

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

FOTOT



PËRMBLEDHJA

E publikuar: 25/01/2012
nga Juristi

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:

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 një mjet 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 ti dorëzojë pasagjerit një deklaratë me shkrim te informacionit te ruajtur. 3. Transportuesi i dorëzon pasagjerit një etikete identifikimi bagazhi për secilin pjese te bagazhit te kontrolluar. 4. Pasagjerit i behet njoftim me shkrim se kur aplikohet kjo Konvente, 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 flete transporti ajror. 2. Çdo mjet tjetër që dokumenton regjistrimin e transportit që do të kryhet, mund të zëvendësojë dorëzimin e një fletetransporti 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 dokumentacionin i ruajtur me të tilla mjete të tjera.

Neni 5 Përbajtja e fletetransportit 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 Pale 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) posten 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 dispozite nuk krijon për transportuesin detyrë, detyrim që rrjedh prej kësaj.

Neni 7 Përshkrimi i fletetransportit ajror

1. Fletetransporti 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 fletetransportin ajror, transportuesi konsiderohet, nëse nuk provohet ndryshe, të këtë vepruar në emër të dërguesit.

Neni 8 Dokumentacioni për paket e përbër

AKur ka më shumë se një koli: a) transportuesi i mallit ka të drejtë t'i kërkojë dërguesit të plotësojë fletetransporti 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 fletetransportin 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 dëshmohet për transportuesin për të gjitha detajet që do të pësojë nga ai apo nga çdo person tjetër për të cilin transportuesi përgjigjet për shkak të rregulimeve, moskorrektësie apo mosplotësimi 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 dëshmohet për dorëzuesin kundrejt të gjitha dëmeve të pësuar nga ai apo nga një tjetër person, të cilin dorëzuesi i detyrohet, për shkak të rregulimeve, moskorrekteses ose mosplotësimi 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 dëshmuese 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 deklaramë fletëngarkesën ajrore apo në faturën e mallit në lidhje me peshën, dimensionin dhe paketimin e mallit, si dhe ata të lidhura me numrin e kolive janë evidenca e parë e fakteve të deklaruara; ata që lidhen me sasinë, volumin dhe kushtet e mallit nuk përbejnë evidencë për transportuesit, me përjashtim kur ato shprehen dhe deklarohen në fletetransportin ajror apo në faturën e mallit, kontrolluar nga ai në prezencë të dorëzuesit apo lidhur me kushtet e jashtme të mallit.

Neni 12 Drejta e sistemit të mallit

1. Duke iu nënshtrohet det ytimeve për të kryer të gjitha detyrimet sipas kontratës së transportit, dorëzuesi ka të drejtën të sistemojë mallin dhe të 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 fletetransportit 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 ligjërisht në posedim të asaj pjesë të fletetransportit 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 arrijtjen 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 bëhet dakord ndryshe, është detyrë e transportuesit të oftojë marrësin në dorëzim sapo të mbërrijë malli. 3. Nëse transportuesi pranon humbjen e mallit, apo nëse malli nuk mbërrin në afatin prej shtate ditësh, brenda të cilit duhet të arrijë, marrësit në dorëzim i lind e drejta të vere 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 tret

A1. 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 fletetransportin 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 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.

KAPTULLI III DETYRIMET E TRANSPORTUESIT DHE SHKALLA E KOMPENSIMIT TË DËMTIT

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 ngritjes 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 arrijte, 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 transportit ajror. 2. Megjithatë, transportuesi nuk përgjigjet në rastet kur provohet se shkatërrimi, humbja apo dëmtimi i mallit rezultojnë nga një prej rasteve të mëposhtme: a) defekt i brendshëm apo cilësi e dobët e mallit; b) paketim i defektshëm 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 fuqjen, daljen apo transitin 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 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 transportit, 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 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 pasagjereve, bagazheve apo mallrave. Megjithatë, transportuesi nuk përgjigjet për dëmtimet që shkaktohen nga vonesat, nëse provën se ai, agjentët dhe punonjësit e tij kanë marrë të gjitha masat e nevojshme që kërkojnë 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 neglizhence apo pakujdesi ka shkaktuar dëmtimin. Kur për shkak të vdekjes apo plagosjes së një pasagjeri, kompensimi kërkohej 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 veprim tjetër i gabuar apo pakujdesi e atij pasagjeri. Ky nen aplikohet për të gjitha dispozitat e përgjegjësisë 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 përgjegjësinë 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 agjenteve e njerëzve në shërbim të tij ose b) dëmtimi ka qenë thjesht për neglizhence, veprimin të gabuar apo pakujdesi të një pale të tretë.

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

1. Në rastin e dëmtimeve që shkaktohen nga vonesat siç specifikohet në nenin 19, në transportin e pasagjereve përgjegjësia e transportuesit për çdo pasagjer kufizohet në 4150 të drejtat speciale të përpiluara. 2. Në transportin e bagazheve, përgjegjësia e transportuesit në rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi apo vonesë 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 këtë paguar një shumë shtese sipas rastit. Në këtë rast, transportuesi do të këtë përgjegjësinë të paguajë një shumë që nuk kalon shumën e deklaruar, në qoftë se nuk provon se shuma është me 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 vonesë 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 lëvizimin në destinacion dhe ka paguar një shumë shtese sipas rastit. Në këtë rast, transportuesi duhet të paguajë një shumë shtese 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 me e madhe sesa interesi aktual i dërguesit për dërgimin në destinacion. 4. Në rast shkatërrimi, humbjeje, dëmtimi ose vonesë të një pjesë 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 pjesë të mallit, apo e një objekti që përfshirë në të, prek vlefshërinë e paketave të tjera të mbuluara nga e njëjta fletëtransporti ajror, apo e njëjta faturë, dhe në rastin kur atë nuk janë lëshuar nga i njëjti regjistrë i ruajtur në mënyrë 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, agjenteve 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 shpenzimit të 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 në vone.

