



FLETORJA ZYRTARE

E

REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

Nr.75

2004

27 tetor

P Ë R M B A J T J A

Faqe

Ligj nr.9277
datë 23.9.2004

Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën e
Athinës “Për transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre
me det”, 1974 dhe protokollet e viteve 1976, 1990 dhe 2002 ... 5671

Vendim i GJL
nr.5, datë 23.3.2004

Me objekt kthimin e sendit..... 5699

LIGJ
Nr.9277, datë 23.9.2004

**PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN E ATHINËS “PËR
TRANSPORTIN E PASAGJERËVE DHE BAGAZHEVE TË TYRE ME DET”, 1974 DHE
PROTOKOLLET E VITEVE 1976, 1990 DHE 2002**

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 Athinës “Për transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det”, 1974, nënshkruar në Athinë më 13.12.1974.

Neni 2

Republika e Shqipërisë aderon në Protokollin e vitit 1976 të Konventës së Athinës “Për transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det”, 1974, nënshkruar në Londër më 19.11.1976.

Neni 3

Republika e Shqipërisë aderon në Protokollin e vitit 1990 të Konventës së Athinës “Për transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det”, 1974, nënshkruar në Londër më 29.3.1990.

Neni 4

Republika e Shqipërisë aderon në Protokollin e vitit 2002 të Konventës së Athinës “Për transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det”, 1974, nënshkruar në Londër më 1.11.2002.

Neni 5

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

**Shpallur me dekretin nr.4342, datë 11.10.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Alfred Moisiu**

KONVENTA E ATHINËS LIDHUR ME TRANSPORTIN E PASAGJERËVE DHE
BAGAZHEVE TË TYRE ME DET, 1974 (ATHINË, 13 DHJETOR 1974)

Shtetet Palë të kësaj Konvente,
duke njohur dëshirën e përcaktimit me anën e një marrëveshje të disa rregullave lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det,
vendosën që të përfundojnë Konventën për këtë qëllim dhe si rrjedhim ranë dakord si më poshtë:

Neni 1
Termat

Në këtë Konventë shprehjet që vijojnë kanë kuptimin që iu është përcaktuar këtu më poshtë:

1. a) “Transportues” nënkupton një person i cili ka përfunduar një kontratë ose në emër të tij është përfunduar ajo, pavarësisht nëse transporti është kryer nga ai ose nga një transportues ekzekutues;

b) “Transportues ekzekutues” nënkupton një person përveçse transportuesin, duke qenë pronar, charterues ose operator i anijes, i cili aktualisht kryen një pjesë ose tërësisht transportin;

2. “Kontrata e transportit” nënkupton një kontratë të bërë në emër të transportuesit për transportin me det të pasagjerëve ose pasagjerëve dhe bagazheve të tyre, sipas rastit;

3. Anije nënkupton vetëm anijet për transport detar, duke përfshirë mjetet me jastëk ajri;

4. “Pasagjer” nënkupton çdo person të transportuar në një anije:

a) sipas një kontrate transporti, ose

b) i cili, me konsensusin e transportuesit, shoqëron një automjet ose një kafshë të gjallë, të cilat mbulohen nga një kontratë për transportin e mallrave që nuk mbulohen nga kjo Konventë;

5. “Bagazh” nënkupton çdo mall ose mjet i transportuar nga transportuesit sipas një kontrate transporti, duke përfshirë:

a) mallrat dhe mjetet e transportuara sipas një *carter parti*, polic ngarkese ose kontrata të tjera që kanë prioritet si kontratë mallrash, dhe

b) kafshë të gjalla;

6. “Bagazhe kabine” nënkupton bagazhet të cilat pasagjeri ka në kabinën e tij ose ndodhen ndryshe në pronësi të tij, ruajtje ose kontroll të tij. Me përjashtim kur zbatohet paragrafi 8 i këtij neni dhe neni 8, bagazhi i kabinës përfshin bagazhe të cilat pasagjeri i ka vetë ose në automjetin e tij;

7. “Humbja ose dëmtimi i bagazheve” përfshin humbje financiare që rezultojnë nga bagazhet që nuk i janë rishpërndarë pasagjerëve brenda një kohe të arsyeshme pas mbërritjes së anijes në të cilat bagazhet janë transportuar ose duhet të transportoheshin, por që nuk përfshin vonesat që rezultojnë nga diskutimet e punës;

8. “Transporti” mbulon periudhat që vijojnë:

a) lidhur me pasagjerin dhe kabinën e tij, periudhën gjatë së cilës pasagjeri dhe/ose bagazhi i kabinës së tij janë në bordin e anijes ose gjatë imbarkimit ose zbarkimit dhe periudhës gjatë të cilës pasagjeri dhe bagazhet e kabinës së tij transportohen me ujë nga toka në anije ose anasjelltas, nëse kostoja e një transporti të tillë përfshihet në tarifë ose nëse anija e përdorur për qëllim të transportit ndihmës është vendosur në dispozicion të pasagjerit nga transportuesi. Megjithatë, lidhur me pasagjerin, transporti nuk përfshin periudhën gjatë së cilës ai është në një terminal detar ose stacion ose në kalatë ose në /brenda çdo pajisjeje tjetër portuale;

b) për sa i përket bagazheve të kabinës, gjithashtu periudhën gjatë të cilës pasagjeri është në një terminal detar ose stacion, ose në kalatë dhe/ose në çdo instalim tjetër portual nëse këto bagazhe janë marrë në përgjegjësi nga transportuesi ose shërbyesi i tij, ose agjenti dhe nuk janë rishpërndarë pasagjerit;

c) për sa i përket bagazheve të tjera që nuk janë bagazhe kabine, periudha nga koha e marrjes në përgjegjësi nga transportuesi ose shërbyesi i tij, ose agjenti në breg ose në bord deri në kohën e rishpërndarjes së tyre nga transportuesi ose shërbyesi i tij, ose agjenti;

9. “Transport ndërkombëtar” nënkupton çdo transport në të cilin, mbi bazën e kontratës së transportit, vendi i nisjes dhe vendi i mbërritjes janë deklaruar në dy shtete të ndryshme, ose në një shtet të vetëm nëse, në përputhje me kontratën e transportit ose itinerarin e programuar, ka një port ndërmjetës të prekjës në një shtet tjetër;

10. “Organizatë” nënkupton Organizatën Ndërqeveritare Konsultative Detare.

Neni 2 Zbatimi

1. Kjo Konventë do të zbatohet në çdo transport ndërkombëtar nëse:

- a) anija mban flamurin e shtetit ose është regjistruar në Shtetin Palë të kësaj Konvente;
- b) kontrata e transportit është bërë në një Shtet Palë të kësaj Konvente;
- c) vendi i destinimit ose i nisjes, në përputhje me kontratën e transportit, është në Shtetin Palë të kësaj Konvente.

2. Pa marrë parasysh paragrafin 1 të këtij neni, kjo Konventë nuk do të zbatohet kur transporti është objekt, sipas çdo konvente ndërkombëtare tjetër lidhur me transportin e pasagjerëve ose bagazheve në një mënyrë tjetër transporti, sipas regjimit të përgjegjësisë civile mbi bazën e parashikimeve të konventave të tilla, përderisa këto parashikime kanë zbatim të detyrueshëm në transportin detar.

Neni 3 Përgjegjësia e transportuesit

1. Transportuesi do të jetë përgjegjës për dëmet e vuajtuara si rezultat i vdekjes ose plagosjes personale ndaj një pasagjeri dhe humbjes ose dëmtimit të bagazheve nëse aksidenti i cili ka shkaktuar dëmin e vuajtur kështu ndodh gjatë transportit dhe ishte për faj ose neglizhencë të transportuesit ose shërbyesit të tij, ose agentit të tij që vepron brenda fushës së tyre.

2. Barra e provës, se aksidenti që shkaktoi humbjen ose dëmin e ndodhur gjatë transportit, dhe madhësia e humbjes ose dëmit, do të qëndrojë mbi reklamuesin.

3. Gabimi ose neglizhenca e transportuesit ose shërbyesit të tij ose të agentit që vepron brenda qëllimit të punësimit të tyre do të prezumohet, përveçse kur provohet ndryshe, nëse vdekja ose plagosja personale e pasagjerit, ose humbja dhe dëmi i bagazhit të kabinës vijnë nga ose në lidhje me një rrezik anijeje, përplasjeje, rënieje në cekinë, shpërthim ose zjarr, ose defekt i anijes. Lidhur me humbjet ose dëmet ndaj bagazheve të tjera, gabime ose neglizhenca të tilla do të prezumohen, përveçse kur provohet e kundërta, pavarësisht nga natyra e aksidentit i cili shkaktoi humbjen ose dëmin. Në të gjitha rastet e tjera, barra e provës për gabimin ose neglizhencën do të jetë e reklamuesit.

Neni 4 Transportuesi ekzekutues

1. Në qoftë se kryerja e transportit ose një pjese të tij i është besuar një transportuesi ekzekutues, transportuesi megjithatë do të mbetet përgjegjës për të gjithë transportin në përputhje me parashikimet e kësaj Konvente. Në plotësim, transportuesi ekzekutues do të jetë objekt dhe i ngarkuar sipas parashikimeve të kësaj Konvente për pjesën e transportit të kryer nga ai.

2. Transportuesi në lidhje me transportin e kryer nga transportuesi ekzekutues, do të jetë përgjegjës për veprimet ose gabimet e transportuesit ekzekutues dhe të shërbyesve të tij ose agentëve që veprojnë brenda qëllimit të punësimit të tyre.

3. Çdo marrëveshje speciale sipas së cilës transportuesi merr detyrime që nuk imponohen nga kjo Konventë ose çdo lëshim i të drejtave të përmendura nga kjo Konventë do të prekë transportuesin ekzekutues vetëm nëse është rënë dakord nga ai verbalisht dhe me shkrim.

4. Kur dhe brenda hapësirës që të dy, transportuesi dhe transportuesi ekzekutues janë përgjegjës, përgjegjësia e tyre do të jetë e përbashkët.

5. Asgjë e këtij neni nuk do të paragjykojë çdo të drejtë rekursi ndërmjet transportuesit dhe transportuesit ekzekutues.

Neni 5 Vlerat

Transportuesi nuk do të jetë përgjegjës për humbjet ose dëmet e parave, sigurive të negociueshme, floririt, argjendit bizhuterive ose punimeve artistike, ose vlera të tjera, me përjashtim kur vlera të tilla janë depozituar nga transportuesi, për qëllimin e rënë dakord për mbajtje të sigurtë, rast në të cilin transportuesi do të jetë përgjegjës deri në kufirin e parashikuar në paragrafin 3 të nenit 8, përveçse kur është rënë dakord një kufi më i madh në përputhje me paragrafin 1 të nenit 10.

