



FLETORJA ZYRTARE

E

REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

Nr.53

2004

5 gusht

P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Ligj nr.9249 datë 1.7.2004	Për ratifikimin e "Marrëveshjes ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Këshillit të Ministrave të Bosnjës dhe Hercegovinës për transportin ajror" ..	3469
Ligj nr.9250 datë 1.7.2004	Për një shtesë në ligjin nr.7512, datë 10.8.1991 "Për sanksionimin dhe mbrojtjen e pronës private, nismës së lirë, të veprimtarive të pavarura dhe privatizimit", i ndryshuar.....	3478
Ligj nr.9252 datë 8.7.2004	Për punën e Kuvendit në procesin e integritetit të Shqipërisë në Bashkimin European	3479
Ligj nr.9253 datë 8.7.2004	Për disa shtesa në ligjin nr.8464, datë 11.3.1999 "Për standardizimin", i ndryshuar me ligjin nr.9024, datë 6.3.2003...	3481
Ligj nr.9254 datë 15.7.2004	Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën e Kombeve të Bashkuara "Për kushtet e regjistrimit të anijeve" (Gjenevë, 7 shkurt 1986).....	3482
Ligj nr.9255 datë 15.7.2004	Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën "Për unifikimin e disa rregullave për transportin ajror ndërkombëtar"	3495

Urdhër i KM nr.142, datë 26.7.2004	Për ngritjen dhe funksionimin e grupit të punës për hartimin e projektakteve nënligjore në zbatim të ligjit nr.9205, datë 15.3.2004 “Për mbrojtjen e dëshmitarëve dhe të bashkëpunëtorëve të drejtësisë” 3510
Urdhër i KM nr.143, datë 26.7.2004	Për ngritjen e grupit ndërinstitutional të punës për vlerësimin e gjendjes në mjediset e Universitetit Bujqësor të Tiranës 3511

LIGJ
Nr.9249, datë 1.7.2004

PËR RATIFIKIMIN E "MARRËVESHJES NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË BOSNJËS DHE HERCEGOVINËS PËR TRANSPORTIN AJROR"

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet "Marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Këshillit të Ministrave të Bosnjës dhe Hercegovinës për transportin ajror".

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.4286, datë 29.7.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

MARRËVESHJA
E TRANSPORTIT AJROR NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË BOSNJË-HERCEGOVINËS

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Këshilli i Ministrave i Bosnjë-Hercegovinës (që këtej e tutje referuar si "Palë Kontraktuese"),

duke qenë palë në Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar, hapur për nënshkrim në Çikago më 7 dhjetor 1944,

duke dashur të konkludojnë një marrëveshje për qëllim të vendosjes dhe kryerjes së shërbimeve ajrore ndërmjet dhe përtej territoreve të tyre respektive, kanë rënë dakord si më poshtë:

Neni 1
Përkufizime

Për qëllim të kësaj Marrëveshjeje, përderisa në kontekst nuk është kërkuar ndryshe:

1. Termi "Autoritete aeronautike" nënkupton: në rastin e Republikës së Shqipërisë, Ministrinë e Transportit dhe të Telekomunikacionit, Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil dhe çdo person ose organ i autorizuar për të përbushur çdo funksion të ushtruar nga autoritetet e përmendura më sipër dhe në rastin e Bosnjë-Hercegovinës, Këshillin e Ministrave, Ministrinë e Komunikacionit dhe të Transportit, Drejtorinë e Aviacionit Civil të Bosnjë-Hercegovinës (këtej e tutje referuar si BHDCA)

2. Termi "Konventë" nënkupton Konventën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar, të hapur për nënshkrim në Çikago, më 7 dhjetor 1944 dhe që përfshin çdo aneks ose çdo amendament të

përshtatur sipas nenit 90 të kësaj Konvente për aq kohë sa këto amendamente janë efektive për këto Palë Kontraktuese dhe çdo amendament të Konventës, sipas nenit 94, për aq kohë sa këto amendamente janë miratuar nga të dyja Palët Kontraktuese;

3. Termi “Marrëveshje” nënkupton Marrëveshjen në fjalë, aneksin 1 bashkëngjitur, që përbën pjesë të pandarë të saj dhe çdo protokoll, që amendon këtë Marrëveshje ose aneksin 1.

4. Termi “shoqëri ajrore e përcaktuar” nënkupton një shoqëri ajrore ose shoqëritë ajrore, të cilat janë përcaktuar dhe autorizuar në përputhje me nenin 3 të kësaj Marrëveshjeje;

5. Termi “shërbimet e pranuar” nënkupton shërbimet ajrore në rrugët e specifikuar në aneksin 1 të kësaj Marrëveshjeje, për transportin e pasagjerëve, mallrave dhe postës, në mënyrë të ndarë ose të kombinuar;

6. Termi “kapacitet” në lidhje me një avion nënkupton ngarkesën e pagueshme të këtij avioni të vlefshëm në një rrugë ose në një sektor rruge dhe termi “kapacitet” në lidhje me shërbimet e pranuar nënkupton kapacitetin e avionit të përdorur në shërbime të tilla, të shumëzuar me frekuencën e operimit nga një avion i tillë për një periudhë të dhënë në një rrugë ose sektor rruge;

7. Termi “territor” në lidhje me një shtet ka kuptimin që shprehet në nenin 2 të Konventës;

8. Termi “shërbim ajror”, “shërbim ajror ndërkombëtar”, “shoqëri ajrore” dhe “ndalesë për qëllime jo trafiku” kanë respektivisht kuptimet, që janë shprehur në nenin 96 të Konventës;

9. Termi “tarifë” nënkupton çmimin që duhet të paguhet për transportin e pasagjerëve, bagazheve dhe mallrave, si dhe kushtet nën të cilat këto çmime aplikohen, duke përfshirë çmimet dhe kushtet për agjenci dhe mjete të tjera ndihmëse të shërbimeve të kryera nga transportuesit në lidhje me transportin ajror, por duke mos përfshirë shpërblimin dhe kushte të tjera për transportimin e postës.

10. Termi “detyrimet e përdoruesit” nënkupton, në përputhje me nenin 10 të kësaj Marrëveshjeje, detyrimet e pagesave nga shoqëritë ajrore, për përdorimin e një aeroporti, mjetet e tij ndihmëse, teknike dhe të tjera instalime dhe shërbime, si dhe për përdorimin e mjeteve ndihmëse të navigimit ajror, mjeteve ndihmëse të komunikimit dhe të shërbimeve.

Titujt e çdo neni të kësaj Marrëveshjeje në asnjë mënyrë nuk duhet të kufizojnë ose të zgjerojnë kuptimet e çdo parashikimi të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 2

Dhënia e të drejtave

Një Palë Kontraktuese i garanton Palës tjetër Kontraktuese të drejtat e mëposhtme të specifikuar në këtë Marrëveshje për kryerjen e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga shoqëria(të) ajrore e(të) përcaktuar e Palës tjetër Kontraktuese:

1. për të fluturuar pa ulje përgjatë territorit të shtetit të Palës tjetër Kontraktuese;

2. për të bërë ndalesë në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese për qëllime jo trafiku;

3. për të bërë ndalesa në territorin e Shtetit të Palës tjetër Kontraktuese, në pikat e specifikuar në aneksin 1 të kësaj Marrëveshjeje për qëllim të marrjes dhe të lënies së trafikut ndërkombëtar të pasagjerëve, mallrave dhe postës në mënyrë të veçantë ose të kombinuar.

Parashikimi në paragrafin 1 të këtij neni, nuk duhet të gjykohet si konfirmim i shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuar të çdo Palë Kontraktuese, të drejtën e transportit të pasagjerëve, mallrave dhe postës të mbartur për shpërblimin ndërmjet pikave në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese.

Neni 3

Përcaktimi i shoqërive ajrore dhe autorizimeve

Çdo Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën t'i përcaktojë, me shkrim, Palës tjetër Kontraktuese, shoqërinë(të) ajrore për qëllim kryerjen e shërbimeve të pranuar në rrugët e specifikuar, si dhe të tërheqë ose të ndryshojë një përcaktim të tillë.

Me marrjen e një përcaktimi të tillë, autoritetet kompetente të Palës tjetër Kontraktuese, subjekt i parashikimeve të paragrafëve (3) dhe (4) të këtij neni, duhet pa vonesë t'i japë shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuar, autorizimin për operim.

Autoritetet aeronautike të njërës Palë Kontraktuese mund të japin paraprakisht autorizimin e operimit, duke iu kërkuar shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuar nga Pala tjetër Kontraktuese, duke u siguruar se ato i plotësojnë kushtet e parashikuara nga ligjet dhe rregulloret e aplikuara për të kryer shërbimet ajrore ndërkombëtare nga autoritete të tilla në përputhje me parashikimet e Konventës.

Çdo Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën të refuzojë dhënien e autorizimit të operimit referuar paragrafit 2 të këtij neni ose t'i imponojë shoqërisë ajrore të përcaktuar kushtet për ushtrimin e të drejtave të specifikuara në nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje, në qoftë se nuk bindet se pronësia kryesore dhe kontrolli efektiv i asaj shoqërie ajrore i përkasin Palës Kontraktuese, që e emëron shoqërinë(të) ajrore ose të shtetasve të saj.

Shoqëria(të) ajrore e përcaktuar dhe e autorizuar sipas parashikimeve të paragrafit 1 dhe 2 të këtij neni mund të fillojë të kryejë shërbimet e pranuar në bazë të orarit të fluturimeve, të vendosura në përputhje me parashikimet e nenit 11 të kësaj Marrëveshjeje që është në fuqi dhe që siguron tarifën e vendosur në përputhje me nenin 12 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 4

Revokimi dhe pezullimi i autorizimit të operimit

Çdo Palë Kontraktuese do të ketë të drejtën të revokojë autorizimin e operimit ose të pezullojë ushtrimin e të drejtave të specifikuara në nenin 2 të kësaj Marrëveshjeje, ose t'i imponojë kushtet e nevojshme për ushtrimin e këtyre të drejtave nga shoqëria(të) ajrore e (të) përcaktuar nga Pala tjetër Kontraktuese, në qoftë se:

1. një shoqëri(të) e(të) tillë ajrore nuk mund të provojë që i përmbush kushtet e përshkruara nga ligjet dhe rregulloret e aplikuara për kryerjen e shërbimeve ajrore ndërkombëtare nga këto autoritete në përputhje me Konventën;

2. nuk bindet se pronësia kryesore dhe kontrolli efektiv i asaj shoqërie ajrore i përkasin Palës Kontraktuese, që e emëron shoqërinë(të) ajrore ose të shtetasve të saj;

3. kur shoqëria(të) ajrore nuk vepron në përputhje me ligjet dhe rregulloret e Palës Kontraktuese që jep këto të drejta;

4. kur shoqëria(të) ajrore nuk kryen shërbimet në përputhje me kushtet e përshkruara sipas kësaj Marrëveshjeje. Në qoftë se revokimi i menjëhershëm, pezullimi ose imponimi i kushteve të përmendura në paragrafin 1 të këtij neni është esencial për të parandaluar shkeljet e mëtejshme të ligjeve dhe rregulloreve, të drejta të tilla do të ushtrohen vetëm pas konsultimit me Palën tjetër Kontraktuese në përputhje me nenin 14 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 5

Aplikimi i ligjeve dhe rregulloreve

Ligjet dhe rregulloret e një Pale Kontraktuese që rregullojnë hyrjen në, qëndrimin në ose nisjen nga territori i avionit i angazhuar në shërbimet ajrore ndërkombëtare ose operimin dhe navigimin e një avioni të tillë, ndërsa është në territorin e tij, do të aplikohen për avionin e ndonjë shoqërie(ve) ajrore të përcaktuar nga Pala tjetër Kontraktuese.

Ligjet dhe rregulloret e një Pale Kontraktuese në lidhje me mbërritjen, qëndrimin në dhe nisjen nga territori i saj të pasagjerëve, ekuipazhit, mallrave dhe postës, të tilla si procedurat që kanë të bëjnë me pasaportat, doganat, mjetet monetare dhe masat sanitare, do të aplikohen për pasagjerët, ekuipazhin, mallrat dhe postën e avionit të shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuar të Palës tjetër Kontraktuese, gjithashtu dhe brenda territorit të shtetit të tij.

Pasagjerët, bagazhet dhe mallrat në transit direkt përgjatë territorit të shtetit të njërës Palë Kontraktuese dhe duke mos e lënë zonën e aeroportit të rezervuar për një qëllim të tillë, do të jenë subjekt vetëm i jo më shumë se një kontrolli rutinë, përfshirë masat e sigurisë dhe masat kundër dhunës, piraterisë ajrore dhe kontrollit të drogës dhe substancave radioaktive.