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 ne monedhe kombetare, ne rast procedurash juridike do te behet ne perputhje me vleren e monedhes kombetare, me kushtet e SDR-se ne ditën e gjykimit. Vlera e monedhes kombetare e shprehur ne njësi SDR, e një Shteti Pale, i cili është anëtar i FMN-se, do te llogaritet ne perputhje me metodën e vlerësimit te aplikuar nga FMN-ja, i vërtetuar ne datën e gjykimit për veprimet dhe transaksionet e tij. Vlera e monedhes kombetare, 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 një - finesse 900. Këto shuma mund te konvertohen ne njësi monedhe kombetare ne shifra te rrumbullakosura. Konvertimi i këtyre shumave ne monedhe kombetare do te behet ne perputhje 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 kombetare 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 rezultati te konvertimit ne paragrafin 2 te këtij neni sipas rasti, 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 perputhje 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 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 qe tenton te çliroj transportuesin nga detyrimi apo te përcaktojë një kufizim me te ulët sesa ai i përcaktuar ne këtë Konvente do te zhvlerësohet, por zhvlerësimi i një dispozite te tille nuk presupozon zhvlerësimin e te gjithë kontratës, e cila mbetet subjekt i dispozitave te kësaj Konvente.

Neni 27 Liria për kontratën

Asgjë qe përfshihet ne këtë Konvente nuk do ta pengojë transportuesin te refuzojë hyrjen ne kontrata transporti, te heqë dore nga çdo e drejte dhe mbrojtje qe parashikohet nga kjo Konvente apo te parashtrojë kushte qe nuk bien ne kundërshtim me dispozitat e kësaj Konvente.

Neni 28 Parapagimet

Ne rastin e aksidenteve ajrore, te cilat shkaktojnë vdekje apo plagosje te pasagjereve, kur kërkohet nga legjislacioni i vendit, transportuesi i bën parapagim pa vonese një personi natyral apo personave, te cilëve u lind e drejta te kërkojnë kompensim për te përballuar nevojat ekonomike imediate te këtyre personave. Te tilla parapagime nuk përbejnë njohje te detyrimeve dhe mund te zbriten nga shumat qe paguhen për pasoje nga transportuesi për dëmtimin.

Neni 29 Baza e pretendimit

Ne transportimin e pasagjereve, bagazheve dhe mallrave, çdo veprim për dëmtimet, sado i bazuar, sipas kësaj Konvente, ne kontrate apo ndryshe, duhet t'u nënshtrohet kushteve dhe këtyre kufizimeve te detyrimit si përcaktohet ne këtë Konvente, pa paragjykimin se cilët janë rsonat qe kane te drejtën e pretendimit dhe cilat janë te drejtat e tyre respektive. Ne çdo lloj veprimi te tille, ndëshkues, përjashtues apo jokompensues, dëmtimet nuk kompensohen.

Neni 30 Punonjësit, agentet, bashkimi i pretendimeve

1. Nëse ndërmerret një veprim kundër një punonjësi te transportuesit qe rrjedh nga dëmtimi qe ka te beje me Konventën, ky punonjës apo agent, nëse provohet se ka vepruar brenda fushës se tij te punës, ka te drejte te shfrytëzojë kushtet dhe kufizimet e detyrimit, te cilit i njihen edhe vete transportuesit sipas kësaj Konvente. 2. Bashkimi i shumave qe kompensohen nga transportuesi, punonjësit dhe agentet e tij nuk duhet te kaloje kufijtë e caktuar. 3. Me përjashtim te transportit te mallrave, dispozitat e paragrafëve 1 dhe 2 te këtij neni nuk aplikohen nëse provohet se dëmtimi ka rezultuar nga një veprim apo pakujdesi e punonjësit ose e agentit, i bere me qellim për te shkaktuar demin ose pa u menduar dhe duke e ditur qe ky dem mund te ndodhte.

Neni 31 Njoftimi ne kohe për ankesat

1. Marrja pa ankesa 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 perputhje 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 anketohet 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 ankesa duhet te behet me shkrim dhe te jepet apo te dërgohet brenda kohës se caktuar. 4. Nëse nuk behet ankimi brenda kohës se caktuar, nuk ndërmerret veprim kundër transportuesit, me përjashtim te rastit te mashtimit nga ana e tij.

Neni 32 Vdekja e personit përgjegjës

Ne rast te vdekjes se personit përgjegjës, veprimi për dëmtimet behet ne perputhje 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 të paditet në territorin e njërit nga Shtetet Pale 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 Pale, në të cilin, në kohën e aksidenti, pasagjeri ka pasur rezidencën kryesore dhe të përhershme dhe nga i cili transportuesi kryen shërbime për transportin ajror të pasagjereve 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 të transportit ajror të pasagjereve nga ambientet e marra me qira ose të poseduara nga vete 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 here ndërmjet transportuesve dhe lidhur me dhënien e shërbimeve të tyre të përbashkëta për transportin ajror të pasagjereve; b) "rezidence kryesore dhe e përhershme" nënkupton vendbanimin e caktuar dhe të përhershëm të pasagjerit në kohën e aksidenti. Kombësia e pasagjerit në këtë rast nuk është faktor përcaktues. 4. Çështja e procedurës rregullo