Nen 6 Gabimi i kryer

Nëse transportuesi provon se vdekja ose plagosja personale e një pasagjeri, ose humbja ose dëmtimi i bagazheve të tij janë shkaktuar ose kryer nga një gabim ose neglizhencë e pasagjerit, gjykata në varësi të rastit mund të përjashtojë transportuesin komplet ose pjesërisht nga përgjegjësitë e tij në përputhje me parashikimet e ligjit për këtë gjykatë.

Neni 7 Kufiri i përgjegjësisë për plagosje personale

1. Përgjegjësia e transportuesit për vdekjen ose plagosjen personale të një pasagjeri nuk do të kalojë në asnjë rast 700 000 franga për transport. Kur, në përputhje me ligjin e gjykatës, përsa i përket rastit, dëmet janë caktuar në formën e shpërblimit të një pagese periodike, vlera ekuivalente e kapitalit të këtyre pagesave nuk duhet të kalojë kufirin e përmendur.

2. Pa marrë parasysh paragrafin 1 të këtij neni, legjislacioni kombëtar i çdo Shteti Palë i kësaj Konvente mund të fiksojë, derisa transportuesit të cilët janë qytetarë të një shteti të tillë janë të interesuar, një kufi përgjegjësie më të lartë.

Neni 8 Kufiri i përgjegjësisë për humbjet ose dëmet e bagazheve

1. Përgjegjësia e transportuesit për humbjen ose dëmet e bagazheve të kabinave në asnjë rast nuk do të kalojë 12 500 franga për pasagjer, për transport.

2. Përgjegjësia e transportuesit për humbjen ose dëmin ndaj një automjeti duke përfshirë të gjitha bagazhet e transportuara nëse mbi automjet nuk do të kalojë në asnjë rast 50 000 franga për automjet, për transport.

3. Përgjegjësia e transportuesit për humbjen ose dëmin ndaj bagazheve, përveçse atyre të përmendura në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni, në asnjë rast nuk do të kalojë 18 000 franga për pasagjer, për transport.

4. Transportuesi dhe pasagjeri mundet të bien dakord që përgjegjësia e transportuesit të jetë objekt i një shume që nuk kalon 1 750 franga në rastin e dëmit të një automjeti dhe që nuk kalon 200 franga për pasagjer në rastin e humbjes ose dëmit ndaj bagazheve të tjera, këto shuma të zbriten nga humbja ose dëmi.

Neni 9 Njësia monetare dhe shkëmbimi

1. Frangat e përmendura në këtë Konventë do të konsiderohen si një njësi që konsiston në 65.5 miligram flori të një pastërtie prej 900 milesim.

2. Shumat e referuara në nenet 7 dhe 8 do të konvertohen në monedhën kombëtare të shtetit të gjykatës sipas rastit mbi bazën e vlerës zyrtare së kësaj monedhe, referuar njësisë së përcaktuar në paragrafin 1 të këtij neni, në datën e gjykimit ose datës së rënë dakord nga palët. Nëse nuk ka një vlerë të tillë zyrtare, autoritetet kompetente të shtetit të interesuar do të përcaktojnë çfarë do të merret në konsideratë si vlerë zyrtare për qëllimet e kësaj Konvente.

Neni 10

Parashikime shtesë për kufijtë e përgjegjësisë

1. Transportuesi dhe pasagjeri mund të bien dakord, verbalisht dhe me shkrim, për një kufi përgjegjësie më të lartë se atë të përshkruar në nenet 7 dhe 8.

2. Interesi mbi dëmin dhe koston ligjore nuk do të përfshihet në kufijtë e përgjegjësisë së përshkruar në nenet 7 dhe 8.

Neni 11

Mbrojtja dhe kufijtë për shërbyesit e transportuesit

Nëse një veprim është ngritur kundër një shërbyesi ose agjenti të transportuesit ose kundër transportuesit ekzekutiv jashtë dëmeve të mbuluara nga kjo Konventë, shërbyes ose agjentë të tillë, nëse provojnë që ai ka vepruar brenda qëllimit të punësimit të tij, ka të drejtën e përjashtimit të mbrotjes dhe kufijve të përgjegjësisë të cilat transportuesi ose transportuesi ekzekutues ka përgjegjësinë për të bërë sipas kësaj Konvente.

Neni 12

Rreshtimi i reklamimeve

1. Kur kufiri i përgjegjësisë përshkruar në nenet 7 dhe 8 hyjnë në fuqi, ata kanë të drejtë të kërkojnë për shumat e vlerave të rikuperueshme për të gjitha reklamimet e ngritura për vdekjen ose plagosje personale të çdo pasagjeri ose për humbjen ose dëmin e bagazheve të tij.

2. Lidhur me transportin e kryer nga një transportues ekzekutues, shuma e vlerave të rikuperueshme nga transportuesi dhe transportuesi ekzekutues, si dhe nga shërbyesit dhe agjentët që veprojnë brenda qëllimit të punësimit të tyre nuk do të kalojë vlerën më të lartë e cila mund të shpërblehet kundrejt ose transportuesit ose transportuesit ekzekutiv sipas kësaj Konvente, por asnjë nga personat e përmendur më sipër nuk do të ketë të drejtën për një shumë që kalon kufijtë e zbatueshëm për të.

3. Në çdo rast kur një shërbyes ose agjent, ose transportues ekzekutues janë të ngarkuar sipas nenit 11 të kësaj Konvente për përgjegjësinë e kufijve të përgjegjësisë të përshkruara në nenet 7 dhe 8, shuma e vlerave të rikuperueshme nga transportuesi ose transportuesi ekzekutues, sipas rastit, dhe nga shërbyesi ose agjenti, nuk do të kalojë këto kufij.

Neni 13

Humbja e së drejtës për kufirin e përgjegjësisë

1. Transportuesi nuk do të ketë të drejtën e kufirit të përgjegjësisë së përshkruar në nenet 7 dhe 8 dhe paragrafin 1 të nenit 10, nëse është provuar që dëmi i rezultuar nga një veprim ose gabim i transportuesit është bërë me qëllimin e shkakimit të një dëmi të tillë, ose jashtë rrezikut dhe me dijeninë që dëmi të tilla ndoshta do të rezultojnë.

2. Shërbyesi ose agjenti i transportuesit, ose transportuesi ekzekutues nuk do të ketë të drejtën e përfitimit nga këto kufij nëse provohet që dëmi i rezultuar nga një veprim ose gabim i shërbyesit, ose agjentit bëhet me qëllimin e shkakimit të një dëmi të tillë, ose jashtë rrezikut dhe me dijeninë që dëmi i tillë ndoshta do të rezultonte.

Neni 14
Bazat e reklamimeve

Asnjë veprim për dëmet nga vdekja ose plagosje personale të një pasagjeri, ose për humbje ose dëme të bagazheve, nuk do të merret kundër tij ose transportuesit ekzekutues përveçse në përputhje me këtë Konventë.

Neni 15
Njoftimi për humbjen ose dëmin e bagazheve

1. Pasagjeri do të japë njoftim me shkrim ndaj transportuesit ose agjentit të tij:
 - a) në rastin e dëmit të dukshëm të bagazhit;
 - i) për bagazhet e kabinës, përpara ose në kohën e zbarkimit të pasagjerëve;
 - ii) për të gjitha bagazhet e tjera, përpara kohës së rishpërndarjes së tyre;
 - b) në rastin e dëmit ndaj bagazhit i cili nuk është i dukshëm, ose humbjes së bagazheve, brenda pesëmbëdhjetë ditëve nga zbarkimi ose rishpërndarja ose nga koha kur një rishpërndarje e tillë duhej të kishte ndodhur.
2. Në qoftë se pasagjeri nuk arrin të jetë në përputhje me këtë nen, ai do të presupozohet, përveçse kur provohet ndryshe, sikur i ka marrë bagazhet të padëmtuara.
3. Njoftimi me shkrim nuk është i nevojshëm të jepet nëse kushtet e bagazhit, në kohën e marrjes së tyre janë objekt i kontrollit ose inspektimit të përbashkët.

Neni 16
Barra e kohës për veprimet

1. Çdo veprim për dëmet e ngritura për vdekjen ose plagosjen personale të një pasagjeri ose për humbjen ose dëmin e bagazheve do të ketë një barrë kohe pas periudhës prej dy vjetëve.
2. Kufiri i periudhës do të llogaritet si më poshtë:
 - a) në rastin e plagosjes personale, nga data e zbarkimit të pasagjerit;
 - b) në rastin e vdekjes që ndodh gjatë transportit, nga data kur pasagjeri duhej të ishte zbarkuar, dhe në rastin e plagosjes personale që ndodh gjatë transportit dhe që rezulton me vdekje pas zbarkimit, nga data e vdekjes, me kusht që kjo periudhë nuk do të kalojë tre vjet nga data e zbarkimit;
 - c) në rastin e humbjes ose dëmtimit ndaj bagazhit, nga data e zbarkimit ose nga data kur zbarkimi duhej të bëhej, kushdoqoftë më vonë.
3. Ligji i gjykatës së bllokimit të rastit do të drejtojë faktet e pezullimit dhe ndërprerjes së kufirit të periudhave, por në asnjë rast një veprim sipas kësaj Konvente do të sillet pas skadimit të periudhës prej tre vjetësh nga data e zbarkimit të pasagjerit ose nga data kur zbarkimi duhej të ndodhte, kushdoqoftë më vonë.
4. Pa marrë parasysh paragrafët 1, 2 dhe 3 të këtij neni, periudha e kufirit mundet të palëve pasi të jetë ngritur shkaku i veprimit. Deklaratat ose marrëveshja duhet të jenë me shkrim.

Neni 17
Juridiksioni kompetent

1. Një veprim i ngritur sipas kësaj Konvente, sipas opsionit të reklamuesit, do të sillet përpara një prej gjykatave të shënuara më poshtë, me kusht që kjo gjykatë të jetë e vendosur në një Shtet Palë të kësaj Konvente:
 - a) gjykata e selisë së përhershme ose vendit kryesor të biznesit të mbrojtjes, ose
 - b) gjykata e vendit të nisjes ose të destinimit në përputhje me kontratën e transportit, ose
 - c) gjykata e shtetit të selisë kombëtare ose të përhershme të reklamuesit nëse mbrojtja ka një vend biznesi dhe është objekt i juridiksionit në këtë shtet; ose

d) një gjykatë të shtetit ku kontrata e transportit është bërë, nëse mbrojtja ka një vend biznesi dhe është objekt i juridiksionit të këtij shteti.