Neni 6
Njohja e certifikatave dhe licencave

Certifikatat e vlefshmërisë ajrore, certifikatat e kompetencës dhe licencat e lëshuara ose të bëra të vlefshme nga një Palë Kontraktuese dhe që janë akoma në fuqi, do të njihen si të vlefshme nga Pala tjetër Kontraktuese për qëllimin e kryerjes së shërbimeve ajrore të dhëna në këtë Marrëveshjeje, duke siguruar se kërkesat sipas të cilave këto certifikata ose licenca të jenë lëshuar ose të bëra të vlefshme, janë të barabarta tek ose mbi minimumin e standardeve, të cilat janë ose mund të vendosen në përputhje me Konventën.

Çdo Palë Kontraktuese rezervon të drejtën, të refuzojë njohjen, për qëllim të fluturimeve mbi territorin e tij, të certifikatave të kompetencës dhe licencat e dhëna shtetasve të tij ose të bëra të vlefshme për ta nga Pala tjetër Kontraktuese ose nga çdo shtet tjetër.

Neni 7
Sigurimi në aviacion

Konsistent me të drejtat dhe detyrimet e tyre sipas ligjit ndërkombëtar, Palët Kontraktuese ripohojnë detyrimet e tyre me njëra-tjetrën, për mbrojtjen e sigurisë së aviacionit civil kundër akteve të ndërhyrjeve të paligjshme si një pjesë e pandarë e kësaj Marrëveshjeje. Pa kufizuar të drejtat e tyre të përgjithshme dhe detyrimet sipas ligjit ndërkombëtar, Palët Kontraktuese në veçanti, duhet të veprojnë në konformitet me parashikimet e Konventës mbi sulmet dhe disa akte të tjera të kryera në bord të avionit, nënshkruar në Tokio më 14 shtator 1963, Konventa për shtypjen e rrëmbimeve të paligjshme të avionit, nënshkruar në Hagë më 16 dhjetor 1970, Konventa për shypjen e akteve të paligjshme kundër sigurisë së aviacionit civil, nënshkruar në Montreal më 23 shtator 1971 dhe protokollin për shtypjen e akteve të paligjshme kundër sigurisë në aeroportet ndërkombëtare, nënshkruar në Montreal më 24 shkurt 1988.

Palët Kontraktuese do të sigurojnë të gjithë ndihmën e nevojshme për njëra-tjetrën, për të parandaluar aktet e rrëmbimit të paligjshëm të avionit civil dhe të tjera akte të paligjshme ndaj sigurisë së një avioni të tillë, pasagjerët e tij dhe ekuipazhin, aeroportet dhe mjetet ndihmëse të navigacionit dhe çdo kërcënim tjetër të sigurisë së aviacionit civil.

Palët Kontraktuese në lidhjet e tyre të shumanshme do të veprojnë në përputhje me parashikimet e sigurisë së aviacionit, të vendosura nga Organizata e Aviacionit Civil Ndërkombëtar në anekset e Konventës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar, duke i shtrirë këto parashikime të sigurisë për t'u aplikuar nga Palët Kontraktuese; ato do të kërkojnë, që operatorët e avionit të regjistrit të tyre ose operatorët e avionit, të cilët kanë vendet e tyre kryesore të biznesit ose të rezidencës së përhershme në territoret e tyre dhe operatorët e aeroporteve në territoret e tyre të veprojnë në përputhje me parashikime të tilla të sigurimit të aviacionit.

Çdo Palë Kontraktuese bie dakord se operatorët të tillë të avionit mund të kërkojnë për të vëzhguar parashikimet e sigurisë së aviacionit të referuara në paragrafin (3) të këtij neni, e kërkuar nga Pala tjetër Kontraktuese për hyrjen në, nisjen nga, ose ndërsa është brenda territorit të kësaj Pale tjetër Kontraktuese. Çdo Palë Kontraktuese do të sigurojë se masat e marra janë efektivisht të aplikueshme brenda territorit të saj për të mbrojtur avionin dhe për të inspektuar pasagjerët, ekuipazhin, transportin e materialeve, bagazhet, mallrat dhe rezervat e avionit para ose gjatë hipjes ose ngarkimit. Çdo Palë Kontraktuese, gjithashtu do të japë konsideratë pozitive për çdo kërkesë nga Pala tjetër Kontraktuese për masat e sigurimit të veçantë, të arsyeshme për të përballuar një kërcënim të veçantë.

Kur ndodh një incident ose kërcënim i një incidenti për rrëmbimin e paligjshëm të avionit civil ose akte të tjera të paligjshme kundër sigurisë së avionëve të tillë, pasagjerëve të tyre dhe ekuipazhit, aeroporteve ose mjeteve ndihmëse të navigacionit, Palët Kontraktuese do të ndihmojnë njëra-tjetrën me mjete ndihmëse të komunikimit dhe masa të tjera të përshtatshme, që kanë për qëllim të përfundojnë shpejt dhe me siguri incidente ose kërcënime të tilla.

Neni 8

Siguria në aviacion

Çdo Palë Kontraktuese mund të kërkojë konsultime në çdo kohë në lidhje me standardet e sigurisë në çdo fushë, që lidhet me ekuipazhin ajror, me avionin ose kryerjen e operimeve të tyre të adoptuara nga Pala tjetër. Të tilla konsultime do të zhvillohen brenda 30 ditëve të kërkesës së bërë.

Në qoftë se në vijim të konsultimeve të tilla, një Palë Kontraktuese zbulon se Pala tjetër Kontraktuese nuk mban dhe administron në mënyrë efektive standardet e sigurisë në ndonjë fushë të tillë, që të jenë të paktën të barabarta me standardet minimum të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën, Pala e parë Kontraktuese do të njoftojë Palën tjetër Kontraktuese për këto probleme, hapat e konsideruara të nevojshme të jenë në konformitet me këto standarde minimum dhe Pala tjetër Kontraktuese do të ndërmarrë veprime të përshtatshme korrigjuese. Mosveprimi nga Pala tjetër Kontraktuese për të marrë masat e përshtatshme brenda pesëmbëdhjetë (15) ditëve ose një periudhë të tillë më të gjatë siç është rënë dakord, kjo do të përbëjë bazën për aplikimin e nenit 4 të kësaj Marrëveshjeje.

Pa paragjykuar detyrimet e përmendura në nenin 33 të Konventës është rënë dakord se çdo avion, që kryen operime për shoqërinë(të) ajrore të përcaktuar të njërës Palë Kontraktuese për shërbimet për dhe nga territori i Palës tjetër Kontraktuese mund, ndërsa është brenda territorit të Palës tjetër Kontraktuese, të bëhet subjekt i një shqyrtimi nga përfaqësuesit e autorizuar të Palës tjetër Kontraktuese, në bord dhe përrreth avionit, të kontrollojë bashkë vlefshmërinë e dokumentacionit të avionit dhe atë të ekuipazhit të tij dhe kushtet e dukshme të avionit dhe të pajisjeve të tij (në këtë nen i quajtur “Inspektim i RAMP”) dhe të mos shkaktojë ndonjë vonesë të paarsyeshme.

Në qoftë se një inspektim i tillë i RAMP-së ose një seri inspektimesh të RAMP tregon se:

1. një avion, ose për kryerjen e operimit të një avioni nuk vepron seriozisht me standardet minimum të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën;

2. ka mungesa serioze në mirëmbajtjen efektive dhe administrimin e standardeve të sigurisë të vendosura në atë kohë në përputhje me Konventën, Pala Kontraktuese, që kryen inspektimin, për qëllim të nenit 33 të Konventës, do të jetë e lirë për të konkluduar se kërkesat nën të cilat certifikatat ose licencat në lidhje me këtë avion ose në lidhje me ekuipazhin e atij avioni, janë lëshuar ose bërë të vlefshme, ose që kërkesat nën të cilat ai avion është duke operuar, nuk janë të barabarta ose mbi standardet minimum të vendosura në përputhje me Konventën.

Në rast të pranimit për qëllim të kryerjes së një inspektimi RAMP të një avioni, që operon për një shoqëri ose shoqëritë ajrore të njërës Palë Kontraktuese në përputhje me parashikimin e këtij neni, nuk është marrë parasysh nga përfaqësuesit e asaj shoqërie ose shoqërive ajrore. Pala tjetër Kontraktuese do të jetë e lirë të ndërhyjë për probleme serioze në lidhje me tipin e referuar në këtë nen, të ngrejë dhe të dalë me konkluzione të referuara në këtë paragraf.

Çdo Palë Kontraktuese rezervon të drejtën të pezullojë ose të ndryshojë autorizimin e operimit të një shoqërie ose të shoqërive ajrore të Palës tjetër Kontraktuese menjëherë, në rast se Pala e parë Kontraktuese konkludon si rezultat i inspektimit të RAMP, të një serie inspektimesh të RAMP, se i mohohet hyrja për të zhvilluar inspektimet në fjalë, konsultime ose të ndërmarrë veprime të menjëhershme që janë të rëndësishme për sigurinë e kryerjes së operimit të një shoqërie ajrore.

Çdo veprim kufizues i marrë nga njëra Palë Kontraktuese në përputhje me këtë nen do të ndërpritet menjëherë kur nuk ka më tej raste për veprime të tilla.

Neni 9

Zyrat e përfaqësuesve të shoqërisë(ve) ajrore dhe transferimi i të ardhurave

Shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të një Pale Kontraktuese do të kenë të drejtën të vendosin zyrën e tyre të përfaqësuesve në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese, në përputhje me legjislacionin kombëtar të asaj Pale Kontraktuese.

Çdo Palë Kontraktuese do t'u japë shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese, në përputhje me legjislacionin kombëtar të asaj Pale Kontraktuese, të drejtën të shesin transportin e tyre ajror në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese, në mënyrë direkte ose përmes agentëve të tyre, dhe çdo person do të jetë në gjendje për të blerë një transport të tillë ajror.

Çdo Palë Kontraktuese do t'u japë shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese të drejtën për të transferuar në vendet e tyre, me kërkesë tepëricat mbi mbulimin e shpenzimeve, të fituara në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese në lidhje me shitjen e transportit të tyre ajror, në përputhje me këmbimin e rregulloreve të huaja të asaj Pale Kontraktuese.

Në qoftë se një Palë Kontraktuese vendos kufizime për tepëricat mbi mbulimin e shpenzimeve të fituara nga shoqëria(të) ajrore e përcaktuar e Palës tjetër Kontraktuese, Pala tjetër Kontraktuese gjithashtu do të ketë të drejtën të vendosë të njëjtin kufizim mbi shoqërinë(të) ajrore të përcaktuara të Palës së parë Kontraktuese.

Neni 10

Dogana dhe detyrime e taksa të tjera

Avioni i angazhuar në shërbimet ajrore ndërkombëtare nga shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese, si dhe pajisjet e tyre të rregullta, të furnizimit me karburante dhe lubrifikante, dhe rezervat në avion në bord të tillë avioni do të përjashtohen nga të gjitha detyrimet doganore dhe detyrimet e importit, pagesat e inspektimeve dhe të tjera detyrime ose taksa me mbërritjen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese, kanë siguruar se të tilla pajisje dhe rezerva të mbeten në bordin e avionit deri në kohën kur ato largohen nga territori i asaj Pale Kontraktuese.

Ato gjithashtu do të përjashtohen nga të njëjtat detyrime dhe taksa, me përjashtim të mbajtjes korresponduese të shërbimit të kryer:

1. Rezervat e avionit të mbajtur në bord, në territorin e njëres Palë Kontraktuese, për përdorimin në bord të avionit të angazhuar në shërbime ndërkombëtare të Palës tjetër Kontraktuese.

2. Pjesët e këmbimit dhe pajisje të futura brenda territorit të njëres Palë Kontraktuese për mirëmbajtje ose riparim të avionit të përdorur në shërbimet ndërkombëtare nga shoqëria(të) ajrore e përcaktuar e Palës tjetër Kontraktuese.

3. Karburanti dhe lubrifikantet, të destinuara për furnizimin e avionit, që operon në shërbime ndërkombëtare të shoqërisë(ve) ajrore të emëruara nga Pala tjetër Kontraktuese, madje dhe kur këto furnizime do të përdoren në një pjesë të udhëtimit, që do të kryhet mbi territorin e Palës Kontraktuese në të cilën ato mbahen në bord.

