetesh Pale" dhe "një e treta e Shteteve Pale" nuk aplikohen për një organizatë integriti ekonomik rajonal.
3. Kjo Konvente 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 integriti ekonomik rajonal që nuk nënshkruan këtë Konvente, mund ta pranoje, aprovoje apo bashkohet me të në çdo kohe.
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 integriti ekonomik rajonal nuk do të merret parasysh për hir të këtij paragrafi.
7. Për shtete të tjera dhe organizata të integritit ekonomik rajonal, kjo Konvente bëhet efektive 60 dite nga data e depozitimit të instrumentit të ratifikimit, pranimit, miratimit ose bashkimit.
8. Depozituesi njofton menjëherë të gjithë nënshkruesit dhe Shtetet Pale 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 Pale mund ta denoncojë këtë Konvente duke njoftuar me shkrim depozituesin.
2. Denoncimi bëhet efektiv 180 dite pas datës në të cilën merr njoftim depozituesi.

Neni 55

Marrëdhëniet me instrumente të konventave të tjera të Varshaves

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

1. ndërmjet Shteteve Pale në këtë Konvente, në sajë të atyre shteteve që zakonisht janë Pale:
 - c) në Konventën për unifikimin e disa rregullave lidhur me transportin ndërkombëtar ajror, nënshkruar në Varshavë me 12 tetor 1929 (me pas, e quajtur Konventa e Varshaves);
 - d) në protokollin për amendimin e Konventës për unifikimin e disa rregullave lidhur me transportin ndërkombëtar ajror, nënshkruar në Varshavë me 12 tetor 1929, bere në Hage në 28 shtator 1955 (me pas i quajtur Protokollin i Hagës);
 - e) në Konventën, shtese e Konventës së Varshaves për unifikimin e disa rregullave lidhur me transportin ajror ndërkombëtar, kryer nga një person tjetër, ndryshe nga transportuesi

kontraktues, nënshkruar ne Guadalajara me 18 shtator 1961 (me pas, quajtur Konventa e Guadalajares);

f) ne protokollin për amendimin e Konventës për unifikimin e disa rregullave lidhur me transportin ndërkombëtar ajror, nënshkruar ne Varshave me 12 tetor 1929, bere ne Hage me 28 shtator 1955 nënshkruar ne Guatemala me 8 mars 1971 (me pas, quajtur Protokollin i Guatemalës);

g) ne protokollin shtese nr.1-3 dhe ne protokollin e Montrealit nr. 4 për amendimin e Konventës se Varshaves, siç është amenduar nga Protokollin i Hagës ose Konventa e Varshaves siç është amenduar nga te dyja Protokollin i Hagës dhe Protokollin i Guatemalës, nënshkruar ne Montreal ne 25 shtator 1975 (me pas, i quajtur Protokollin i Montrealit) ose 2. brenda territorit te çdo Shteti te vetëm Pale te kësaj Konvente ne saje te atij shteti, duke qene Pale ne një apo me shume nga instrumentet referuar ne nënparagrafët (a) deri (e) me sipër.

Neni 56

Shtetet me me shume se një sistem legjislativ

1. Nëse një shtet ka dy apo me shume njësi territoriale ne te cilat aplikohen sisteme te ndryshme legjislativ ne lidhje me çështjet me te cilat merret kjo Konvente, ai mund te deklaraje ne kohen e nënshkrimit, ratifikimit, pranimit, aprovimit ose bashkimit, se kjo Konvente shtrihet ne te gjitha njësitë e tij territoriale ose ne një ose me shume prej tyre dhe mund ta modifikoje këtë deklaratë, duke bere një deklaratë tjetër ne çdo kohe.
2. Çdo deklaratë e tille do t'i njoftohet depozituesit dhe do te shprehe qarte njësitë territoriale ne te cilat do te aplikohet Konventa.
3. Lidhur me një Shtet Pale qe bën këtë deklaratë:
 - a) referencat ne nenin 28 për "monedhe kombëtare" do te interpretohen se i referohen monedhës se njësisë territoriale përkatëse te atij shteti dhe
 - b) referenca ne nenin 28 për "ligjin kombëtar" do te interpretohet se i referohet njësisë territoriale përkatëse te atij shteti.

Neni 57

Rezervat

Nuk mund te shprehen rezerva ndaj kësaj Konvente duke përjashtuar qe një Shtet Pale ne çdo kohe mund te deklaraje me një njoftim drejtuar depozituesit se kjo Konvente nuk do te aplikohet për:

- a) transport ndërkombëtar ajror i kryer dhe i ndërmarrë direkt nga ai Shtet Pale 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 ne avionë te regjistruar ose te marre me qira nga Shteti Pale, kapaciteti i te cilëve ne tërësi është i rezervuar ose here ne emër te këtyre autoriteteve.

Te plotfuqishmit nënshkrues, me autorizim te plote, kane nënshkruar këtë Konvente.

Bere ne Montreal ne 28 maj te vitit 1999, ne gjuhet angleze, arabe, kineze, franceze, ruse dhe spanjolle, te gjitha tekstet duke qene autentikisht te barabarta. Kjo Konvente do te mbetet e depozituar ne arkivat e Organizatës Ndërkombëtare te Aviacionit Civil, ndërsa kopjet e vërtetuara lidhur me te do t'i transmetohen nga depozituesi te gjitha Shteteve Pale te kësaj Konvente, si dhe te gjitha Shteteve Pale te Konventës se Varshaves, Protokollit te Hagës, Konventës se Guadalajares, Protokollit te Guatemalës dhe Protokolleve te Montrealit.