2. Pas ndodhjes së aksidentit i cili ka shkaktuar dëmin, palët mundet të bien dakord që reklamimi për dëmet do t'i parashtrohen çdo juridiksioni ose arbitrazhi.

Neni 18

Invaliditeti i parashikimeve kontraktuale

Çdo parashikim kontraktual i përfunduar përpara ndodhjes së aksidentit i cili ka shkaktuar vdekjen ose plagosjen personale ndaj një pasagjeri ose humbje, ose dëmi ndaj bagazheve të tij, me qëllim të lirimit të transportuesit nga përgjegjësitë e tij ndaj pasagjerit ose që përshkruan një kufi më të ulët përgjegjësie se atë të fiksuar në këtë Konventë, me përjashtim siç parashikohet në paragrafin 4 të nenit 8, dhe çdo parashikim i tillë me qëllim lëvizjen e barrës së provës e cila mbetet mbi transportuesin, ose që ka efektin e kufizimit të opsioneve të specifikuar në paragrafin 1 të nenit 17, do të jetë e pavlefshme, por pavlefshmëria i këtij parashikimi nuk do të bëjë të pavlefshme kontratën e transportit e cila mbetet objekt i parashikimeve të kësaj Konvente.

Neni 19

Konventat e tjera mbi kufizimin e përgjegjësisë

Kjo Konventë nuk do të modifikojë të drejtat ose detyrat e transportuesit, transportuesit ekzekutues dhe të shërbyesve të tyre ose agjentëve të parashikuar në konventat ndërkombëtare lidhur me kufirin e përgjegjësisë së pronarit të një anijeje detare.

Neni 20

Dëmi nuklear

Asnjë përgjegjësi nuk do të ngrihet sipas kësaj Konvente për dëmet e shkaktuara nga aksidentet nukleare:

a) nëse operatori i një instalimi atomik është përgjegjës për dëme të tilla sipas ose Konventës së Parisit të 29 korrikut 1960 mbi përgjegjësinë e palës së tretë në fushën e energjisë nukleare siç amendohet nga protokollin shtesë i saj i 28 janarit 1964, ose Konventës së Vjenës të 21 majit 1963 mbi përgjegjësinë civile për dëmin nuklear, ose

b) nëse operatori i instalimeve nukleare është përgjegjës për dëme të tilla në emër të ligjit kombëtar që drejton përgjegjësinë për dëme të tilla, me kushtin që një ligj i tillë të jetë nga të gjitha pikëpamjet i favorshëm ndaj personave të cilët mund të vuajnë dëmin sipas ose Konventës së Parisit ose Konventës së Vjenës.

Neni 21

Transporti komercial nga autoritetet publike

Kjo Konventë do të zbatohet edhe për transportin komercial i ndërmarrë nga shtetet ose autoritetet publike sipas kontratës së transportit brenda kuptimit të nenit 1.

Neni 22

Deklarata e moszbatimit

1. Çdo Palë në kohën e firmosjes, ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit në këtë Konventë, mund të deklarojë me shkrim që nuk do të zbatojë këtë Konventë kur pasagjerët dhe transportuesit janë subjekte ose qytetarë të kësaj Pale.

2. Çdo deklaratë e bërë sipas paragrafit 1 të këtij neni mundet të hidhet poshtë në çdo kohë me anën e njoftimit me shkrim te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

Neni 23

Firmosja, ratifikimi dhe aderimi

1. Kjo Konventë do të jetë e hapur për firmosje në selinë e Organizatës deri më 31 dhjetor 1975 dhe më vonë do të mbetet e hapur për aderim.

2. Shtetet mund të bëhen Palë në këtë Konventë me anën e:

a) firmosjes pa asnjë rezervë përsa i përket ratifikimit, pranimi ose miratimit;
b) firmosjes me objekt ratifikimin, pranimin ose miratimin e ndjekur nga ratifikimi, pranimi ose miratimi;

c) aderimit.

3. Ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi do të kryhen me anën e depozitimit të një instrumenti formal për këtë qëllim te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

Neni 24

Hyrja në fuqi

1. Kjo Konventë do të hyjë në fuqi në ditën e nëntëdhjetë pas datës në të cilën dhjetë shtete kanë ose firmosur atë pa rezerva për ratifikim, pranim ose miratim, ose kanë depozituar instrumentet e duhura të ratifikimit, pranimi, miratimit ose aderimit.

2. Për çdo shtet i cili firmos këtë Konventë pa rezerva për ratifikim, pranim ose miratim, ose depoziton instrumentin e tij të ratifikimit, pranimi, miratimit ose aderimit, Konventa do të hyjë në fuqi nëntëdhjetë ditë pas datës së një firmosjeje ose depozitimi të tillë.

Neni 25

Denoncimi

1. Kjo Konventë mund të denoncohet nga një Palë në çdo kohë pas datës në të cilën Konventa hyn në fuqi për këtë Palë.

2. Denoncimi do të kryhet me anën e depozitimit të një instrumenti te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës, i cili do të informojë të gjitha palët për marrjen e instrumentit të denoncimit dhe datën e depozitimit të tij.

3. Një denoncim do të hyjë në fuqi një vit pas depozitimit të një instrumenti denoncimi ose pas një periudhe më të gjatë, të tillë siç mund të specifikohet në instrument.

Neni 26

Rishikimi dhe amendimi

1. Për qëllimet e rishikimit ose amendimit të kësaj Konvente nga Organizata, mund të mbledhet një konferencë.

2. Organizata do të mbledhë një konferencë të palëve në këtë Konventë për rishikim ose amendim të saj me kërkesën e jo më pak se një të tretës së palëve.

3. Çdo shtet i cili bëhet palë në këtë Konventë, pas hyrjes në fuqi të një amendamenti të adoptuar nga një konferencë e mbledhur në përputhje me këtë nen, do të niset nga Konventa siç amendohet.

Neni 27

Depozitimi

1. Kjo Konventë do të depozitohet te Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

2. Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës:

a) do të informojë të gjitha shtetet të cilat kanë firmosur ose aderuar në këtë Konventë për:

i) secilën firmosje të re dhe secilin depozitim të një instrumenti së bashku me datën e tij;

ii) datën e hyrjes në fuqi të kësaj Konvente;

iii) çdo denoncim të kësaj Konvente dhe datën në të cilën ai hyn në fuqi;

b) do të transmetojë kopjet e vërteta të vërtetuara të kësaj Konvente të gjitha shteteve firmosëse dhe të gjitha shteteve të cilat kanë aderuar në këtë Konventë.

3. Me hyrjen në fuqi të kësaj Konvente, një kopje e vërtetuar e vërtetë do të transmetohet nga Sekretari i Organizatës të Sekretariati i Kombeve të Bashkuara për regjistrim dhe publikim në përputhje me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 28

Gjuhët

Kjo Konventë bëhet në një origjinal të vetëm në gjuhët anglisht dhe frëngjisht duke qenë të dy tekstet autentikisht të barabartë. Përkthimet zyrtare në gjuhët spanjolle dhe ruse do të përgatiten nga Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës dhe depozitohen me firmë origjinale.

Si dëshmi, kudoqoftë nënshkruesit, duke qenë të autorizuar për këtë qëllim, kanë firmosur këtë Konventë.

Bërë në Athinë, më 13 dhjetor 1974.

PROTOKOLLI I VITIT 2002 NDAJ KONVENTËS SË ATHINËS LIDHUR ME TRANSPORTIN E PASAGJERËVE DHE BAGAZHEVE TË TYRE ME DET, 1974

Shtetet Palë të këtij protokolli,

duke konsideruar se dëshirohet që të rishikohet Konventa e Athinës lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, e bërë në Athinë më 13 dhjetor 1974, për të parashikuar një zmadhim të kompensimit, prezantimit të përgjegjësisë strikte, krijimin e procedurave më të thjeshta për përmirësimin e shumave të kufijve dhe që të sigurojë siguracion të detyrueshëm në dobi të pasagjerëve,

duke ditur se protokolli i vitit 1976 ndaj Konventës prezantoi të drejtën speciale të tërheqjes si njësi llogaritjeje në vend të frangave të arit,

duke theksuar se protokolli i vitit 1990 ndaj Konventës, i cili parashikon për një zmadhim të kompensimit dhe një thjeshtim të procedurës për përmirësimin e shumave të kufijve, nuk ka hyrë në fuqi,

ranë dakord si vijon:

Neni 1

Për qëllimet e këtij protokolli:

1. “Konventë” nënkupton tekstin e Konventës së Athinës lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, 1974.

2. “Organizatë” nënkupton Organizatën Ndërkombëtare Detare.

3. “Sekretar i Përgjithshëm” nënkupton Sekretarin e Përgjithshëm të Organizatës.

Neni II

Neni 1 paragrafi 1 i Konventës zëvendësohet me tekstin që vijon:

1 a) “transportues” nënkupton një person i cili ose në emër të të cilit është përfunduar një kontratë transporti, pavarësisht se transporti aktualisht kryhet nga ky person ose nga një transportues ekzekutues;

b) “transportues ekzekutues” nënkupton një person përveç transportuesit, duke qenë pronar, çarterues ose operator i anijes, i cili kryhen aktualisht transportin komplet ose pjesërisht; dhe

c) “transportues i cili kryhen aktualisht të gjithë ose pjesërisht transportin” nënkupton transportuesin ekzekutues ose, përderisa transportuesi kryhen aktualisht transportin, transportuesin.

Neni III

1. Neni 1 paragrafi 10 i Konventës zëvendësohet si vijon:
10. “Organizatë” nënkupton Organizatën Ndërkombëtare Detare.
2. Teksti që vijon shtohet si neni 1 paragrafi 11 i Konventës:
11. “Sekretari i Përgjithshëm” nënkupton Sekretarin e Përgjithshëm të Organizatës.

Neni IV

Neni 3 i Konventës zëvendësohet nga teksti që vijon:

Neni 3

Përgjegjësia e transportuesit

1. Për humbjen e pësuar si rezultat i vdekjes ose plagosjes personale të një pasagjeri të shkaktuar nga një aksident i anijes, transportuesi do të jetë përgjegjës që shtrirja e një humbjeje të tillë lidhur me pasagjerin, në çdo rast të dallueshëm, të mos kalojë 250 000 njësi llogaritjeje, përveçse kur transportuesi provon që aksidenti:

a) rezulton nga një akt lufte, armiqësor, luftë civile, kryengritje ose një fenomeni natyror të një karakteri të jashtëzakonshëm, të pashmangshëm dhe të parazistueshëm; ose

b) është shkaktuar i gjithi nga një akt ose pengesë e bërë me qëllimin e shkaktimit të aksidentit nga një palë e tretë.