Palët Kontraktuese mund të kërkojnë që furnizimi, pjesët e këmbimit dhe pajisjet e përmendura në paragrafin 2 të këtij neni janë mbajtur nën mbikëqyrjen ose kontrollin doganor.

Pajisjet e rregullta të ngritjes së avionit në ajër, si dhe materialet, furnizimet dhe pjesët e këmbimit të mbetura në bordin e avionit të operuar nga shoqëria(të) ajrore të njëres Palë Kontraktuese mund të shkarkohen në territorin e Palës tjetër Kontraktuese vetëm me miratimin e autoriteteve doganore të atij territori dhe ato mund të vendosen nën mbikëqyrjen e autoriteteve në fjalë deri në kohën kur ato do të largohen nga territori i Palës Kontraktuese në fjalë ose është ndryshe në dispozicion në përputhje me rregullat doganore.

Dokumentet e nevojshme të shoqërisë ajrore të përcaktuar të njëres Palë Kontraktuese, duke përfshirë biletat ajrore, faturat ajrore, si dhe materialet e reklamuar do të përjashtohen nga doganat dhe detyrimet e taksa të tjera importi në territorin e Palës tjetër Kontraktuese.

Bagazhet, mallrat dhe posta në transit direkt do të përjashtohen nga doganat dhe detyrime të tjera importi, detyrimet ose taksat.

Neni 11

Detyrimet e përdoruesit

Detyrimet për përdorimin e aeroportit, instalimeve të tij, shërbimeve teknike dhe të tjera mjeteve ndihmëse, si dhe detyrimet për përdorimin e mjeteve ndihmëse të navigimit ajror, mjeteve ndihmëse të komunikimit dhe shërbimet, do të bëhen në përputhje me shkallët e vendosura nga çdo

Palë Kontraktuese në territorin e saj, në përputhje me rregulloret e tij kombëtare dhe nuk do të jetë më e lartë se ato të cilat duhet të paguhen nga një shoqëri ajrore e përcaktuar e Palës tjetër Kontraktuese për të njëjtin tip avioni dhe të njëjtin tip të trafikut ajror.

Neni 12

Rregullimi i kapacitetit dhe miratimi i orarëve

Shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese do të kenë mundësi të barabarta për të kryer shërbimet e pranuar në rrugë të specifikuara ndërmjet territoreve të tyre, sipas aneksit 1 të Marrëveshjes.

Duke kryer shërbimet e pranuar, shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese do të mbajnë parasysh interesat e shoqërive ajrore të përcaktuara të Palës tjetër Kontraktuese për të mos ndikuar tek shërbimet të cilat më vonë sigurohen në të tërë ose pjesë të së njëjtës rrugë.

Shërbimet e pranuar të siguruara nga shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese do të kenë si objektiv parashikimin, në një faktor të arsyeshëm, të një kapaciteti të mjaftueshëm, të kërkesave aktuale për transportin e pasagjerëve, mallrave dhe postës ndërmjet territoreve të shteteve të Palëve Kontraktuese.

Parashikimi për transportin e pasagjerëve, mallrave dhe postës në të dyja rastet të mbartura në bord dhe të shkarkuara në pikën(at) e rrugëve që do të specifikohen në territoret e shteteve përveç përcaktimit të shoqërisë(ve) ajrore do të pranohet ndërmjet dy Palëve Kontraktuese.

Kapaciteti, frekuenca e shërbimeve dhe tipi i avionit që do të përdoren nga shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese në shërbimet e pranuar, do të miratohen nga autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese.

Shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese do të dorëzojnë orarët e tyre për miratim tek autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese jo më vonë se tridhjetë (30) ditë para fillimit të shërbimeve në rrugët e specifikuara. Në raste të veçanta ky kufi kohor mund të zvogëlohet, subjekt i miratimit nga autoritetet kompetente të Palëve Kontraktuese.

Neni 13

Tarifat

Tarifat, që do të aplikohen nga shoqëria(të) ajrore të Palëve Kontraktuese për shërbimet e pranuar do të vendosen në nivele të arsyeshme, për pagesat e bëra për të gjithë faktorët përkatës, duke përfshirë kostot e operimit, tarifat dhe përfitimet e arsyeshme të shoqërive të tjera ajrore.

Tarifat që i referohen paragrafit 1 të këtij neni do të pranohen nga shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të të dyja Palëve Kontraktuese.

Tarifat e tilla të pranuar do të dorëzohen për miratim tek autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese të paktën gjashtëdhjetë (60) ditë përpara datës së propozuar për fillimin e tyre. Ky kufi kohor mund të zvogëlohet, subjekt i pëlqimit të autoriteteve në fjalë.

Në rast se shoqëria(të) ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese nuk bien dakord mbi tarifat e vendosura, ose njëra shoqëri ajrore nuk ka përcaktuar shoqërinë e saj ajrore për të kryer shërbimet e pranuar, ose në qoftë se gjatë tridhjetë (30) ditëve të para të periudhës gjashtëdhjetë (60) ditore referuar paragrafit 3 të këtij neni, autoritetet aeronautike të një Palë Kontraktuese i japin autoriteteve aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese një njoftim të mosrënies dakord të tyre me çdo tarifë të pranuar ndërmjet shoqërisë(ve) ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese në përputhje me parashikimet e paragrafit 2 të këtij neni, autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese do të marrin masa të tilla që shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese të përcaktojnë tarifat me marrëveshje ndërmjet tyre.

Asnjë tarifë nuk do të hyjë në fuqi në qoftë se autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese nuk i kanë miratuar ato.

Tarifat e vendosura në përputhje me parashikimet e këtij neni do të mbeten në fuqi deri sa të vendosen tarifat e reja.

Në qoftë se autoritetet aeronautike nuk bien dakord me asnjë tarifë të dorëzuar tek ata sipas parashikimeve të këtij neni ose përcaktimi i ndonjë tarife, mosmarrëveshja do të zgjidhet në përputhje me parashikimet e nenit 15 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 14 **Parashikimi i statistikave**

Autoritetet aeronautike të një Pale Kontraktuese do të dorëzojnë tek autoritetet aeronautike të Palës tjetër Kontraktuese, me kërkesë të tyre, periodike dhe të dhëna të tjera statistikore që kanë lidhje me shërbimet e pranuar të kryera në periudhën e pranuar.

Neni 15 **Konsultimet**

Çdo Palë Kontraktuese ose autoritetet e tyre aeronautike mund të kërkojnë konsultime me Palën tjetër Kontraktuese ose autoritetet e saj aeronautike.

Konsultimet e kërkuara nga njëra prej Palëve Kontraktuese ose autoritetet e tyre aeronautike do të fillojnë brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditësh nga data e kërkesës, pavarësisht nga rënia dakord e Palëve Kontraktuese.

Neni 16 **Modifikimet**

Në qoftë se njëra Palë Kontraktuese e konsideron të përshtatshme për të modifikuar ndonjë parashikim të kësaj Marrëveshjeje, mund të kërkojë konsultime me Palën tjetër Kontraktuese në lidhje me modifikimet e propozuara. Të tilla konsultime do të fillojnë brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë (60) ditësh nga data e marrjes së kërkesës, nëse autoritetet aeronautike të Palëve Kontraktuese bien dakord për zgjatjen e asaj periudhe. Çdo modifikim i pranuar kështu do të hyjë në fuqi në datën e notës diplomatike të fundit, me të cilën Palët Kontraktuese do të kenë njoftuar njëra-tjetrën që ato i kanë përmbushur plotësisht kushtet e përshkruara nga legjislacioni i tyre kombëtar.

Çdo modifikim i aneksit 1 të kësaj Marrëveshjeje do të bëhet me marrëveshje ndërmjet autoriteteve aeronautike të Palëve Kontraktuese.

Neni 17 **Zgjidhja e mosmarrëveshjeve**

Në qoftë se ngrihet ndonjë mosmarrëveshje ndërmjet Palëve Kontraktuese lidhur me interpretimin ose zbatimin e kësaj Marrëveshjeje dhe të aneksit 1 të saj, Palët Kontraktuese fillimisht, duhet të përpiqen ta zgjidhin atë me bisedime.

Në qoftë se Palët Kontraktuese nuk arrijnë ta zgjidhin atë me bisedime, mosmarrëveshja do t'i referohet një gjykate arbitrazhi prej tre gjyqtarësh, njëri të emërohet nga secila Palë Kontraktuese dhe i treti miratohet nga dy të emëruarit. Secila Palë Kontraktuese duhet të emërojë një gjyqtar brenda një periudhe prej gjashtëdhjetë(60) ditësh nga data e marrjes nga Pala tjetër Kontraktuese e një njoftimi, nëpërmjet kanaleve diplomatike, ku të kërkohet gjykimi i mosmarrëveshjes nga një gjykatë e tillë dhe gjyqtari i tretë do të caktohet brenda një periudhe tjetër prej gjashtëdhjetë (60) ditësh. Në qoftë se secila Palë Kontraktuese nuk e emëron gjyqtarin e saj brenda kësaj periudhe të specifikuar, presidenti i Këshillit të Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil mund të kërkojë nga secila Palë Kontraktuese, që të caktojë një gjyqtar ose gjyqtarë sipas rastit të kërkuar. Nëse presidenti i Këshillit të Organizatës së Aviacionit Civil Ndërkombëtar është shtetas i një Pale Kontraktuese, nënpresidentit i Këshillit, i cili është shtetas i një vendi të tretë, mund t'i kërkohet të caktojë gjyqtarët në fjalë.

Çdo Palë Kontraktuese do të paguajë shpenzimet e gjyqtarit që ajo ka emëruar.
Shpenzimet e Gjykatës së Arbitrazhit do të ndahen në mënyrë të barabartë nga Palët Kontraktuese.

Palët Kontraktuese do të veprojnë në përputhje me çdo vendim të Gjykatës së Arbitrazhit.

Neni 18

Denoncimi dhe përfundimi i Marrëveshjes

Secila Palë Kontraktuese në çdo kohë mund të japë njoftim me shkrim, nëpërmjet kanaleve diplomatike të Pala tjetër Kontraktuese për qëllimin e saj për të përfunduar këtë Marrëveshje. Ky njoftim duhet, në të njëjtën kohë t'i komunikohet Organizatës Ndërkombëtare të Aviacionit Civil. Në këtë rast kjo Marrëveshje do të përfundojë dymbëdhjetë (12) muaj pas datës së marrjes së njoftimit nga Pala tjetër Kontraktuese, në qoftë se njoftimi mbi përfundimin është tërhequr me marrëveshje përpara mbarimit të kësaj periudhe. Në mungesë të konfirmimit të marrjes nga Pala tjetër Kontraktuese, njoftimi do të konsiderohet, që është marrë katërbëdhjetë (14) ditë pas marrjes së njoftimit nga Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil.

Neni 19

Konformiteti me marrëveshjet shumëpalëshe

Nëse ndonjë marrëveshje shumëpalëshe në lidhje me ndonjë çështje të përfshirë në këtë Marrëveshje hyn në fuqi për të dyja Palët Kontraktuese, kjo Marrëveshje dhe aneksi i saj duhet të amendohet në përputhje me parashikimet e kësaj marrëveshjeje shumëpalëshe.

Neni 20

Regjistrimi

Kjo Marrëveshje, aneksi 1 dhe çdo amendament do të regjistrohet në Organizatën e Aviacionit Civil Ndërkombëtar.

Neni 21

Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje do të hyjë në fuqi në datën e notës së fundit diplomatike me anë të së cilës Palët Kontraktuese do të kenë njoftuar njëra-tjetrën se ato kanë përmbytur kushtet e përshkruara nga legjislacioni i tyre kombëtar.

Dëshmohet se të nënshkruarit duke qenë të autorizuar plotësisht nga Këshillat e tyre të Ministrave, kanë nënshkruar këtë Marrëveshje.

Bërë në Tiranë, më 8 mars 2004, në dy origjinale, në gjuhën angleze.