Në qoftë se dhe në shtrirjen që kjo humbje kalon kufirin e mësipërm, transportuesi do të jetë edhe më tej përgjegjës, përveçse kur transportuesi provon se aksidenti i cili shkaktoi humbjen ndodhi jo për faj ose neglizhencë të transportuesit.

2. Për humbjen e pësuar si rezultat i vdekjes ose plagosjes personale të një pasagjeri jo të shkaktuar nga një aksident i transportit detar, transportuesi do të jetë përgjegjës nëse aksidenti i cili shkaktoi humbjen ishte si rezultat i fajit ose neglizhencës së transportuesit. Barra e provës së fajit ose neglizhencës do të shtrihet mbi reklamuesin.

3. Për humbjen e pësuar si rezultat i humbjes ose dëmit në bagazhin e kabinave, transportuesi do të jetë përgjegjës nëse aksidenti i cili shkaktoi humbjen ishte për faj ose neglizhencë të transportuesit. Faji ose neglizhenca e transportuesit do të prezumohet për humbjen e shkaktuar nga aksidenti në transportin detar.

4. Për humbjen e pësuar si rezultat i humbjes ose dëmit ndaj bagazheve përveçse bagazheve të kabinës, transportuesi do të jetë përgjegjës përveçse kur transportuesi provon se aksidenti i cili shkaktoi humbjen ndodhi jo për faj ose neglizhencë të transportuesit.

5. Për qëllimet e këtij neni:

a) “aksident i transportit detar” nënkupton një rrezik anijeje, përmbysje, përplasje ose rënie në tokë të anijes, shpërthim ose zjarr në anije, ose defekt në anije;

b) “faj ose neglizhencë të transportuesit” përfshin fajin ose neglizhencën e shërbyesve të transportuesit, që vepron brenda qëllimit të punësimit të tyre;

c) “defekt në anije” nënkupton çdo mosfunksionim, avari ose mospërputhje me rregullat e zbatueshme të sigurisë lidhur me çdo pjesë të anijes ose pajisjeve të saj kur përdoren për largim, evakuim, imbarkim dhe zbarkim të pasagjerëve; ose kur përdoren për lëvizje, mbajtjen në kurs, navigim të sigurtë, akostim, qëndrim në spirancë, në mbërritje ose largim nga kalata ose në vend spirance, ose kontrolli të dëmit pas hyrjes së ujit në anije; ose kur përdoren për lëshimin e pajisjeve për shpëtimin e jetës; dhe

d) humbje nuk do të përfshijë dëmet e dënueshme ose shembull.

6. Përgjegjësia e transportuesit sipas këtij neni i përket vetëm humbjeve të dala nga një aksident që ndodh gjatë periudhës së transportit. Barra e provës që aksidenti i cili shkaktoi humbjen ka ndodhur gjatë periudhës së transportit dhe hapësira e humbjes shtrihet te reklamuesi.

7. Asgjë në këtë Konventë nuk do të paragjykojë çdo të drejtë për rekurs të transportuesit ndaj çdo pale të tretë ose në mbrojtjen e neglizhencës së kontribuesit sipas nenit 6 të kësaj Konvente.

Asgjë në këtë nen nuk do të paragjykojë çdo të drejtë të kufizimit sipas neneve 7 ose 8 të kësaj Konvente.

8. Presupozimet për fajin ose neglizhencën e një pale ose përcaktimi i barrës për provën ndaj një pale nuk do të parandalojë faktin në favor të kësaj pale që të konsiderohet.

Neni V

Teksti që vijon është shtuar si neni 4 dy i Konventës:

Neni 4 dy

Siguracioni i detyrueshëm

1. Kur pasagjerët transportohen në bordin e një anijeje të regjistruar në një Shtet Palë që është i licencuar për të transportuar më shumë se dymbëdhjetë pasagjerë, dhe zbatohet kjo Konventë, çdo transportues i cili aktualisht kryhen të gjithë ose pjesërisht transportin do të mbajë siguracion ose siguri të tjera financiare, të tilla si garanci bankare ose institucioneve të tjera të ngjashme, për të mbuluar përgjegjësinë sipas kësaj Konvente përsa i përket vdekjes dhe plagosjes personale të pasagjerëve. Kufiri i siguracionit të detyrueshëm ose sigurive të tjera financiare nuk do të jetë më pak se 250 000 njësi llogaritje për pasagjer në secilin rast të dallueshëm.

2. Një certifikatë që dëshmon që siguracioni ose siguri të tjera financiare janë në fuqi në përputhje me parashikimet e kësaj Konvente do të lëshohet ndaj secilës anije, pasi autoritetet përkatëse të një Shteti Palë të kenë vendosur që kërkesat e paragrafit 1 janë përmbushur. Përsa i përket një anijeje të regjistruar në një Shtet Palë, certifikata të tilla do të lëshohen ose vërtetohen nga autoritetet përkatëse të shtetit të regjistrimit të anijes; përsa i përket një anijeje jo të regjistruar në një Shtet Palë ajo mund lëshohet ose të certifikohet nga autoritetet përkatëse të çdo Shteti Palë. Kjo certifikatë do të jetë në formën e një modeli të vendosur në aneksin e kësaj Konvente dhe do të përmbajë detajet që vijnë:

- a) Emrin e anijes, numrin ose shkronjat e dallueshme dhe portin e regjistrimit;
- b) Emrin dhe vendin kryesor të biznesit të transportuesit i cili aktualisht kryhen të gjithë ose një pjesë të transportit;
- c) Numrin e identifikimit të IMO-s;
- d) Tipin dhe periudhën e siguracionit;
- e) Emrin dhe vendin kryesor të biznesit të siguruesit ose personave të tjerë që parashikojnë siguri financiare dhe, kur është e kënaqshme, vendin e biznesit ku siguracioni ose siguri të tjera financiare janë krijuar; dhe
- f) Periudhën e vlefshmërisë së certifikatës, e cila nuk do të jetë më e gjatë se periudha e vlefshmërisë së siguracionit ose sigurive të tjera financiare.

3 a) Një Shtet Palë mund të autorizojë një institucion ose një organizatë të njohur nga ai për të lëshuar certifikatën. Institucione ose organizata të tilla do të informojnë këtë shtet për lëshimin e secilës certifikatë. Në të gjitha rastet, Shtetet Palë do të garantojnë plotësisht përfundimin dhe saktësinë e certifikatës së lëshuar dhe do të përpqen që të sigurojnë marrëveshjet e nevojshme për të përmbushur detyrimet.

- b) Një Shtet Palë do të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm për:
 - i) përgjegjësitë dhe kushtet e autoriteteve të deleguara në një institucion ose organizatë të njohur nga ai;
 - ii) përjashtimet nga autoritete të tilla; dhe
 - iii) datën nga e cila autoritete të tilla ose përjashtimi i autoriteteve të tilla hyn në fuqi.

Një autoritet i deleguar nuk do të ketë efekt përpara tre muajve nga data në të cilën njoftimi për këtë qëllim i është dhënë Sekretarit të Përgjithshëm.

c) Institucioni ose organizata e autorizuar të lëshojë certifikata në përputhje me këtë paragraf, si minimum, do të jetë i autorizuar të përjashtojë këto certifikata nëse kushtet sipas së cilave ato janë lëshuar nuk janë në përputhje. Në të gjitha rastet, institucioni ose organizata do t'i raportojë përjashtime të tilla shtetit në emër të të cilit certifikata u lëshua.

4. Certifikata do të jetë në gjuhët zyrtare ose në gjuhën e shtetit lëshues. Nëse gjuha që përdoret nuk është në gjuhët angleze, franceze ose spanjolle, teksti do të përfshijë një përkthim në një nga këto gjuhë, dhe kur shteti vendos kështu, gjuha e shtetit mund të hiqet.

5. Certifikata do të mbahet në bordin e anijes dhe një kopje do të depozitohet tek autoritetet të cilat mbajnë shënime në regjistrin e anijes ose, nëse anija nuk është regjistruar në një Shtet Palë, tek autoriteti i shtetit që lëshon ose vërteton certifikatën.

6. Një siguracion ose siguri tjetër financiare, nuk do të kënaqë kërkesat e këtij neni nëse ajo mund të pezullohet, për arsyt përveçse kur skadon periudha e vlefshmërisë e siguracionit ose e sigurisë së specifikuar në certifikatë, përpara tre muajve, ka kaluar nga data në të cilën njoftimi për përfundimin e saj është dhënë tek autoritetet referuar në paragrafin 5, derisa certifikata është dorëzuar tek keto autoritete ose një certifikatë e re është lëshuar brenda periudhës në fjalë. Parashikimet e mëparshme do të zbatohen njëllor në çdo modifikim i cili rezulton në siguracion ose siguri të tjera financiare, jo më gjatë që nuk kënaq kërkesat e këtij neni.

7. Shteti i regjistrin të anijes, si objekt i parashikimeve të këtij neni, do të përcaktojë kushtet e lëshimit dhe vlefshmërinë të certifikatës.

8. Asgjë në këtë Konventë nuk do të konsiderohet sikur parandalon një Shtet Palë nga marrja e informacionit të fituar nga shtetet e tjera ose organizata të tjera ndërkombëtare lidhur me qëndrimet financiare ose furnizuesve të siguracionit ose sigurive të tjera financiare për qëllimet e kësaj Konvente. Në raste të tilla, Shteti Palë që lidhet me informacione të tilla nuk lirohet nga përgjegjësia e tij si një shtet lëshues i certifikatës.

9. Certifikatat e lëshuara ose të vërtetuara nga autoritetet e një Shteti Palë do të pranohen nga Shtetet e tjera Palë për qëllimet e kësaj Konvente dhe do të konsiderohen nga Shtetet e tjera Palë sikur të kishin të njëjtën fuqi si certifikata të lëshuara ose të vërtetuara nga ato, edhe pse lëshohen ose vërtetohen lidhur me një anije jo të regjistruar në një Shtet Palë. Një Shtet Palë mundet në çdo kohë të kërkojë konsultime me shtetin që lëshon ose certifikon, duhet të besojë që siguresi ose garantuesi i emëruar në certifikatën e siguracionit nuk është financiarisht i aftë për të përmbushur detyrimet e vëna nga kjo Konventë.

10. Çdo reklamim për kompensim i mbuluar nga siguracioni ose siguri të tjera financiare mbi bazën e këtij neni, duhet të sillen direkt kundër siguresit ose personave të tjerë që japin siguri financiare. Në rast të tillë, shuma e vendosur në paragrafin 1 zbatohet si kufi i siguresit ose personave të tjerë që japin siguri financiare, bile edhe nëse transportuesit ose transportuesi ekzekutiv nuk është i ngarkuar për kufizimin e përgjegjësisë. Mbrojtësi mundet më tej të ngrejë mbrojtje (edhe sikur të ishte në falimentim ose i mbaruar) për të cilat transportuesi i referuar në paragrafin 1 duhej të ishte i ngarkuar për të ngritur në përputhje me këtë. Për më tepër, mbrojtësi mundet të ngrejë mbrojtje kundrejt dëmit të rezultuar nga mosdrejtimi i mirë i të sigurvearit, por mbrojtësi nuk do të bëjë ndonjë mbrojtje tjetër të cilën mbrojtësi mund të ishte i ngarkuar për të ngritur në procedurat e sjella nga i siguruari kundrejt mbrojtësit. Mbrojtësi në çdo ngjarje ka të drejtën t'i kërkojë transportuesit dhe transportuesit ekzekutues për t'u bashkuar në procedurat.

11. Çdo shumë e parashikuar nga siguracioni ose nga siguri të tjera financiare të mbajtura në përputhje me paragrafin 1 do të jenë të vlefshme ekskluzivisht për të përmbushur reklamimet sipas kësaj Konvente, dhe çdo pagesë e bërë për shuma të tilla do të shkarkojë çdo përgjegjësi të ngritur sipas kësaj Konvente në hapësirën e shumave të paguara.

12. Një Shtet Palë nuk do të lejojë një anije nën flamurin e saj ndaj të cilës zbatohet ky nen për të operuar në çdo kohë derisa një certifikatë të lëshohet sipas paragrafëve 2 ose 15.

13. Mbështetur në parashikimet e këtij neni, secili Shtet Palë do të sigurojë, sipas ligjit kombëtar, që siguracioni ose siguri të tjera financiare, në hapësirën e specifikuar në paragrafin 1, është në fuqi përse i përket çdo anijeje që është licencuar të transportojë më shumë se dymbëdhjetë pasagjerë, kudo që të jetë regjistruar, kur hyn ose largohet nga një port në territorin e tij deri ku kjo Konventë zbatohet.

14. Pa marrë parasysh parashikimet e paragrafit 5, një Shtet Palë mund të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm që, për qëllimet e paragrafit 13, anijeve nuk u kërkohen të transportojnë në bord ose të prodhojnë certifikatën e kërkuar nga paragrafi 2, hyjnë ose largohen nga një port në territorin e tij, me kusht që Shteti Palë i cili lëshon certifikatën ka njoftuar Sekretarin e Përgjithshëm

që ai mban shënime në një format elektronik, i hapur për të gjitha Shtetet Palë, duke dëshmuar ekzistencën e certifikatës dhe duke i bërë të afta Shtetet Palë të shkarkojnë detyrimet e tyre sipas paragrafit 13.

15. Nëse siguracioni ose përgjegjësi të tjera financiare nuk janë përsa i përket një anijeje në pronësi të një Shteti Palë, parashikimet e këtij neni që lidhen kudo nuk do të jenë të zbatueshme ndaj anijeve të tilla, por anija do të mbajë një certifikatë të lëshuar nga autoritetet përkatëse të Shtetit të regjistrit të anijes, duke deklaruar që anija është pronë nga ky shtet dhe që përgjegjësia mbulohet brenda një shume të përshkruar në paragrafin 1. Një certifikatë e tillë do ta ndjekë sa më afër të jetë e mundur modelin e përshkruar në paragrafin 2.

Neni VI

Neni 7 i Konventës zëvendësohet nga teksti që vijon:

Neni 7

Kufijtë e përgjegjësisë për vdekjen ose plagosjen personale

1. Përgjegjësitë e transportuesit për vdekjen ose plagosjen personale të një pasagjeri sipas nenit 3 nuk do të kalojnë në asnjë rast 400 000 njësi llogaritjeje për pasagjer në secilin rast të dallueshëm. Kur, në përputhje me ligjin e gjykatës së bllokimit sipas rastit, dëmet janë shpërblyer në formën e pagesave periodike, vlera kapitale ekuivalente e këtyre pagesave nuk do të kalojë kufirin në fjalë.

2. Një Shtet Palë mund të rregullojë me parashikime të veçanta të ligjit kombëtar kufirin e përgjegjësisë së përshkruar në paragrafin 1, me kusht që ligji kombëtar i kufirit të përgjegjësisë, në se ka, nuk është më i ulët sesa ai përshkruar në paragrafin 1. Një Shtet Palë, i cili i hap rrugën opsioneve të parashikuara në këtë paragraf, do të informojë Sekretarin e Përgjithshëm për kufirin e përgjegjësisë së adoptuar ose për faktin që nuk ka një kufi.

Neni VII

Neni 8 i Konventës zëvendësohet nga teksti që vijon:

Neni 8

Kufiri i përgjegjësisë për humbjen ose dëmin e bagazheve të automjeteve

1. Përgjegjësia e transportuesit për humbjen ose dëmin ndaj bagazheve të kabinës në asnjë rast nuk do të kalojë 2 250 njësi llogaritjeje për pasagjer, për transport.

2. Përgjegjësia e transportuesit për humbjen ose dëmtimin e automjeteve duke përfshirë të gjitha bagazhet e transportuara në ose mbi automjet në asnjë rast nuk do të kalojnë 12 700 njësi llogaritjeje për automjet, për transport.

3. Përgjegjësia e transportuesit për humbjen ose dëmtimin ndaj bagazheve, përveçse atyre të përmendura në paragrafët 1 dhe 2, në asnjë rast nuk do të kalojë 3 375 njësi llogaritjeje për pasagjer, për transport.

4. Transportuesi dhe pasagjeri mund të bien dakord që përgjegjësia e transportuesit do të jetë objekt i një zbritjeje që nuk kalon 330 njësi llogaritjeje në rastet e dëmit në një automjet dhe që nuk do të kalojë 149 njësi llogaritjeje për pasagjer në rastet e humbjes ose dëmit ndaj bagazheve të tjera, kjo shumë të zbritet nga humbja ose dëmi.

Neni VIII

Neni 9 i Konventës zëvendësohet nga teksti që vijon:

Neni 9
Njësia e llogaritjes dhe konvertimi

1. Njësia e llogaritjes e përmendur në këtë Konventë është e drejta speciale e tërheqjes siç përcaktohet nga Fondi Monetar Ndërkombëtar. Shumat e përmendura në nenin 3 paragrafi 1, neni 4 dy paragrafi 1, neni 7 paragrafi 1 dhe neni 8 do të konvertohen në monedhën kombëtare të shtetit të gjykatës bllokuese të rastit mbi bazën e vlerës së kësaj monedhe në referim të së drejtës speciale të tërheqjes në datën e gjykimit ose në datën e rënë dakord ndërmjet palëve. Vlera e monedhës kombëtare, në termin e së drejtës speciale të tërheqjes, të një Shteti Palë i cili është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar, do të llogaritet në përputhje me metodën e vlerësimit të zbatuar nga Fondi Monetar Ndërkombëtar në fuqi në datën në fjalë për operimin ose transaksionin e tij. Vlera e monedhës kombëtare, në termin e së drejtës speciale të tërheqjes, të një Shteti Palë i cili nuk është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar, do të llogaritet në mënyrën e përcaktuar nga ky Shtet Palë.

2. Megjithatë, një shtet i cili nuk është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar dhe ligji i të cilit nuk lejon zbatimin e parashikimeve të paragrafit 1, në kohën e ratifikimit, pranimi miratimit, ose aderimit në këtë Konventë ose në çdo kohë më vonë, deklaron se njësia e llogaritjes referuar në paragrafin 1 do të jetë e barabartë me 15 franga ari. Franga ari të referuara në këtë paragraf i korrespondon gjashtëdhjetë e pesë e gjysëm dhe nëntëqind miligram shkëlqim. Konvertimi i franga ari në monedhën kombëtare do të bëhet në përputhje me ligjin e shtetit të interesuar.

3. Llogaritjet e përmendura në fjalinë e fundit të paragrafit 1 dhe konvertimi i përmendur në paragrafin 2 do të bëhet në një mënyrë të tillë që të shprehë në monedhën kombëtare të Shteteve Palë, sa më afër të jetë e mundur, të njëjtën vlerë reale për shumat në nenin 3 paragrafi 1, neni 4 dy paragrafi 1, neni 7 paragrafi 1 dhe neni 8, siç do të rezultonte nga zbatimi i tre fjalive të para të paragrafit 1. Shtetet do t'i komunikojnë Sekretarit të Përgjithshëm mënyrën e llogaritjes mbështetur në paragrafin 1, ose rezultatin e konvertimit në paragrafin 2, sipas rastit, kur depozitojnë një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi në këtë Konventë dhe kurdoherë që ka një ndryshim në të.

Neni IX

Neni 16 paragrafi 3 i Konventës zëvendësohet nga teksti që vijon:

3. Ligji i gjykatës bllokuese të rastit do të udhëheqë gjykimin për pezullimin ose ndërprerjen në një periudhë të kufizuar, por në asnjë rast ndonjë veprim sipas kësaj Konvente do të sillet pas skadimit të një nga periudhë të kohës që vijnë:

a) një periudhë prej pesë vjetësh duke filluar nga data e zbarkimit të pasagjerëve ose nga data kur zbarkimi duhet të bëhet, kushdo që është më vonë; ose nëse është më parë;

b) një periudhë prej tre vjetësh duke filluar nga data kur reklamuesi njeh ose ka njohur plagosjen, humbjen ose dëmin e shkaktuar nga aksidenti.

Neni X

Neni 17 i Konventës zëvendësohet nga teksti që vijon:

Neni 17

Juridiksioni kompetent

1. Një veprim i ngritur sipas nenit 3 dhe nenit 4 të kësaj Konvente, sipas opsionit të reklamuesit, sillet përpara një gjykate të listuar më poshtë, me kusht që gjykata është vendosur në një Shtet Palë në këtë Konventë, dhe si objekt i ligjit kombëtar të secilit Shtet Palë që udhëheq vlerat respektive brenda këtyre shteteve me forumet e mundshme brenda këtyre shteteve me forumet e shumta të mundshme:

a) gjykata e shtetit me rezidencë të vazhdueshme ose vendet primare të biznesit të mbrojtësit, ose

b) gjykatën e shtetit të nisjes ose asaj të destinimit në përputhje me kontratën e transportit,

ose

c) gjykata e shtetit me residencë të vazhdueshme ose kombëtare të reklamuesit, nëse mbrojtësi ka një vend dhe është objekt i juridiksionit të këtij shteti, ose

d) gjykata e shtetit ku kontrata e transportit u bë, nëse mbrojtësi ka një vend biznesi dhe është objekt i juridiksionit në këtë shtet.