ANEKSI I

A. Shoqëria(të) ajrore të përcaktuara nga Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë kanë të drejtë të operojnë shërbime ajrore ndërkombëtare të rregullta në të dy drejtimet e rrugës ajrore të specifikuar si më poshtë:

Pikat në Shqipëri
Të gjitha pikat në
Shqipëri

Pikat e ndërmjetme
Të specifikohen më
vonë

Pikat e mbërritjes
Të gjitha pikat në BH

Pikat e përtejme
Të specifikohen më
vonë

B. Shoqëritë ajrore të përcaktuara nga Këshilli i Ministrave i Bosnjë-Hercegovinës kanë të drejtë të operojnë në shërbimet ajrore ndërkombëtare të rregullta në të dy drejtimet e rrugës ajrore të specifikuar si më poshtë:

Pikat në BH	Pikat e ndërmjetme	Pikat e mbërritjes	Pikat e përfundimit
Të gjitha pikat në BH	Të specifikohen më vonë	Të gjitha pikat në Shqipëri	Të specifikohen më vonë

C. Ndonjë pikë të origjinës, pikë të ndërmjetme, pikat e mbërritjes ose pikat e përfundimit mund të vihen në shërbim të shoqërive ajrore të përcaktuara të secilës Palë Kontraktuese pa ushtruar të drejtat e trafikut të lirisë së pestë.

D. Shoqëritë ajrore të përcaktuara të Palëve Kontraktuese do të kenë të drejtë gjithashtu të kryejnë shërbime ajrore ndërkombëtare të rregullta ndërmjet dy vendeve mbi bazën e rënies dakord të "ndarjes së kodit".

LIGJ
Nr.9250, datë 1.7.2004

PËR NJË SHITESË NË LIGJIN NR.7512, DATË 10.8.1991 "PËR SANKSIONIMIN DHE MBROJTJEN E PRONËS PRIVATE, NISMËS SË LIRË, TË VEPRIMTARIVE TË PAVARURA DHE PRIVATIZIMIT", I NDRYSHUAR

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Në ligjin nr.7512, datë 10.8.1991 "Për sanksionimin dhe mbrojtjen e pronës private, nismës së lirë, të veprimtarive të pavarura dhe privatizimit", i ndryshuar, pas paragrafit të parë të pikës 1 të nenit 22 shtohet një paragraf me këtë përmbajtje:

"Përjashtimisht, miratimi i kalimit të pronës shtetërore në pronë private për pasuritë e luajtshme kryhet nga organi që i administron ato."

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.4287, datë 29.7.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Alfred Moisiu

LIGJ
Nr.9252, datë 8.7.2004

**PËR PUNËN E KUVENDIT NË PROCESIN E INTEGRIMIT TË SHQIPËRISË
NË BASHKIMIN EUROPIAN**

Në mbështetje të neneve 78 dhe 83 pika 1 të Kushtetutës, me propozimin e deputetit Ilir Zela,

**KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

VENDOSI:

**Neni 1
Objekti i ligjit**

Ky ligj ka si objekt vendosjen e rregullave të veçanta për rolin që duhet të luajë dhe punën që duhet të kryejë Kuvendi, si organi më i lartë ligjvënës në Procesin e Stabilizimit dhe Asociimit, me qëllim hartimin e një kuadri të plotë ligjor, mbështetjen dhe mbikëqyrjen e procesit të afrimit të Shqipërisë me Bashkimin Europian.

**Neni 2
Mbikëqyrja e Kuvendit**

Kuvendi i Shqipërisë ndjek dhe mbikëqyr Procesin e Stabilizimit dhe Asociimit me Bashkimin Europian, i cili realizohet nëpërmjet dialogut politik, negocimit dhe zbatimit të Marrëveshjes së Stabilizimit dhe Asociimit, Programit CARDS dhe instrumenteve të tjera për koordinimin e përpjekjeve dhe vlerësimin e arritjeve në drejtim të qëllimit të përbashkët.

**Neni 3
Përgjegjësitë e Këshillit të Ministrave**

Këshilli i Ministrave i dërgon rregullisht Kuvendit informacione mbi punën e bërë pranë institucioneve të ndryshme të Bashkimit Europian dhe vlerësimet e bëra veçanërisht për:

- a) projekt marrëveshjet dhe konventat që duhen lidhur me Bashkimin Europian në kuadër të procesit të afrimit të Shqipërisë me Bashkimin Europian;
- b) projektaktet që kanë të bëjnë me angazhimet në traktatet e Bashkimit Europian, me përjashtim të akteve administrative;
- c) projektaktet e së drejtës komunitare, sidomos lidhur me vendimet e përfaqësuesve të qeverive dhe shteteve anëtare të Bashkimit Europian;
- ç) projektaktet e të drejtave dhe detyrimeve që rrjedhin në mënyrë jo të drejtpërdrejtë dhe që janë të rëndësishme për Republikën e Shqipërisë.

**Neni 4
Përgjegjësia e Kuvendit**

Kuvendi, në ushtrim të funksioneve të tij sipas Kushtetutës, ligjeve dhe Rregullores së tij, mbikëqyr dhe kontribuon për realizimin e misionit dhe të objektivave të dialogut politik, Marrëveshjes së Stabilizimit dhe Asociimit, Programit CARDS dhe instrumenteve të tjera të bashkëpunimit si më poshtë:

- a) krijimin e kuadrit rregullator të marrëdhënieve politike, institucionale, ekonomike, tregtare dhe ligjore ndërmjet Shqipërisë nga njëra anë dhe Komunitetit Europian e shteteve anëtare të Bashkimit Europian nga ana tjetër;
- b) ndërtimin e kuadrit të përshtatshëm për dialogun politik ndërmjet palëve;

- c) angazhimin më të drejtpërdrejtë për forcimin e bashkëpunimit rajonal dhe më gjerë;
- ç) punën me përparësi për përafrimin e legjislacionit shqiptar me atë të Bashkimit Europian.

Neni 5

Kompetencat e Kuvendit

1. Në përmbushje të përgjegjësi të përcaktuara në nenin 4, Këshilli i Ministrave konsultohet paraprakisht me Kuvendin lidhur me qëndrimet që do të mbajë në institucionet e ndryshme të Bashkimit Europian. Ky konsultim është i detyrueshëm kur qëndrimet e Këshillit të Ministrave sjellin përfshirjen e Kuvendit dhe kompetencave të tij. Në çdo rast Komisioni i Integritetit jep mendimin e tij. Komisionet e tjera konsultohen paraprakisht për qëndrimet që mbahen dhe negociatat që kryhen, sipas fushës së veprimtarisë së tyre.

2. Kuvendi, në ushtrim të kompetencave të tij, duhet të prononcohet kur e sheh të arsyeshme me një nismë të vetën, lidhur me projektet e legjislacionit dhe të politikës komunitare.

3. Komisioni i Integritetit harton çdo vit raporte, që shërbejnë si bazë për shqyrtimet që do të bëhen në të gjitha komisionet e Kuvendit, sipas fushave të veprimtarisë së tyre.

4. Kuvendi bën çdo vit një vlerësim gjithëpërfshirës të ecurisë së përafrimit të Shqipërisë me Bashkimin Europian, duke zhvilluar edhe një seancë plenare me debat.

5. Kuvendi, përmes Komisionit të Ekonomisë dhe Financave, mbikëqyr zbatimin e Programit CARDS dhe të projekteve të tjera me asistencë komunitare.

Neni 6

Zbatimi i asistencës komunitare

Ndërhyrja e Kuvendit në procesin e mbështetjes financiare të afrimit të Shqipërisë me Bashkimin Europian realizohet brenda ligjit të Buxhetit të Shtetit.

Neni 7

Dokumentacioni europian

1. Kuvendi, nëpërmjet shërbimeve të tij, duhet të disponojë një arkiv të vetin me një dokumentacion të plotë e të detajuar për Procesin e Stabilizimit dhe Asociimit dhe anëtarësimin në Bashkimin Europian, në të gjitha aspektet që kanë të bëjnë me integrimin e Shqipërisë në strukturat dhe politikat komunitare. Këto dokumente u vihen në dispozicion të gjithë deputetëve dhe në mënyrë të veçantë Komisionit të Politikës së Jashtme e Marrëdhënieve Ndërkombëtare dhe Komisionit të Integritetit.

2. Ministria e Punëve të Jashtme vë në dispozicion të Kuvendit çdo informacion të dërguar nga përfaqësia jonë pranë Komisionit Europian të lidhur me procesin e afrimit të Shqipërisë me Bashkimin Europian.

3. Deputetët, anëtarë të Komisionit të Politikës së Jashtme e Marrëdhënieve Ndërkombëtare dhe Komisionit të Integritetit kanë drejtë të kërkojnë e të kenë edhe botime zyrtare të Bashkimit Europian, të cilat i konsiderojnë të nevojshme për ushtrimin e mandatit të tyre.

Neni 8

Raporti vjetor

Këshilli i Ministrave, gjatë dymujorit të parë të çdo viti, paraqet një raport mbi ecurinë e marrëdhënieve të Shqipërisë me Bashkimin Europian gjatë vitit paraardhës.

Në këtë raport duhen analizuar në mënyrë të veçantë vendimet e marra nga institucionet europiane, veprimtaria e të cilave sjell efekte në bashkëpunimin Shqipëri - Bashkimi Europian, analizohen masat që ka marrë Qeveria si rezultat i këtyre vendimeve, si dhe politikat e ndjekura për të përshtatur politikat sektoriale dhe legjislacionin, që përgatit anëtarësimin e Shqipërisë në Bashkimin Europian.

Neni 9
Fuqia e ligjit në kohë

Ky ligj do të jetë në fuqi dhe do të sjellë efekte juridike deri në anëtarësimin e Shqipërisë në Bashkimin Europian.

Neni 10
Hyrja në fuqi

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

Shpallur me dekretin nr.4284, datë 29.7.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

LIGJ
Nr.9253, datë 8.7.2004

**PËR DISA SHTESA NË LIGJIN NR.8464, DATË 11.3.1999 "PËR STANDARDIZIMIN",
I NDRYSHUAR ME LIGJIN NR.9024, DATË 6.3.2003**

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Në ligjin nr.8464, datë 11.3.1999 "Për standardizimin", i ndryshuar me ligjin nr.9024, datë 6.3.2003, bëhen këto shtesa:

Neni 1

Pas nenit 1 shtohet neni 2 me këtë përmbajtje:

"Neni 2

Në zbatim të këtij ligji, termat e mëposhtëm kanë këtë kuptim:

1. "Standardizim" është veprimtaria për përcaktimin e standardeve, me mbështetjen dhe pjesëmarrjen e të gjitha palëve të interesuara.
2. "Standard" është specifikimi teknik për përdorim të vazhdueshëm, jo i detyrueshëm për zbatim, me përjashtim të periudhës së përcaktuar në nenin 11, që dokumenton arritjen e një niveli të caktuar të cilësisë, i miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme e Standardizimit.
3. "Certifikim" është procedura e dhënies së markës së konformitetit dhe/ose të sigurisë, e cila kryhet nga një palë e tretë dhe e paanshme për vërtetimin e konformitetit të produkteve, proceseve, shërbimeve dhe sistemeve të cilësisë, sipas kërkesave të standardeve, specifikimeve teknike, kërkesave të tjera ose akteve ligjore e nënligjore në fuqi.
4. "Produkt" është çdo produkt i prodhuar në rrugë industriale ose produkt bujqësor.
5. "Markë konformiteti", "Standard shqiptar" (SSH) janë shenja dalluese, të cilat vendosen mbi produktin ose ambalazhin e tij, për të dëshmuar konformitetin e këtij produkti me standardin ose specifikimet teknike, të cilave u referohet.

6. "Deklaratë konformiteti" është dokumenti, me anë të të cilit prodhuesi deklaron, nën përgjegjësinë e vet, se një produkt, proces ose shërbim i ofruar prej tij është në përputhje me një specifikim teknik.

7. "Rregulla teknike" janë akte nënligjore me karakter teknik, të cilat përcaktojnë karakteristikat e produkteve ose proceset e prodhimit të tyre, duke përfshirë edhe masat administrative të zbatueshme në rastet e mosrespektimit të tyre. Rregullat teknike mund të përmbajnë edhe kërkesa për terminologjinë, simbolet, paketimin, marketimin apo etiketimin e një produkti ose procesi prodhimi.

8. "Specifikime teknike" janë të dhënat e përcaktuara në një dokument, të cilat pasqyrojnë karakteristikat e kërkuara për një produkt, të tilla si: niveli i cilësisë, vetitë, siguria e përmasat, duke përfshirë edhe terminologjinë, simbolet, provat, metodat e analizave, paketimin dhe etiketimin e produktit.

9. "Sistem cilësie" është tërësia e strukturave organizative, e procedurave, e proceseve dhe burimeve, të cilat i nevojiten një subjekti për të arritur cilësinë e kërkuar. Sistemi i cilësisë ndërtohet mbi bazën e serisë së standardeve ndërkombëtare ISO 9000."