2. Veprimet sipas nenit 4 dy të kësaj Konvente, sipas opsionit të reklamuesit, do të jenë sjellje përpara në një nga gjykatat kur veprimi mund të silltet kundër transportuesit ose transportuesit ekzekutues në përputhje me paragrafin 1.

3. Pas ndodhjes së aksidentit i cili ka shkaktuar dëmin, palët mund të bien dakord që reklamimi për dëmet do të parashtrihen në çdo juridiksion ose arbitrazh.

Neni XI

Teksti që vijon shtohet në nenin 17 dy të Konventës:

Neni 17 dy

Njohja dhe zbatimi me forcë

1. Çdo vendim i dhënë nga një gjykatë me juridiksion në përputhje me nenin 17, i cili zbatohet në shtetin e origjinës ku nuk është më objekt i formave të zakonshme të rishikimit, do të njihet në çdo Shtet Palë, me përjashtim;

a) kur vendimi është fituar nga një thyerje; ose

b) kur mbrojtësit nuk i është dhënë ndonjë njoftim i arsyeshëm dhe një mundësi e drejtë në rastin aktual.

2. Një vendim i njohur sipas paragrafit 1 do të jetë i zbatueshëm në secilin Shtet Palë sa më shpejt që formalitetet e kërkuara në këtë shtet janë përmbushur. Formalitetet nuk do të lejojnë meritat e rastit që të rihapen.

3. Një Shtet Palë i këtij protokollit mundet të zbatojë rregulla të tjera për njohjen dhe zbatimin e vendimit, me kusht që efekti i tyre të jetë për të siguruar që vendimet janë të njohura dhe zbatuara së paku në të njëjtën hapësirë sipas paragrafëve 1 dhe 2.

Neni XII

Neni 18 i Konventës zëvendësohet me tekstin që vijon:

Neni 18

Invaliditeti i parashikimeve kontraktuale

Çdo parashikim kontraktual i përfunduar përpara ndodhjes së aksidentit, i cili ka shkaktuar vdekjen ose plagosjen personale të një pasagjeri ose humbjen dhe dëmin në bagazhet e pasagjerit me qëllimin e lirimit të çdo personi përgjegjës sipas kësaj Konvente të përgjegjësisë ndaj pasagjerit ose të përshkruajë një kufi më të ulët të përgjegjësisë se ajo e fiksuar në këtë Konventë me përjashtim siç parashikohet në nenin 8 paragrafi 4 dhe çdo parashikim i tillë që ka për qëllim të lëvizë barrën e provave të cilat mbeten mbi transportuesin ose transportuesin ekzekutues, ose që kanë efekt të kufizimit të opsioneve të specifikuara në nenin 17 paragrafët 1 ose 2, do të jenë të pavlefshme, por pavlefshmëria do të mbetet objekt i parashikimeve të kësaj Konvente.

Neni XIII

Neni 20 i Konventës zëvendësohet nga teksti që vijon:

Neni 20

Dëmi atomik

Asnjë përgjegjësi nuk do të ngrihet sipas kësaj Konvente për dëmin e shkaktuar nga aksidente atomike:

a) nëse operatori i një instalimi atomik është përgjegjës për dëme të tilla sipas ose Konventës së Parisit më 29 korrik 1960 mbi përgjegjësitë e palëve të treta në fushën e energjisë atomike siç amendohet nga protokollin shtesë i saj i 28 janarit 1964 ose Konventa e Vjenës e 21 majit 1963 mbi përgjegjësinë civile për dëmet atomike, ose çdo amendament ose protokollin i cili është në fuqi; ose

b) nëse operatori i instalimeve atomike është përgjegjës për dëme të tilla mbi bazën e ligjeve kombëtare që drejtojnë përgjegjësinë e dëmeve të tilla, me kusht që një ligj i tillë parashikon që një ligj i tillë nga të gjitha pikëpamjet është i favorshëm ndaj personave të cilët kanë pësuar dëmin përse i përket ose Konventës së Parisit ose asaj të Vjenës ose çdo amendamenti ose protokollin i cili është në fuqi.

Neni XIV

Modeli i certifikatës

1. Modeli i certifikatës, i vendosur në aneksin e këtij protokollin, do të bashkëlidhet si aneks i Konventës.

2. Teksti që vijon shtohet si neni 1 dy i Konventës:

Neni 1 dy

Aneks

Aneksi i Konventës do të jetë pjesë integrale e Konventës.

Neni XV

Interpretimi dhe zbatimi

1. Konventa dhe ky protokoll, ndërmjet palëve të këtij protokollin, do të lexohen dhe interpretohen së bashku si një instrument i vetëm.

2. Konventa, siç rishikohet nga ky protokoll, do të zbatohet vetëm ndaj reklamimeve të ngritura jashtë nga ngjarjet të cilat ndodhin pas hyrjes në fuqi për secilin Shtet Palë të këtij protokollin.

3. Neni 1 deri 22 i Konventës, siç rishikohet nga ky protokoll, së bashku me nenet 17 deri 25 të këtij protokollin dhe aneksin, do të përbëjnë dhe do të quhen Konventa e Athinës lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, 2002.

Neni XVI

Teksti që vijon shtohet si neni 22 dy i Konventës.

Neni 22 dy

Klauzolat përfundimtare të Konventës

Klauzolat përfundimtare të kësaj Konvente do të jenë nenet 17 deri 25 të protokollit 2002 të Konventës së Athinës lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, 1974. Referencat në këtë Konventë ndaj Shteteve Palë do të merren si referencat ndaj Shteteve Palë ndaj këtij protokollin.

KLAUZOLAT PËRFUNDIMTARE

Neni XVII

Firmosja, ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi

1. Ky protokoll do të jetë i hapur për firmosje në selinë e organizatës nga 1 maji 2003 deri më 30 prill 2004 dhe do të mbeten si rrjedhim të hapura për aderim.

2. Shtetet mund të shprehin pëlqimin e tyre që nisen nga ky protokoll me:

- a) firmosjen pa asnjë rezervë për ratifikim, pranim ose miratim; ose
- b) firmosjen si objekt ratifikimin, pranimin ose miratimin; ose
- c) aderimin.

3. Ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi do të kryhen me depozitimin e një instrumenti për këtë qëllim te Sekretari i Përgjithshëm.

4. Çdo instrument i ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit i depozituar pas hyrjes në fuqi të një amendamenti ndaj këtij protokollit lidhur me të gjitha Shtetet ekzistuese Palë, ose pas përfundimit të të gjitha masave të kërkuara për hyrjen në fuqi të amendamentit lidhur me këto Shtete Palë do të konsiderohet si zbatim i këtij protokollit siç modifikohet nga amendamenti.

5. Një Shtet nuk do të shprehë pëlqimin e tij sikur niset nga ky protokoll, përveçse nëse pala, denoncon:

a) Konventën e Athinës lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, bërë në Athinë më 13 dhjetor 1974;

b) protokollin e Konventës së Athinës lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, bërë në Londër më 19 nëntor 1976; dhe

c) protokollin e 1990-ës që amendon Konventën e Athinës lidhur me transportin e pasagjerëve me det, bërë në Londër më 29 mars 1990, me efekt nga koha që ky protokoll do të hyjë në fuqi për shtetet në përputhje me nenin 20.

Neni XVIII

Shtetet me më shumë se një sistem ligjor

1. Nëse një shtet ose më shumë njësi territoriale për të cilat janë sisteme ligji të zbatueshme lidhur me çështje që kanë të bëjnë me këtë protokoll, ai, në kohën e firmosjes, ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit, mund të deklarojë që ky protokoll do të shtrihet në të gjithë njësitë territoriale të tij ose vetëm në një nga të gjitha ato, dhe mund të modifikojë këtë deklaratë duke parashtruar një deklaratë tjetër në çdo kohë.

2. Çdo deklaratë e tillë do t'i njoftohet Sekretarit të Përgjithshëm dhe do të shprehë njësitë territoriale në të cilat ky protokoll zbatohet.

3. Lidhur me një Shtet Palë i cili ka bërë një deklaratë të tillë:

a) referencat ndaj shtetit të një regjistri të anijeve dhe lidhur me certifikatën e detyrueshme të siguracionit, ndaj shtetit lëshues ose certifikues, do të konsiderohet sikur i referohet njërive territoriale respektivisht në të cilën anija është regjistruar dhe e i cili lëshon certifikatën ose e vërteton atë;

b) referencat ndaj kërkesave të ligjit kombëtar, kufijve të përgjegjësisë kombëtare dhe monedhës kombëtare do të konsiderohen respektivisht si referenca ndaj kërkesave të ligjit, kufirit të përgjegjësisë dhe monedhës të njërive thelbësore territoriale; dhe

c) referencat ndaj gjykatës dhe ndaj vendimeve të cilat duhet të njihen nga Shtetet Palë, do të konsiderohen si referenca respektivisht ndaj gjykatës dhe ndaj vendimeve të cilat duhet të njihen në njësitë territoriale thelbësore.

Neni XIX
Organizatat rajonale të integrimit ekonomik

1. Një organizatë rajonale e integrimit ekonomik, e cila është formuar nga shtete sovrane që i kanë transferuar kompetencat për disa çështje që drejtohen nga ky protokoll ndaj kësaj organizate, mundet të firmosë, ratifikojë, pranojë, miratojë ose aderojë në këtë protokoll. Një organizatë Rajonale e Integrimit Ekonomik e cila është Palë në këtë protokoll do të ketë të drejtat dhe detyrimet e një Shteti Palë në hapësirën e Organizatës Rajonale të Integrimit Ekonomik ka kompetencën mbi çështjet e drejtuara nga ky protokoll.

2. Kur një organizatë rajonale e integrimit ekonomik ushtron të drejtat e saj të votës në çështjet mbi të cilat ajo ka kompetencë, ajo do të ketë një numër votash të barabarta me numrin e Shteteve Anëtare të cilat janë palë në këtë protokoll dhe të cilat i kanë transferuar kompetencat tek ajo për çështjet në fjalë. Një organizatë rajonale e integrimit ekonomik nuk do të ushtrojë të drejtën e saj të votimit nëse Shtetet Anëtare ushtrojnë atë të tyre dhe anasjelltas.

3. Kur numri i Shteteve Palë është thelbësor në këtë protokoll, duke përfshirë por jo në kufizim ndaj neneve 20 dhe 23 të këtij protokoll, Organizata Rajonale e Integrimit Ekonomik nuk do të llogaritet si një Shtet Palë në plotësim të Shteteve Anëtare të saj të cilat janë Shtete Palë.

4. Në kohën e firmosjes, ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit, Organizata Rajonale e Integrimit Ekonomik do të bëjë një deklaratatë ndaj Sekretarit të Përgjithshëm duke specifikuar çështjet që drejtohen nga ky protokoll lidhur me të cilat janë transferuar kompetencat ndaj kësaj organizate nga Shtetet Anëtare, të saj të cilat janë firmosëse ose palë në këtë protokoll dhe çdo kufizim tjetër përse i përket qëllimit të kompetencave. Organizata Rajonale e Integrimit Ekonomik menjëherë do të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm për çdo ndryshim në shpërndarjen e kompetencave, duke përfshirë transferime të reja kompetencash, të specifikuara në deklaratatën sipas këtij paragrafi. Çdo deklaratë e tillë do të bëhet e vlefshme nga Sekretari i Përgjithshëm mbi bazën e nenit 24 të këtij protokoll.

5. Shtetet Palë të cilat janë Shtete Anëtare të Organizatës Rajonale të Integrimit Ekonomik, e cila është në këtë protokoll do të presupozohen që kanë kompetencën mbi të gjitha çështjet të drejtuara nga ky protokoll lidhur me të cilat transferimi i kompetencave tek Organizata nuk është deklaruar specifikisht ose njoftuar sipas paragrafit 4.

Neni XX
Hyrja në fuqi

1. Ky protokoll do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj pas datës në të cilën 10 shtete kanë ose firmosur atë pa rezerva përse i përket ratifikimit, pranimit, ose miratimit ose ka depozituar instrumentet e ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit te Sekretari Përgjithshëm.

2. Për çdo shtet i cili ratifikon, pranon, miraton ose aderon në këtë protokoll pasi kushtet në paragrafin 1 për hyrjen në fuqi të jenë përmbushur, ky protokoll do të hyjë në fuqi tre muaj pas datës së depozitimit nga një shtet i tillë i instrumentit përkatës, për jo më përpara se ky protokoll të hyjë në fuqi në marrëveshje me paragrafin 1.

Neni XXI
Denoncimi

1. Ky protokoll mund të denoncohet nga çdo Shtet Palë në çdo kohë pas datës në të cilën ky protokoll hyn në fuqi për atë shtet.

2. Denoncimi do të realizohet me anën e depozitimit të një instrumenti për këtë qëllim te Sekretari i Përgjithshëm.

3. Një denoncim do të realizohet dymbëdhjetë muaj ose në një periudhë të tillë më të gjatë siç mund të jetë specifikuar në instrumentin e denoncimit, pas depozitimit të tij te Sekretari i Përgjithshëm.

4. Si ndërmjet Shteteve Palë në këtë protokoll, denoncimi i secilit nga ata të Konventës në përputhje me nenin 25 si rrjedhim nuk do të konsiderohet në çdo mënyrë si denoncim i Konventës siç rishikohet nga ky protokoll.

Neni XXII **Rishikimi dhe amendimi**

1. Nga Organizata, për qëllimet e rishikimit ose amendimit të këtij protokoll, mund të mbledhet një konferencë.

2. Organizata do të mbledhë një konferencë të Shteteve Palë në këtë protokoll për rishikimin ose amendimin e këtij protokoll me kërkesën e jo më pak se një të tretës së Shteteve Palë.

Neni XXIII **Amendimi i kufijve**

1. Pa asnjë paragjykim të parashikimeve të nenit 22, procedurat speciale në këtë nen do të zbatohen vetëm për qëllimet e amendimit të kufijve të vendosur në nenin 3 paragrafi 1, nenin 4 dy paragrafi 1, nenin 7 paragrafi 1 dhe nenin 8 të Konventës siç rishikohet nga ky protokoll.

2. Me kërkesën e së paku gjysmës, por në asnjë rast më pak se gjashtë, të Shteteve Palë të ky protokoll, çdo propozim për amendim të kufijve, duke përfshirë zbritjet e specifikuar në nenin 3 paragrafi 1, nenin 4 dy paragrafi 1, nenin 7 paragrafi 1 dhe nenin 8 të Konventës siç rishikohet nga ky protokoll do t'i qarkullohet nga Sekretari i Përgjithshëm të gjithë anëtarëve të organizatës dhe të gjitha Shteteve Palë.

3. Çdo amendament i propozuar dhe qarkulluar si më sipër do t'i parashtrahet Komitetit Ligjor të organizatës (këtu më poshtë të referuar si "Komiteti Ligjor") për t'u marrë në konsideratë në një datë së paku gjashtë muaj pas datës të qarkullimit të tij.

4. Të gjitha Shtetet Palë të Konventës siç rishikohet nga ky protokoll, pavarësisht nëse janë anëtarë ose jo të organizatës, do të jenë të ngarkuar për të marrë pjesë në procedurat e Komitetit Ligjor për të marrë në konsideratë dhe adoptime të amendamenteve.

5. Amendamentet do të adoptohen nga dy të tretat e Shteteve Palë ndaj Konventës siç rishikohet nga ky protokoll që janë prezent dhe votojnë në Komitetin Ligjor të zgjeruar siç parashikohet në paragrafin 4, me kushtin që së paku gjysma e Shteteve Palë të Konventës siç rishikohet nga ky protokoll të jenë prezent në kohën e votimit.

6. Kur vepron në një propozim për amendim kufiri, Komiteti Ligjor do të marrë në konsideratë eksperiencën e aksidenteteve dhe, në veçanti, shumën e dëmit që rezulton si rrjedhim, ndryshimet në vlerat monetare dhe efektin e amendamentit të propozuar mbi koston e siguracionit.

7. (a) Asnjë amendament i kufijve sipas këtij neni nuk mund të merret në konsideratë në më pak se pesë vjet nga data në të cilën ky protokoll është i hapur për firmosje dhe as më pak se pesë vjet nga data e hyrjes në fuqi të një amendamenti të përparshëm sipas këtij neni.

b) Asnjë kufi nuk mund të rritet sa të kalojë një shumë e cila i korrespondon kufirit të shtuar në Konventë siç rishikohet nga ky protokoll i rritur me gjashtë për qind në vit, llogaritur mbi baza të përbëra nga data në të cilën ky protokoll është i hapur për firmosje.

c) Asnjë kufi nuk mund të rritet në mënyrë të tillë që të kalojë një shumë e cila i korrespondon kufirit të paraqitur në Konventë siç rishikohet nga ky protokoll i shumëzuar me tre.

8. Çdo amendament i adoptuar në përputhje me paragrafin 5 do t'i njoftohet nga organizata të gjitha Shteteve Palë. Amendamenti do të konsiderohet si i pranuar në fundin e periudhës prej tetëmbëdhjetë muajsh pas datës së njoftimit, përveçse brenda kësaj periudhe, jo më pak se një e katërta e shteteve që ishin Shtetet Palë në kohën e adoptimit të amendamentit i kanë komunikuar Sekretarit të Përgjithshëm se ato nuk pranojnë amendamentin. Rast në të cilin amendamenti është përjashtuar dhe nuk do të ketë efekt.

9. Një amendament del se është pranuar në përputhje me paragrafin 8 do të hyjë në fuqi tetëmbëdhjetë muaj pas pranimit të tij.

10. Të gjitha Shtetet Palë do të nisen nga amendamenti, përveçse kur e denoncojnë këtë protokoll në përputhje me nenin 21 paragrafi 1 dhe 2, së paku gjashtë muaj përpara se amendamenti të hyjë në fuqi. Një denoncim i tillë do të hyjë në fuqi kur amendamenti hyn në fuqi.

11. Kur një amendament është adoptuar por periudha prej tetëmbëdhjetë muajsh për pranimin e tij nuk ka skaduar akoma, një shtet që bëhet palë gjatë kësaj periudhe do të niset nga amendamenti nëse ai hyn në fuqi. Një shtet i cili bëhet Shtet Palë pas kësaj periudhe do të niset nga një amendament i cili është pranuar në përputhje me paragrafin 8. Në rastet e referuara në këtë paragraf, një shtet do të fillojë të niset nga një amendament kur ky amendament hyn në fuqi ose kur ky protokoll hyn në fuqi për këtë shtet, nëse është më vonë.

Neni XXIV

Depozitimi

1. Ky protokoll dhe çdo amendament i adoptuar sipas nenit 23 do të depozitohet te Sekretari i Përgjithshëm.

2. Sekretari i Përgjithshëm:

a) do të informojë të gjitha shtetet të cilat kanë firmosur ose aderuar në këtë protokoll për:

i) secilën firmosje ose depozitim të ri të një instrumenti ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi së bashku me datën;

ii) secilën deklaratë dhe komunikim sipas nenit 9 paragrafi 2 dhe 3, neni 18 paragrafi 1 dhe neni 19 paragrafi 4 i Konventës siç rishikohet nga ky protokoll;

iii) datën e hyrjes në fuqi të këtij protokoll;

iv) çdo propozim për amendim të kufijve të cilat janë bërë në përputhje me nenin 23 paragrafi 2 të këtij protokoll;

v) çdo amendament i cili është adoptuar në përputhje me nenin 23 paragrafi 5 të këtij protokoll;

vi) çdo amendament konsiderohet si i pranuar sipas nenit 23 paragrafi 8 i këtij protokoll, së bashku me datën në të cilën ky amendament do të hyjë në fuqi në përputhje me paragrafët 8 dhe 9 të këtij neni;

vii) depozitimin e çdo instrumenti denoncimi të këtij protokoll së bashku me datën e depozitimit dhe me datën që ai hyn në fuqi;

viii) çdo komunikim i kërkuar nga çdo nen i këtij protokoll;

b) do të transmetojë kopjet e vërteta të vërtetuara të këtij protokoll të shteteve të cilat kanë firmosur ose aderuar në këtë protokoll.

3. Menjëherë pas hyrjes së këtij protokoll në fuqi, teksti do të transmetohet nga Sekretari i Përgjithshëm te Sekretariati i Kombeve të Bashkuara për regjistrim dhe publikim në përputhje me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni XXV

Gjuhët

Ky protokoll është bërë në një origjinal të vetëm në gjuhët arabe, kineze, angleze, franceze, ruse dhe spanjolle, duke qenë secili tekst autentikisht i barabartë.