Neni 2

Në nenin 7, në fillim të paragrafit shtohen fjalët: "Për drejtimin, organizimin dhe kontrollin e punës për".

Neni 3

Në nenin 9 bëhen këto shtesa:

- a) në pikën 2, në fillim të paragrafit shtohen fjalët: "Ndjekjen e procedurave";
- b) në pikën 8, në fillim të paragrafit shtohen fjalët: "Lidhjen e marrëveshjeve me organet simotra për njohjen e ndërsjellë".

Neni 4

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

Shpallur me dekretin nr.4285, datë 29.7.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu

LIGJ

Nr.9254, datë 15.7.2004

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN E KOMBEVE TË BASHKUARA "PËR KUSHTET E REGJISTRIMIT TË ANIJEVE" (GJENEVË, 7 SHKURT 1986)

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 e Kombeve të Bashkuara "Për kushtet e regjistrimit të anijeve" (Gjenevë, 7 shkurt 1986).

Neni 2

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

**Shpallur me dekretin nr.4277, datë 26.7.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Alfred Moisiu**

KONVENTA E KOMBEVE TË BASHKUARA MBI KUSHTET PËR REGJISTRIMIN E ANIJEVE

(Gjenevë, 7 shkurt 1986)

Shtetet Palë të kësaj Konvente,
duke ditur nevojën e nxitjes së zgjerimit të transportit detar si një i tërë,
në mbështetje të rezolutës së Asamblesë së Përgjithshme 35/56 të dhjetorit 1980, aneksi i së cilës përmban strategjinë e zhvillimit ndërkombëtar për dekadën e tretë të zhvillimit të Kombeve të Bashkuara, e cila bën thirrje *inter alia*, në paragrafin 128, për një rritje në pjesëmarrje nga vendet e zhvilluara për zhvillimin e transportit botëror ndërkombëtar;

në mbështetje gjithashtu se në përputhje me Konventën e Gjenevës të vitit 1958 mbi detet e hapura dhe Konventën e Kombeve të Bashkuara mbi të drejtën detare të vitit 1982, duhet të ekzistojnë lidhje organike ndërmjet anijes dhe flamurit të shtetit dhe duke qenë koshient për detyrat e flamurit të shtetit për të ushtruar me efektivitet juridiksionin dhe kontrollin e tij mbi anijet që mbajnë flamurin e tij në përputhje me këtë lidhje organike;

duke besuar se për këtë qëllim një shtet duhet të ketë një administratë detare të përshtatshme dhe kompetente;

duke besuar gjithashtu se me qëllimin e ushtrimit të funksioneve të tij me efektivitet shteti duhet të sigurohet që ata të cilët janë përgjegjës për menaxhimin dhe operimin e anijes në regjistrin e tij janë të identifikueshëm dhe të llogaritur;

duke besuar më tej, se masat për të bërë personat përgjegjës për anijet, më të identifikueshëm dhe të vlerësuar do të ndihmojnë në detyrën e luftës kundër thyerjeve detare;

duke riafirmuar, pa asnjë paragjykim ndaj kësaj Konvente, që secili shtet do të fiksojë kushtet për garantimin e kombësisë së tij ndaj anijeve, për regjistrimin e anijeve në territorin e tij dhe për të drejtën e mbajtjes së flamurit të tij;

duke premtuar me dëshirën ndërmjet shteteve sovraane për të zgjidhur në frymën e mirëkuptimit e bashkëpunimit miqësor të gjitha çështjet, që lidhen me kushtet për garantimin e kombësisë dhe regjistrimit të anijeve;

duke marrë në konsideratë që asgjë në këtë Konventë do të merret sikur paragjykon ndonjë parashikim në ligjet e rregullat kombëtare të Palëve Kontraktuese të kësaj Konvente, të cilat tejkalojnë parashikimet që shprehen më poshtë;

duke njohur kompetencat e agjencive të specializuara dhe e institucioneve të tjera të Kombeve të Bashkuara të cilat shprehen në instrumentet e krijimit të tyre përkatës, duke marrë në konsideratë marrëveshjet të cilat janë bërë ndërmjet Kombeve të Bashkuara dhe agjencive dhe ndërmjet agjencive individuale e institucioneve në fusha specifike;

ranë dakord sa më poshtë:

Neni 1

Objekti

Me qëllim të sigurimit, ose sipas rastit, të forcimit të lidhjeve natyrale ndërmjet shteteve dhe anijeve që mbajnë flamurin e tij dhe me qëllim të ushtrimit me efektivitet të juridiksionit e kontrollit mbi anije të tilla lidhur me identifikimin dhe vlefshmërinë e pronarëve të anijeve e operatorëve, si dhe lidhur me çështjet sociale, administrative, teknike dhe ekonomike, një shtet do të zbatojë të gjitha parashikimet që përmban kjo Konventë.

Neni 2 Përcaktime

Për qëllimin e kësaj Konvente:

“Anije” nënkupton çdo anije detare vetëlëvizëse që përdoret në transportin ndërkombëtar detar për transportin e mallrave, e udhëtarëve ose të dyja me përjashtim të anijeve më pak se 500 bruto regjistër;

“Shteti i Flamurit” nënkupton shtetin, të cilin anija duhet të mbajë, si dhe përgjegjësinë për të mbajtur flamurin;

“Pronar” ose “pronar anije” nënkupton, përveçse kur është theksuar qartë ndryshe, për çdo person fizik ose juridik të shënuar në regjistrin e anijeve të shtetit të regjistrimit si një pronar anije;

“Operator” nënkupton pronarin ose kontraktuesin bareboat ose çdo person fizik ose juridik ndaj të cilit janë caktuar formalisht përgjegjësitë, e pronarit ose kontraktuesit bareboat;

“Shteti i regjistrimit” nënkupton shtetin në të cilin është regjistruar një anije në regjistrin e anijeve;

“Regjistri i anijeve” nënkupton regjistrin zyrtar ose regjistrimet, në të cilin janë regjistruar specifikimet e referuara në nenin 11 të kësaj Konvente;

“Administrata Kombëtare Detare” nënkupton çdo agjenci ose autoritet të shtetit, e cila është krijuar nga shteti i regjistrimit në përputhje me legjislacionin dhe e cila në vazhdim të këtij legjislacioni është përgjegjëse, *inter alia*, për zbatimin e marrëveshjeve ndërkombëtare lidhur me transportin detar dhe për zbatimin e rregullave e standardeve lidhur me anijet nën kontrollin dhe juridiksionin e tij;

“Kontrata bareboat” nënkupton një kontratë për qira të një anijeje, për një periudhë të caktuar kohe, mbi bazën e qirasë ku është përcaktuar pronësia dhe kontrolli i anijes, duke përfshirë të drejtën e caktimit të kapitenit dhe ekuipazhit të anijes për periudhën e qirasë;

“Vendi i furnizimit me fuqi punëtore” nënkupton një vend i cili furnizon me detarë për shërbim në një anije e cila mban flamurin e një anijeje të një shteti tjetër.

Neni 3 Qëllimi i zbatimit

Kjo Konventë do të zbatohet ndaj të gjitha anijeve si përcaktohet në nenin 2.

Neni 4 Parashikime të përgjithshme

1. Secili shtet, pavarësisht bregdetar ose tokësor, ka të drejtën të lundrojë me anijet që mbajnë flamurin e tij në detet e hapura.
2. Anijet kanë kombësinë e shtetit, flamurin e të cilit ato janë të ngarkuara të mbajnë.
3. Anijet do të lundrojnë vetëm me flamurin e një shteti.
4. Asnjë anije nuk do të regjistrohet në regjistrin e anijeve në dy ose më shumë shtete në të njëjtën kohë, mbështetur në parashikimet e paragrafit 4 dhe 5 të nenit 11 dhe nenit 12.
5. Një anije mund të mos ndryshojë flamurin e saj gjatë një lundrimi ose kur është në një port, me përjashtim të rastit të një transferimi real të pronësisë së anijes, ose të ndryshimit të regjistrit.

Neni 5 Administrata detare kombëtare

1. Shteti i flamurit do të ketë një administratë kombëtare kompetente dhe të përshtatshme, e cila do të jetë subjekt i kontrollit dhe i juridiksionit të saj.
2. Shteti i flamurit do të zbatojë standardet dhe rregullat ndërkombëtare lidhur, në veçanti, me sigurinë e anijeve, personave në bord dhe parandalimin e ndotjes në ambientin detar.

3. Administrata detare e shtetit duhet të sigurohet:

a) se anijet që mbajnë flamurin e shteteve të tilla duhet të jenë në përputhje me ligjet dhe rregullat e tij, lidhur me regjistrimin e anijeve dhe zbatimin e rregullave e standardeve ndërkombëtare në fuqi, në veçanti, sigurisë së anijeve dhe personave në bordin e anijes dhe parandalimit të ndotjeve në ambientin detar;

b) se anijet që mbajnë flamurin e shteteve të tilla kontrollohen periodikisht nga inspektorët e tij të autorizuar, me qëllim të sigurimit të përputhjes me rregullat e standardeve ndërkombëtare në fuqi;

c) se anijet që mbajnë flamurin e shteteve të tilla mbajnë në bordin e anijes dokumentet, në mënyrë të veçantë, ato që evidentojnë të drejtën e mbajtjes së flamurit të tij, si dhe dokumente të tjera të rëndësishme, duke përfshirë ato të kërkuara nga Konventa ndërkombëtare në të cilat shteti i regjistrimit është palë;

d) se pronarët e anijeve që mbajnë flamurin e shteteve të tilla janë në përputhje me parimet e regjistrimit të anijeve, sipas rregullave dhe ligjeve të shteteve të tilla dhe parashikimeve të kësaj Konvente.

4. Shteti i regjistrimit do të kërkojë të gjitha informacionet përkatëse të nevojshme për identifikimin e plotë dhe vlefshmërinë lidhur me anijet që mbajnë flamurin e tij.

Neni 6

Identifikimi dhe vlefshmëria

1. Shteti i regjistrimit do të shënojë në regjistrat e tij të anijeve, *inter alia*, informacionin lidhur me anijen dhe pronarin, ose pronarët e saj. Informacion lidhur me operatorin, kur operatori nuk është pronar duhet të përfshihet në regjistrin e anijeve ose në librin zyrtar që mbahet në zyrën e regjistruarit ose që është i gatshëm për t'u përdorur nga ai, në përputhje me ligjet dhe rregullat e shtetit të regjistrimit. Shteti i regjistrimit do të lëshojë një dokument si evidencë e regjistrimit të anijes.

2. Shteti i regjistrimit do të marrë masa të tilla që janë të nevojshme për të siguruar se pronari ose pronarët, operatori ose operatorët, ose çdo person ose persona të tjerë të cilët mund të quhen të vlerësueshëm për menaxhimin dhe operimin e anijeve që mbajnë flamurin e tij mund të jenë lehtësisht të identifikueshëm nga personat që kanë interesa legjitime në marrjen e informacioneve të tilla.

3. Regjistrat e anijeve duhet të jenë të vlefshëm për ata që kanë interesa legjitime në marrjen e informacioneve që ata përmbajnë, në përputhje me ligjet dhe rregullat e shtetit të flamurit.

4. Një shtet duhet të sigurohet nëse anijet që mbajnë flamurin e tij mbajnë në bord dokumentacionin, duke përfshirë informacionin rreth identitetit të pronarit ose pronarëve, operatorit ose operatorëve, ose personit/personave të vlerësuar për operimin e anijeve të tilla dhe paraqesin informacione të tilla ndaj autoriteteve të port state.

5. Ditarët duhet të mbahen në të gjitha anijet dhe të kthehen në një periudhë të arsyeshme pas datës së regjistrimit të fundit, pa marrë parasysh çdo ndryshim në emrin e anijes dhe duhet të jenë të vlefshëm për inspektimin e kopjimin e personave që kanë një interes legjitim në marrjen e informacionit të tillë, në përputhje me ligjet dhe rregullat e shtetit të flamurit. Në rastet e shitjes së anijes dhe regjistrimi i saj do të ndryshohet ndaj një shteti tjetër, ditarët lidhur me periudhën përpara një shitjeje të tillë duhet të arkivohen dhe duhet të jenë të vlefshëm për inspektim dhe kopjim nga personat që kanë një interes ligjor në marrjen e informacioneve të tilla, në përputhje me ligjet dhe rregullat e ish-flamurit të shtetit.

6. Shteti duhet të marrë masat e nevojshme për t'u siguruar se anijet, që ai i ka regjistruar në regjistrin e anijeve, kanë pronar, ose operatorë të cilët janë përkatësisht të identifikueshëm për qëllimet e sigurimit të vlefshmërisë së tyre të plotë.

7. Një shtet duhet të sigurojë që kontakti direkt ndërmjet pronarëve të anijeve që mbajnë flamurin e tij dhe autoriteteve qeveritare nuk është i ndaluar.

Neni 7

Pjesëmarrja e qytetarëve në pronësinë e anijeve dhe/ose ekuipazhimin e anijeve

Mbi bazën e parashikimeve lidhur me ekuipazhimin dhe pronësinë e anijeve si përmendet në paragrafin 1 dhe 2 të nenit 8 dhe paragrafit 1 deri në 3 të nenit 9, përkatësisht dhe pa asnjë paragjykim të zbatimit të çfarëdo parashikimi tjetër të kësaj Konvente, një shtet regjistrimi duhet të jetë në përputhje si me parashikimet e paragrafit 1 dhe 2 të nenit 8 ose me parashikimet e paragrafit 1 deri 3 të nenit 9, por duhet të jenë në përputhje me të dyja.

Neni 8

Pronësia e anijeve

1. Mbi bazën e parashikimeve të nenit 7, shteti i flamurit do të parashikojë ligjet dhe rregullat e tij për pronësinë e anijeve të cilët mbajnë flamurin e tij.

2. Mbi bazën e parashikimeve të nenit 7, në ligje dhe rregulla të tilla, shteti i flamurit do të përfshijë parashikimet përkatëse për pjesëmarrjen nga ky shtet ose qytetarëve të tij si pronarë të anijeve që mbajnë flamurin e tij, ose në pronësinë e anijeve të tilla dhe për nivelin e një pjesëmarrjeje të tillë. Këto ligje dhe rregulla duhet të jenë të kënaqshme për të lejuar shtetin e flamurit të ushtrojë me efektivitet juridiksionin e kontrollin e tij mbi të gjitha anijet që mbajnë flamurin e tij.

Neni 9

Ekuipazhimi i anijeve

1. Mbi bazën e parashikimeve të nenit 7, një shtet i regjistrimit, kur zbaton këtë Konventë, do të vrojtojë parimet që një pjesë e kënaqshme e ekuipazhit i cili konsiston në oficerë dhe ekuipazhin e anijeve që mbajnë flamurin e tij të jenë qytetarë ose persona me kombësi, ose me rezidencë të përhershme ligjore në këtë shtet.

2. Mbi bazën e nenit 7 dhe në vazhdim të qëllimit të shprehur në paragrafin 1 të këtij neni dhe në marrjen e masave të nevojshme për këtë qëllim, shteti i regjistrimit duhet të ketë parasysh sa vijon:

- a) vlefshmëria e detarëve të kualifikuar brenda një shteti të regjistrimit;
- b) marrëveshje multilaterale ose bilaterale, ose tipe të tjera marrëveshjesh të vlefshme dhe të zbatueshme mbi bazën e legjislacionit të shtetit të regjistrimit;
- c) vlerësimi i operimit të shëndoshë dhe ekonomik të anijeve të tyre.

3. Shteti i regjistrimit duhet të zbatojë parashikimet e paragrafit 1 të këtij neni në një anije, kompani ose mbi baza flote.

4. Shteti i regjistrimit, në përputhje me ligjet dhe rregullat e tij, mundet të lejojë persona ose qytetarë të tjerë për të shërbyer në bordin e anijeve që mbajnë flamurin e tij, në përputhje me rregullat përkatëse të kësaj Konvente.

5. Në vazhdim të qëllimit të vendosur në paragrafin 1 të këtij neni, shteti i regjistrimit duhet, në bashkëpunim me pronarët e anijeve, të nxisë edukimin dhe trajnimin e qytetarëve të tij ose personave me banim ose rezidencë të përhershme brenda territorit të tij.

6. Shteti i regjistrimit duhet të sigurohet:

a) nëse ekuipazhimi i anijeve që mbajnë flamurin e anijeve të tij është në nivele e aftësi të tilla që të sigurojë përputhjen me rregullat dhe standardet ndërkombëtare në fuqi, në veçanti të atyre që kanë të bëjnë me sigurinë në det;

b) se termat dhe kushtet e punësimit në bordin e anijeve që mbajnë flamurin e tij janë në përputhje me rregullat dhe standardet ndërkombëtare në fuqi;

c) se ka procedura të duhura ligjore për zgjidhjen e çështjeve civile ndërmjet detarëve të punësuar në anijet që mbajnë flamurin e tij dhe punëdhënësit;

d) se qytetarët dhe detarët e huaj kanë të njëjta të drejta në proceset ligjore përkatëse për sigurimin e të drejtave të tyre kontraktuale në marrëdhëniet e tyre me punëdhënësit e tyre.

Neni 10

Roli i shtetit të flamurit lidhur me menaxhimin e kompanive të anijeve dhe anijeve

1. Shteti i regjistrimit, përpara futjes së një anije në regjistrin e tij të anijeve, duhet të sigurohet se kompanitë detare ose kompanitë detare që financojnë janë krijuar dhe ose ka vendin bazë të biznesit brenda territorit të tij në përputhje me ligjet dhe rregullat e tij.

2. Kur një kompani detare ose një kompani financuese detare, ose vendi bazë kryesor i biznesit të kompanisë detare nuk është i krijuar në shtetin e flamurit, këto të fundit duhet të sigurohen përpara regjistrimit të një anije në regjistrin e anijeve të tij, se ka një përfaqësues ose person menaxhues i cili do të jetë një me kombësi të shtetit të flamurit, ose banon aty. Një përfaqësues ose menaxhues i tillë mund të jetë një person fizik ose juridik i cili është krijuar ose bashkuar, ashtu si duhet në shtetin e flamurit, sipas rastit, në përputhje me ligjet dhe rregullat e tij dhe ka fuqitë përkatëse mbi bazën e ligjit në emër dhe llogari të pronarit të anijes. Në veçanti, ky përfaqësues ose person menaxhues duhet të jetë i vlefshëm për çdo proces ligjor dhe të përballojë përgjegjësitë e pronarëve të anijeve në përputhje me ligjet dhe rregullat e shtetit të regjistrimit.

3. Shteti i regjistrimit duhet të sigurohet se personi ose personat e vlefshëm për menaxhimin dhe operimin e anijes që mban flamurin e tij janë në një pozicion që përmbushin detyrimet financiare që mund të ngrihen nga operimi i një anijeve të tillë për të mbuluar risqet, të cilat normalisht duhen siguruar në transportin ndërkombëtar detar lidhur me dëmet ndaj palëve të treta. Për këtë qëllim shteti i regjistrimit duhet të sigurohet nëse anijet që mbajnë flamurin e tij janë në gjendje të paraqesin gjatë gjithë kohës dokumentet që evidentojnë se një garanci e përshtatshme, të tilla si siguracioni përkatës ose çdo mjet tjetër ekuivalent, ekziston me marrëveshje. Për më tepër, shteti i regjistrimit duhet të sigurohet që një mekanizëm i përshtatshëm, të tillë si reklamimet detare, fondi miqësor, skema e sigurimit shoqëror ose çdo garanci qeveritare e parashikuar nga një agjenci përkatëse e shtetit të personit të vlerësueshëm, ekziston për të mbuluar pagat dhe paratë përkatëse, që janë borxh ndaj detarëve të punësuar në anijet që mbajnë flamurin e tij në rastet e pagesës së përcaktuar nga punonjësit e tyre. Shteti i regjistrimit gjithashtu mund të parashikojë çdo mekanizëm tjetër përkatës për këtë qëllim në ligjet dhe rregullat e tij.

Neni 11

Regjistrimi i anijeve

1. Një shtet i regjistrimit do të krijojë një regjistër të anijeve që mbajnë flamurin e tij, regjistrimi i të cilit do të mbahet në një mënyrë të përcaktuar nga ky shtet dhe në përputhje me parashikimet përkatëse të kësaj Konvente. Anijet e ngarkuara nga ligjet dhe rregullat e një shteti që ka të drejtën e flamurit do të regjistrohen në këtë regjistër në emrin e pronarit ose pronarëve, ose kur ligjet dhe rregullat kombëtare e parashikojnë në kontratë bareboat.

2. Një regjistër i tillë *inter alia* do të shënojë sa më poshtë:

- a) emrin e anijes dhe atë të përparshëm, si dhe regjistrin nëse ka;
- b) vendin ose portin e regjistrimit, ose portin mëmë dhe numrin zyrtar ose shenjën e identifikimit të anijes;
- c) shenjën ndërkombëtare të thirrjes nëse i është caktuar;
- d) emrin e ndërtuesit, vendin e ndërtimit dhe vitin e ndërtimit të anijes;
- e) përshkrimin e karakteristikave teknike kryesore të anijes;
- f) emrin, adresën dhe, respektivisht, kombësinë e pronarit ose çdo pronari dhe përveçse kur është regjistruar në një dokument tjetër publik i gatshëm për t'u pranuar nga regjistruesi në shtetin e flamurit;
- g) datën e heqjes ose pezullimit nga regjistri i përparshëm i anijes;
- h) emrin, adresën dhe, respektivisht, kombësinë e kontratës bareboat, kur ligjet dhe rregullat kombëtare parashikojnë për regjistrim anije me kontratë bareboat;
- i) veçoritë e pengjeve ose pagesave të tjera të ngjashme mbi anijen si është vendosur nga ligjet dhe rregullat kombëtare.

3. Në vazhdim një regjistër i tillë duhet të regjistrojë gjithashtu:
- a) nëse ka më shumë se një pronar, proporcioni i pronës mbi anijen pronë e secilit;
 - b) emrin, adresat dhe, respektivisht, kombësinë e operatorit, kur operatorit nuk është pronar ose kontraktues me bareboat.
4. Përpara regjistrimit të një anijeje në regjistrin e tij të anijeve, një shtet duhet të sigurojë veten e tij që regjistrimi i përparshëm, nëse ka, është çregjistruar.
5. Në rastin e kontraktimit të një anije bareboat, shteti duhet të sigurojë veten e tij që e drejta e mbajtjes së flamurit të shtetit të mëparshëm të flamurit është pezulluar. Një regjistrim i tillë duhet të kryhet mbas dhënies së provave, duke treguar pezullimin e regjistrimit të mëparshëm lidhur me përsa i përket kombësisë së anijes në flamurin e shtetit të përparshëm të flamurit dhe duke treguar veçoritë e çdo pengese regjistrimi.

Neni 12

Kontrata bareboat

1. Mbi bazën e parashikimeve të nenit 11 dhe në përputhje me ligjet e rregullat e tij, një shtet mund të garantojë regjistrimin dhe të drejtën e flamurit ndaj një anije me kontratën bareboat të kontraktuar nga një kontraktues në këtë shtet, për periudhën e kësaj kontrate.
2. Kur pronarët e anijes ose kontraktuesit në një shtet Palë të kësaj Konvente hyjnë në veprimtari të kontratave të tilla bareboatenter, konditat e regjistrimit që përmban kjo Konventë duhet të zbatohen plotësisht.
3. Për arritjen e qëllimit të përputhjes dhe qëllimet e zbatimit të kërkesave të kësaj Konvente në rastin e anijes të marrë me kontratë bareboat, kontraktuesi do të konsiderohet si pronar. Kjo Konventë, megjithatë, nuk ka fuqinë e parashikimit për çdo pronar të drejtave në anijen e kontraktuar, përveçse atyre që janë vendosur në kontrata bareboat të veçanta.
4. Një shtet duhet të sigurojë se një anije me kontratë bareboat dhe që mban flamurin e tij, në mbështetje të paragrafëve 1 deri në 3 të këtij neni, do të jenë subjekt i kontrollit e juridiksionit të tij të plotë.
5. Shteti ku anija me kontratë bareboat është regjistruar duhet të sigurohet se ish-shteti i flamurit është njoftuar për çregjistrimin e anijes me kontratë bareboat.
6. Të gjitha termat dhe kushtet, përveç atyre të specifikuara në këtë nen, lidhur me marrëdhëniet e palëve në një kontratë bareboat janë lënë në dispozicion kontraktor të këtyre palëve.

Neni 13

Shoqëritë e përbashkëta

1. Palët Kontraktuese të kësaj Konvente, në përputhje me politikat e tyre kombëtare, legjislacionin dhe konditat për regjistrimin e anijeve që përban kjo Konventë, duhet të nxisin shoqëritë e përbashkëta ndërmjet pronarëve të anijeve të vendeve të ndryshme dhe duhet, për këtë qëllim, të adoptojnë marrëveshjet përkatëse *inter alia* duke ruajtur të drejtat kontraktuale të palëve të shoqërive të përbashkëta, për krijimin e shoqërive të tilla të përbashkëta me synimin e zhvillimit të industrisë kombëtare të transportit detar.
2. Institucionet ndërkombëtare dhe rajonale financiare dhe agjencitë e ndihmave duhet të ftoen për të kontribuar, përkatësisht, për krijimin dhe/ose forcimin e shoqërive të përbashkëta në industrinë e transportit detar të vendeve në zhvillim, në veçim të atyre vendeve në zhvillim të fundit.

Neni 14

Masat për mbrojtjen e interesave të vendeve furnizuese me fuqi punëtore

1. Me qëllimin e mbrojtjes së interesave të vendeve që furnizojnë me fuqi punëtore dhe të minimizimit, zhvendosjes së punëtorëve dhe konsekuencave ekonomike, nëse ka, brenda këtyre vendeve, në veçanti vendeve në zhvillim, si rezultat i adoptimit të kësaj Konvente, prioritet duhet t'i jepet zbatimit *inter alia* të masave që përmban Rezoluta 1, aneks i kësaj Konvente.

2. Me qëllimin e krijimit të kushteve favorizuese për çdo kontratë ose në marrëveshje që mund të lidhet nga pronarët e anijeve ose operatorët dhe sindikatave të detarëve ose përfaqësues të tjerë të institucioneve të detarëve, mund të bëhen marrëveshje bilaterale ndërmjet shtetit të flamurit dhe vendeve furnizuese me fuqi punëtore.

Neni 15

Masat për minimizimin e efekteve të kundërta ekonomike

Për qëllimet e minimizimit të efekteve të kundërta ekonomike që mund të ndodhin brenda shteteve në zhvillim, në procesin e adaptimit dhe zbatimit të kushteve për të arritur kërkesat e vendosura nga Konventa, prioritet duhet t'i jepet zbatimit *inter alia* të masave që përmenden në Rezolutën 2, aneksuar kësaj Konvente.

Neni 16

Depozituesi

Sekretari i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara do të jetë depozituesi i kësaj Konvente.

Neni 17

Zbatimi

1. Palët kontraktuese do të marrin çdo masë legislative ose masë tjetër të nevojshme për zbatimin e kësaj Konvente.

2. Secila Palë Kontraktuese, në kohën e duhur, do të komunikojë te depozituesi tekstin e çdo mase legislative ose masave të tjera të cilat janë marrë me qëllimin e zbatimit të kësaj Konvente.

3. Depozituesi do të transmetojë pas kërkesës ndaj Palëve Kontraktuese tekstin e masave legislative dhe masave të tjera të cilat janë komunikuar atij mbi bazën e paragrafit 2 të këtij neni.

Neni 18

Firmosja, ratifikimi, pranimi, miratimi dhe aderimi

1. Të gjitha shtetet kanë të drejtë të bëhen Palë Kontraktuese në këtë Konventë me;

- a) firmosjen jo si subjekt i ratifikimit, pranimi ose miratimit;
- b) firmosjen e ndjekur me ratifikimin, pranimin ose miratimin;
- c) aderimin.

2. Kjo Konventë do të jetë e hapur për firmosjen nga 1 maj 1986 deri dhe duke përfshirë 30 prillin 1987, në selinë e Kombeve të Bashkuara në Nju Jork dhe do të qëndrojë e hapur në vazhdim për aderim.

3. Instrumentet e ratifikimit, e pranimi, e miratimit ose e aderimit do të depozitohen te depozituesi.

Neni 19

Hyrja në fuqi

1. Kjo Konventë do të hyjë në fuqi 12 muaj pas datës në të cilën jo më pak se 40 shtete, tonazhi i kombinuar i të cilëve arrin deri së paku 25 për qind të tonazhit botëror, janë bërë Palë Kontraktuese në përputhje me nenin 18. Për qëllimet e këtij neni, tonazh do të konsiderohet ai që përmendet në aneksin 2 të kësaj Konvente.

2. Për çdo shtet i cili bëhet Palë Kontraktuese i kësaj Konvente, pasi kushtet për hyrjen në fuqi sipas paragrafit 1 të këtij neni të jenë përmbushur, Konventa hyn në fuqi për këtë shtet 12 muaj pasi ky shtet bëhet Palë Kontraktuese.

Neni 20

Rishikimet dhe amendimet

1. Pas skadimit të periudhës prej tetë vjetësh nga data e hyrjes në fuqi të kësaj Konvente, një Palë Kontraktuese, mund t'i komunikojë me shkrim Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara propozime për amendamente specifike ndaj kësaj Konvente dhe të kërkojë një konferencë rishikimi për të marrë në konsideratë amendamentet e propozuara. Sekretari i Përgjithshëm do të qarkullojë komunikime të tilla te të gjitha Palët Kontraktuese. Nëse, brenda 12 muajve nga data e qarkullimit të komunikimeve, jo më pak se dy të pestat e Palëve Kontraktuese përgjigjen pozitivisht ndaj kërkesës, Sekretari i Përgjithshëm do të mbledhë Konferencën për rishikim.

2. Sekretari i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara do t'i qarkullojë të gjitha Palëve Kontraktuese tekstin e çdo propozimi ose mendimet lidhur me amendamentet, së paku gjashtë muaj përpara datës së hapjes së Konferencës për rishikim.

Neni 21

Efekti i amendamenteve

1. Vendimet e një konference rishikimi lidhur me amendamentet do të merren me konsensus ose, mbas kërkesës, me anën e votimit të dy të tretave të Palëve Kontraktuese që janë prezent dhe votojnë. Amendamentet e adoptuara nga një konferencë e tillë do t'u komunikohen nga Sekretari i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara të gjitha Palëve Kontraktuese për ratifikim, pranim, ose miratim dhe të gjithë shteteve firmosëse të Konventës për informacion.

2. Ratifikimi, pranimi ose miratimi i amendamenteve të adoptuara nga konferenca rishikuese do të realizohen me anën e depozitimit të një instrumenti formal për këtë qëllim te depozituesi.

3. Çdo amendament i adoptuar nga një konferencë rishikuese, do të hyjë në fuqi vetëm për ato Palë Kontraktuese të cilat kanë ratifikuar, pranuar ose miratuar atë, në ditën e parë të muajit pas një viti nga data e ratifikimit, pranimi ose miratimit të saj nga dy të tretat e Palëve Kontraktuese. Për çdo shtet që ratifikon, pranon ose miraton një amendament pasi ai është ratifikuar, pranuar ose miratuar nga dy të tretat e Palëve Kontraktuese, amendamenti do të hyjë në fuqi një vit pas ratifikimit, pranimi ose miratimit të tij nga ky Shtet.

4. Secili shtet i cili bëhet Palë Kontraktuese në këtë Konventë pas hyrjes në fuqi të një amendamenti, pasi nuk është shprehur mendim ndryshe nga ky shtet:

a) do të konsiderohet si Palë Kontraktuese si amendohet; dhe

b) do të konsiderohet si një Palë për Konventën e paamenduar lidhur me çdo Palë Kontraktuese që nuk e ka pranuar amendamentin.

Neni 22

Denoncimi

1. Çdo Palë Kontraktuese mundet të denoncojë këtë Konventë në çdo kohë me anën e njoftimit me shkrim për këtë qëllim te depozituesi.

2. Një denocim i tillë do të hyjë në fuqi me skadimin e një viti pasi njoftimi të jetë marrë nga depozituesi, përveçse kur një periudhë më e gjatë është përmendur në njoftim.

Si dëshmi të nënshkruarit, duke qenë të autorizuar, kanë vendosur firmën e tyre për sa shprehet në datën e treguar.

Bërë më Gjenevë më 7 shkurt 1986 në një origjinale në gjuhët arabe, kineze, angleze, franceze, ruse dhe spanjolle, duke qenë të gjitha tekset autentikisht të barabartë.

ANEKSI I

REZOLUTË 1

MASAT PËR MBROJTJEN E INTERESAVE TË VENDEVE FURNIZUESE ME FUQI PUNËTORE

Konferenca e Kombeve të Bashkuara mbi kushtet për regjistrimin e anijeve,
Pasi kanë adoptuar Konventën e Kombeve të Bashkuara mbi kushtet e regjistrimit të anijeve.
Rekomandojnë si vijon:

1. Vendet furnizuese me fuqi punëtore, duhet të rregullojnë veprimtaritë e agjencive brenda juridiksionit të tyre për detarët e furnizuar në anijet që mbajnë flamurin e shteteve të tjera, me qëllim të sigurimit se termat kontraktuale të ofruara nga këto agjenci do të parandalojnë abuzimet dhe të kontribuojnë për mirëqenien e detarëve. Për mbrojtjen e detarëve të tyre, vendet furnizuese me fuqi punëtore mund të kërkojnë, *inter alia*, siguri të mjaftueshme të tipit të përmendur në nenin 10 nga pronarët ose operatorët e anijeve që punësojnë detarë të tillë ose nga institucione të tjera përkatëse.

2. Vendet furnizuese me fuqi punëtore në zhvillim mund të konsultohen me njëri-tjetrin me qëllim të harmonizimit sa më shumë të jetë e mundur të politikave të tyre të mundshme lidhur me kushtet mbi të cilat ata do të furnizojnë me fuqi punëtore, në përputhje me këto dhe mund, nëse është e nevojshme, të harmonizojnë legjislacionin e tyre lidhur me këtë.

3. Konferenca e Kombeve të Bashkuara mbi tregtinë dhe zhvillimin, Programi i Zhvillimit të Kombeve të Bashkuara dhe institucionet e tjera përkatëse ndërkombëtare duhet me marrjen e kërkesës të japin ndihmë vendeve furnizuese me fuqi punëtore në zhvillim për krijimin e legjislacionit përkatës për regjistrimin e anijeve dhe tërheqjen e anijeve në regjistrin e tyre, duke marrë në konsideratë këtë Konventë.

4. Organizata Ndërkombëtare e Punës duhet me marrjen e kërkesës t'i japë asistencë vendeve në zhvillim furnizuese me fuqi punëtore për adoptimin e masave me qëllim minimizimin e zhvendosjes së punës dhe konsekuencave ekonomike të zhvendosjes, nëse ka, brenda vendeve furnizuese me fuqi punëtore të cilat mund të rezultojnë nga adoptimi i kësaj Konvente.

5. Organizata ndërkombëtare përkatëse, brenda sistemit të Kombeve të Bashkuara duhet pas kërkesës, të japin asistencë vendeve furnizuese me fuqi punëtore për edukimin dhe trajnimin e detarëve të tyre, duke përfshirë dhe parashikimet për trajnimin dhe pajisjet ndihmuese.

ANEKS II

REZOLUTA 2

MASAT PËR MINIMIZIMIN E EFEKTEVE TË KUNDËRTA EKONOMIKE

Konferenca e Kombeve të Bashkuara mbi kushtet e regjistrimit të anijeve,
pasi kanë adoptuar Konventën e Kombeve të Bashkuara mbi kushtet e regjistrimit të anijeve,
rekomandon si vijon:

1. Konferenca e Kombeve të Bashkuara mbi tregtinë dhe zhvillimin, Programi i Kombeve të Zhvilluara mbi zhvillimin dhe Organizata Ndërkombëtare Detare, si dhe institucionet e tjera ndërkombëtare duhet të japin, pas kërkesës, asistencë financiare dhe teknike ndaj atyre vendeve të cilët mund të preken nga kjo Konventë me qëllim të formulimit dhe të zbatimit të një legjislacioni efektiv për zhvillimin e flotave të tyre në përputhje me këtë Konventë.

2. Organizata Ndërkombëtare e Punës dhe organizatat e tjera ndërkombëtare përkatëse duhet gjithashtu të japin, pas kërkesës, asistencë ndaj këtyre vendeve për përgatitjen dhe për zbatimin e programeve të edukimit dhe trajnimit për detarët e tyre si mund të jetë e nevojshme.

3. Programi i Zhvillimit të Kombeve të Bashkuara, Banka Botërore dhe organizatat e tjera ndërkombëtare përkatëse duhet të japin këtyre vendeve, sipas kërkesës, asistencë teknike dhe financiare për zbatimin e planeve kombëtare të zhvillimit alternativ, programeve dhe projekteve për të përballuar zhvendosjen ekonomike, të cilat mund të rezultojnë nga adoptimi i kësaj Konvente.

ANEKS III

FLOTAT TREGTARE TË BOTËS ANIJET MBI 500 GT DHE MË SHUMË NGA 1 KORRIKU 1985

Gross registered tons	(grt)
Albania	52.698
Algjeria	1.332.863
Angola	71.581
Argjentina	2.227.252
Australia	1.877.560
Austria	134.225
Bahamas	3.852.385
Bahraini	26.646
Bangladeshi	300.151
Barbadosi	4.034
Belgjika	2.247.571
Benni	2.999
Bolivia	14.913
Brazili	5.935.899
Bullgaria	1.191.419
Burma	94.380
Kameruni	67.057
Kanadaja	841.048
Cape Verde	8.765
Kili	371.468
Kina	10.167.450
Kolombia	357.668
Comoros	649
Kosta Rica	12.616
Cote d'Ivoire	124.706
Kuba	784.664
Qipro	8.134.083
Çekosllovakia	184.299
Kamboxhia	998
Jemeni demokratik	4.229
Danimarka	4.677.360
Xhibuti	2.066
Dominica	500
Republika Domenikane	35.667
Ekuadori	417.372
Egjypti	835.995
Guinea Equatoriale	6.412
Etiopia	54.499
Ishujt Faeroe	9.333
Fixhi	20.145
Finlanad	1.894.485
Franca	7.864.931
Gaboni	92.687
Gambia	1.597
Grman Democratic Republic	1.235.840
Germany federal republic of	5.717.767
Gana	99.637

Greqia	30.751.092
Guatemala	15.569
Guinea	598
Guajana	3.888
Hondurasi	301.786
Hungaria	77.182
Islanda	69.460
India	6.324.145
Indonesia	1.604.427
Irani (Islamic Republic of)	2.172.401
Iraq	882.715
Irlanda	161.304
Israel	541.035
Italia	8.530.108
Xhamaika	7.473
Japonia	37.189.376
Jordania	47.628
Kenia	1.168
Kiribati	1.480
Korea, Dem, People's Republic of	470.592
Korea, Republic of	6.621.898
Kuvaiti	2.311.813
Libani	461.525
Liberia	57.985.747
Libyan Arab Jamahiriya	832.450
Madagaskari	63.115
Malajsia	1.708.599
Maldives	125.958
Malta	1.836.948
Mauritania	1.581
Mauritius	32.968
Mexico	1.282.048
Monako	3.268
Maroku	377.702
Mozambiku	17.013
Nauru	64.829
Netherlands	3.628.871
New Zealand	266.285
Nikaragua	15.869
Nigeria	396.525
Norvegjia	14.567.326
Omani	10.939
Pakistani	429.973
Panamaja	39.366.187
Papua New Guinea	10.671
Paraguai	38.440
Peruja	640.968
Filipinet	4.462.291
Polonia	2.966.534
Portugalia	1.280.065
Katari	339.725
Rumania	2.769.937
Saint Vincent and the Grenadines	220.490

Samoa	25.644
Saudi Arabia	2.868.689
Senegali	19.426
Singapori	6.385.919
Solomon Islands	1.018
Somalia	22.802
Afrika Jugore	501.386
Spanja	5.650.470
Sri Lanka	617.628
Sudani	92.700
Surinami	11.181
Suedia	2.951.227
Zvicra	341.972
Republika Arabe e Sirisë	40.506
Tanzania	43.471
Tailanda	550.585
Togo	52.677
Tonga	13.381
Trinidad and Tobago	9.370
Tunisia	274.170
Turqia	3.532.350
Uganda	3.394
Union of Soviet Socialist Republic	16.767.526
Bashkimi I Emirateve Arabe	805.318
Britania e madhe Irlanda e Veriut	13.260.290
Bermudet	969.081
Ishujt Britanikë të Virgin	1.939
Ishujt Cayman	313.755
Gjibraltari	568.247
Hong Kongu	6.820.100
Montserrat	711
Saint Helena	3.150
Turks and Caicos Island	513
Total	21.937.786
Shtetet e Bashkuara të Amerikës	13.922.244
Uruguaji	144.907
Vanuatu	132.979
Venezuela	900.305
Vietnami	277.486
Jugosllavia	2.648.415
Zaire	70.127
Unallocated	4.201.669
World Total	383.533.282

Burimi: i llogaritur mbi bazat e të dhënave të marra nga shërbimi i informacionit të Lloid Rregjistri (Londër).

Shënim:

(i) Tipet e anijeve të përfshira:

- Tankerat
- Tankerat e kimikateve dhe të lëngshme
- Tankerat kimikate
- Tankera të ndryshme (tregtare)
- Transportuesit e gazit të lëngshëm

- Transportuesi rifuxho dhe gazit
- Transportuesit e mineraleve dhe rifuxho
- Anijet e ngarkesave të përgjithshme
- Kontinerët
- Transportuesit e veturave
- Anijet traget dhe ato të udhëtarëve
- Transportusit e gjësë së gjallë

(ii) Duke përjashtuar flotën rezervë të Shteteve të Bashkuara dhe ato të Kanadasë dhe Amerikës në liqenet e mëdhenj.

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 pësura 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 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 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 deklaruar; 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 sistemimit 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 dëmzim që mund t'i shkaktohet ndonjë personi, i cili është ligjërisht 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 dhura 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 dëmzim të shkaktuar nga mungesa, pamjaftueshmëria ose parregullsia e një informacioni apo dokumentacioni të tillë, me përjashtim kur dëmtimi është për faj të transportuesit apo agentëve 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 agentëve 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 defektoz i mallit nga persona të tjerë që nuk janë transportuesi apo agentë 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, agentët 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 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 përgjegjësive 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 agentëve e njerëzve në shërbim të tij ose

b) dëmtimi ka qenë thjesht për neglizhencë, veprimin 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 drejtat 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 përgjegjësive.

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, agentëve 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 shumat e dëmtimit të akorduar, duke përfshirë 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 përse i përket paragrafit 2 të nenit 22; dhe 250 njësi monetare për kilogram përse i përket paragrafit 3 të nenit 22. Kjo njësi monetare korrespondon me 65,5 miligram ar me mijë - finesse 900. Këto shumat 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 të 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 paguhen 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 ankojë 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 ndalohet 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 agentëve 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 agentëve 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 shumën 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 kundrejt 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 kërkojë 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 integritetit ekonomik. Për hir të kësaj Konvente, “Organizatë e Integritetit 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 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 integriteti ekonomik rajonal. Për hir të nenit 24, referencat për “një

3508

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 integrimit 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, pranimi, aprovimi ose bashkimi 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, pranimi, aprovimi apo bashkimi 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 integrimit ekonomik rajonal, kjo Konventë bëhet efektive 60 ditë nga data e depozitimit të instrumentit të ratifikimit, pranimi, miratimit ose bashkimi.

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, pranimi, miratimit, bashkimi 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 më 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 legjislativ 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 shprehen 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 Guadalarës, Protokollit të Guatemalës dhe Protokolleve të Montrealit.

URDHËR

Nr.142, datë 26.7.2004

PËR NGRITJEN DHE FUNKSIONIMIN E GRUPIT TË PUNËS PËR HARTIMIN E PROJEKTAKTEVE NËNLIGJORE NË ZBATIM TË LIGJIT NR.9205, DATË 15.3.2004 “PËR MBROJTJEN E DËSHMITARËVE DHE TË BASHKËPUNËTORËVE TË DREJTËSISË”

Në mbështetje të pikës 3 të nenit 102 të Kushtetutës dhe të pikës 1 të nenit 12 të ligjit nr.9000, datë 30.1.2003 “Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave”,

URDHËROJ:

1. Ngritjen e grupit të punës për hartimin e projektakteve nënligjore në zbatim të ligjit nr.9205, datë 15.3.2004 “Për mbrojtjen e dëshmitarëve dhe të bashkëpunëtorëve të drejtësisë”.

2. Grupi i punës të kryesohet nga zëvendësministri i Rendit Publik dhe të ketë në përbërje:

- 3 përfaqësues nga Ministria e Rendit Publik anëtarë;
- 2 përfaqësues nga Ministria Drejtësisë anëtarë;

- 2 përfaqësues nga Ministria e Financave anëtarë.

Kryetari i grupit të punës të ftojë të marrin pjesë në mbledhjet e këtij grupi, për të kontribuar në hartimin e projekteve nënligjore, edhe përfaqësues nga Prokuroria e Përgjithshme, si dhe përfaqësues të institucioneve të tjera shtetërore, sipas fushave që mbulojnë.

3. Drejtuesit e ministrive dhe të institucioneve, të përmendura në pikën 2, brenda 5 ditëve nga hyrja në fuqi e këtij urdhri, t'i dërgojnë kryetarit të grupit të punës emrat e përfaqësuesve të tyre.

4. Grupi i punës, brenda muajit tetor 2004, të përgatisë projektaktet nënligjore dhe t'i paraqesë në kabinetin e Kryeministrit.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë.

KRYEMINISTRI

Fatos Nano

URDHËR

Nr.143, datë 26.7.2004

PËR NGRITJEN E GRUPIT NDËRINSTITUCIONAL TË PUNËS PËR VLERËSIMIN E GJENDJES NË MJEDISËT E UNIVERSITETIT BUJQËSOR TË TIRANËS

Në mbështetje të pikës 3 të nenit 102 të Kushtetutës dhe të nenit 12 të ligjit nr.9000, datë 30.1.2003 "Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave",

URDHËROJ:

1. Ngritjen e grupit ndërinstitutional të punës për vlerësimin e gjendjes në mjediset e brendshme dhe të jashtme të Universitetit Bujqësor të Tiranës.

2. Grupi ndërinstitutional i punës të kryesohet nga zëvendësministri i Arsimit dhe i Shkencës dhe anëtarë të ketë përfaqësues nga:

- Ministria e Arsimit dhe e Shkencës;
- Ministria e Drejtësisë;
- Ministria e Rregullimit të Territorit dhe e Turizmit;
- Ministria e Rendit Publik;
- Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit;
- Ministria e Industrisë dhe e Energjetikës;
- Administrata e prefektit të qarkut të Tiranës;
- Zyra Qendrore e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme;
- Departamenti i Kontrollit të Brendshëm në Kryeministri.

3. Titullarët e ministrive dhe institucioneve, të përcaktuara në pikën 2, të paraqesin te kryetari i i grupit të punës, brenda 5 ditëve nga hyrja në fuqi të këtij urdhri, emrat e përfaqësuesve të tyre.

4. Grupi i punës, për evidentimin e problemeve dhe gjetjen e zgjidhjeve, të bashkëpunojë me drejtuesin e Universitetit Bujqësor të Tiranës.

5. Grupi i punës, brenda datës 15 gusht 2004, të paraqesë pranë kabinetit të Kryeministrit një raport të hollësishëm me propozimin konkret për përmirësimin e gjendjes së mjediseve të këtij universiteti.

6. Ngarkohet titullarët e ministrive dhe institucioneve, të përcaktuara në pikën 2, në zbatim të këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë.

KRYEMINISTRI

Fatos Nano

Fletorja Zyrtare gjendet:

Duke u abonuar për çdo vit pranë:

- çdo njësie postare të qyteteve;
 - pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare;
- Bulevardi Zhan d'Ark, pranë ish-ekspozitës "Shqipëria Sot".

Pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare mund të gjeni:

LISTA E BOTIMEVE TË AZHURNUARA DERI NË JANAR 2004

1.	KUSHTETUTA	600
2.	KODI I PROCEDURËS CIVILE	500
3.	KODI I PROCEDURËS PENALE	600
4.	KODI PENAL	400
5.	KODI I PUNËS	500
6.	KODI I FAMILJES	450
7.	KODI CIVIL	1000
8.	KODI RRUGOR DHE LIGJ PËR TRANSPORTIN	900
9.	KODI ZGJEDHOR	355
10.	DISPOZITA ZBATUESE TË KODIT RRUGOR	1500

PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI

12.	PËRMBLEDHJE E LEGJISLACIONIT NË FUSHËN E PËRMBARIMIT	800
13.	PËRMBLEDHJE E LEGJISLACIONIT NË FUSHËN E PROKURIMIT PUBLIK	1000

BOTIME TË REJA

14.	KODI I PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE	500
15.	PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI PËR NËPUNËSIN CIVIL	600

DOLI NGA SHTYPI

PËRMBLEDHJE NË FUSHËN E TAKSAVE DHE TATIMEVE 1500

Doli nga shtypi më 5.8.2004

Tirazhi: 4500 copë	Formati: 60x88/8
--------------------	------------------

Shtypshkronja Grafon
Tiranë, 2004

Çmimi 150 lekë