Bërë në Londër më 1 nëntor 2002

Si dëshmi kurdoherë nënshkruesit, duke qenë të autorizuar nga qeveritë e tyre respektive për këtë qëllim, kanë firmosur këtë.

ANEKS
CERTIFIKATA E SIGURACIONIT OSE SIGURIVE TË TJERA FINANCIARE LIDHUR
ME PËRGJEGJËSINË PËR VDEKJEN DHE PLAGOSJEN PERSONALE NDAJ PASAGJERËVE

Lëshuar në përputhje me parashikimet e nenit 4 dy të Konventës së Athinës lidhur
me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, 2002,

Emri i anijes.....

Shkronjat dhe numuri i dallimit.....

Numuri i IMO i identifikimit të anijes.....

Porti i regjistrimit.....

Emri dhe adresa e plotë e selisë kryesore të biznesit të transportuesit, i cili aktualisht kryhen
transportin.....

Kjo është për të vërtetuar që është në fuqi përsa i përket anijes me emrin më sipër një policë
sigurimi ose siguri të tjera financiare që kënaq kërkesat e nenit 4 dy të Konventës së Athinës lidhur
me transportin e pasagjereve dhe bagazheve të tyre me det, 2002.

Tipi i siguracionit.....

Periudha e siguracionit.....

Emri dhe adresa e siguruesit (siguruesve) dhe ose garantuesit/ garantuesve)

Emri

.....

Adresa

.....

Kjo certifikatë është e vlefshme deri

.....

Lëshuar ose certifikuar nga Qeveria e Republikës.....

.....

.....

(Emri i plotë i shtetit)

ose

Teksti që vijon duhet të përdoret kur një Shtet Palë merr përsipër nenin 4 dy paragrafi 3:
Certifikata aktuale është lëshuar nën autoritetin e Qeverisë

së..... (emri i plotë i shtetit)

nga..... (emri i institucionit ose organizatës)

në.....në.....

(vendi) (data)

.....

(Firma dhe titulli zyrtar i lëshimit ose certifikimit)

Shënim shpjegues:

1. Nëse dëshirohet, caktimi i shtetit mund të përfshijë një referencë ndaj autoritetit kompetent publik të vendit ku është lëshuar certifikata.
2. Nëse shuma totale e siguracionit është dhënë nga më shumë se një burim, shuma e secilit nga ata duhet të theksohet.
3. Nëse siguracioni është dhënë në forma të ndryshme, kjo duhet të cilësohet.
4. Shënimi “Afati i siguracionit” duhet të stipulojë datën kur një siguracion i tillë hyn në fuqi.
5. Shënimi “Adresat” e siguruesit dhe ose garantuesit duhet të tregojnë selinë kryesore të biznesit të siguruesit dhe/ose garantuesit. Nëse është e përshtatshme, vendin e biznesit ku siguracioni ose siguri të tjera financiare janë krijuar duhet të tregohet.

PROTOKOLLI I VITIT 1976 I KONVENTËS SË ATHINËS LIDHUR ME TRANSPORTIN E PASAGJERËVE DHE BAGAZHEVE TË TYRE I DATËS 13 DHJETOR 1974

Palët në protokollin aktual,
duke qenë palë të Konventës së Athinës lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, bërë në Athinë më 13 dhjetor 1974,
ranë dakord si më poshtë:

Neni I

Për qëllimet e protokollit aktual:

1. “Konventë” nënkuptën Konventën e Athinës lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, 1974.
2. “Organizata” ka të njëjtin kuptim si në Konventë.
3. “Sekretari i Përgjithshëm” nënkuptën Sekretarin e Përgjithshëm të Organizatës.

Neni II

1) Neni 7 paragrafi 1 i Konventës zëvendësohet nga teksti që vijon:

1. Përgjegjësia e transportuesit për vdekjen ose plagosjen personale të një pasagjeri në asnjë rast nuk do të kalojë 46 666 njësi llogaritjeje për transport. Kur, në përputhje me ligjin e gjykatës bllokuese të rastit, dëmet shpërblehen në formën e pagesave periodike, vlera kapitale ekuivalente e këtyre pagesave nuk do të kalojë kufirin e përmendur.

2) Neni 8 i Konventës zëvendësohet nga teksti që:

1. Përgjegjësia e transportuesit për humbjen ose dëmtimin e bagazheve të kabinës në asnjë rast nuk do të kalojë 833 njësi llogaritjeje për pasagjer, për transport.

2. Përgjegjësia e transportuesit për humbjen ose dëmin ndaj automjeteve duke përfshirë të gjitha bagazhet e transportuara me automjet në asnjë rast nuk do të kalojnë 3 333 njësi llogaritjeje, për transport.

3. Përgjegjësia e transportuesit për humbjen ose dëmin e bagazhit përveçse atyre të përmendura në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni në asnjë rast nuk do të kalojnë 1 200 njësi llogaritjeje për pasagjer, për transport.

4. Transportuesi dhe pasagjeri mund të bien dakord që përgjegjësia e transportuesit do të jetë objekt në një zbritje që nuk kalon 13 njësi llogaritjeje për pasagjer në rastin e humbjes ose dëmtimit të bagazheve të tyre, një shumë e tillë të zbritet nga humbja ose dëmi.

3) Neni 9 Konventës dhe titulli i tij zëvendësohen si vijon:

Njësia e llogaritjes ose njësia monetare dhe konvertimi

I. Njësia e llogaritjes e përmendur në këtë Konventë është e drejta speciale e parashikuar siç përcaktohet nga Fondi Monetar Ndërkombëtar. Shumat e përmendura në nenet 7 dhe 8 do të konvertohen në monedhën kombëtare të shtetit të gjykatës bllokuese të rastit mbi bazat e vlerave të kësaj monedhe në datën e gjykimit ose në datën e rënë dakord nga palët. Vlera e monedhës kombëtare, në termin e së drejtës speciale të parashikuar, e një shteti i cili është anëtar i Fondit

Monetar Ndërkombëtar, do të llogaritet në përputhje me metodën e vlerësimit të zbatuar nga Fondi Monetar Ndërkombëtar në fuqi, në datën në fjalë për operacionet dhe transaksionet e saj. Vlera e monedhës kombëtare, në termin e së drejtës speciale të parashikuar, e një shteti i cili nuk është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar, do të llogaritet në një mënyrë të përcaktuar nga ky shtet.

2. Megjithatë, një shtet i cili nuk është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar dhe ligji i të cilit nuk lejon zbatimin e parashikimeve të paragrafit 1 të këtij neni, në kohën e ratifikimit ose aderimit, ose në çdo kohë tjetër më vonë, mund të deklarojnë që kufijtë e përgjegjësisë së parashikuar në këtë Konventë të zbatueshme në territorin e tij do të fiksohen si vijon:

- a) Përsa i përket nenit 7 paragrafi 1, 700 000 njësi monetare;
- b) Përsa i përket nenit 8 paragrafi 1, 12 500 njësi monetare;
- c) Përsa i përket nenit 8 paragrafi 2, 50 000 njësi monetare;
- d) Përsa i përket nenit 8 paragrafi 3, 18 000 njësi monetare;
- ë) Përsa i përket nenit 8 paragrafi 4, zbritja nuk do të kalojë 1750 njësi monetare në rastin e dëmit ndaj automjetit dhe nuk do të kalojë 200 njësi monetare për pasagjer në rastin e humbjes ose dëmtimit të bagazheve të tjera.

Njësia monetare e referuar në këtë paragraf, i korrespondon gjashtëdhjetë e gjysëm miligram flori ose shkëlqimit prej 900 milsim. Konvertimi i shumave të specifikuara në këtë paragraf në monedhën kombëtare do të bëhen në përputhje me ligjin e shtetit të interesuar.

3. Llogaritjet e përmendura në fjalinë e fundit të paragrafit 1 dhe konvertimi i përmendur në paragrafin 2 do të bëhen në mënyrë të tillë që të shprehet në monedhën kombëtare të shtetit sa më shpejt të jetë e mundur vlera reale e njëjtë për shumat në nenet 7 dhe 8 siç është shprehur aty në njësi llogaritëse. Shtetet do t'i komunikojnë depozituesit mënyrën e llogaritjes mbi bazën e paragrafit 1 ose rezultatin e konvertimit në paragrafin 2 sipas rastit, kur depozitojnë një instrument referuar nenit III dhe kurdoherë që ka një ndryshim.

Neni III

Firmosja, ratifikimi dhe aderimi

1. Protokolli aktual do të jetë i hapur për firmosje nga çdo shtet i cili ka firmosur Konventën ose ka aderuar dhe nga çdo shtet i ftuar për të ndjekur Konferencën e rishikimit të parashikimeve të njësisë së llogaritjes në Konventën e Athinës lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, 1974, të mbajtur në Londër nga 17 deri 19 nëntor 1976. Ky protokoll do të jetë i hapur për firmosje nga 1 shkurti 1977 deri 31 dhjetor 1977 në selinë e Organizatës.

2. Mbështetur në paragrafin 4 të këtij neni, protokolli aktual do të jetë objekt i ratifikimit, pranimit ose miratimit nga shtetet të cilat e kanë firmosur atë.

3. Mbështetur në paragrafin 4 të këtij neni, ky protokoll do të jetë i hapur për aderim nga shtetet të cilat nuk e kanë firmosur atë.

4. Protokolli aktual mund të ratifikohet, pranohet, miratohet ose të aderohet nga Shtetet Palë të kësaj Konvente.

5. Ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi do të kryhen me anën e depozitimit të një instrumenti formal për këtë qëllim te Sekretari i Përgjithshëm.

6. Çdo instrument i ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit, i depozituar pas hyrjes në fuqi të një amendamenti të protokollit aktual lidhur me të gjitha palët ekzistuese ose pas përfundimi të të gjitha masave të kërkuara për hyrjen në fuqi të amendamentit lidhur me të gjitha palët ekzistuese, do të konsiderohet si zbatim i protokollit i modifikuar nga amendamenti.

Neni IV

Hyrja në fuqi

1. Protokolli aktual do të hyjë në fuqi për shtetet të cilat e kanë ratifikuar, pranuar, miratuar ose aderuar në të në ditën e nëntëdhjetë pas datës në të cilën dhjetë shtete kanë ose firmosur pa asnjë rezervë përsa i përket ratifikimit, pranimit, miratimit, ose kanë depozituar instrumentin përkatës të ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit.

2. Megjithatë, protokollin aktual nuk do të hyjë në fuqi përpara se Konventa të ketë hyrë në fuqi.

3. Për çdo shtet i cili në vazhdimësi firmos këtë protokoll pa asnjë rezervë përse i përket ratifikimit, pranimit ose miratimit, ose aderimit ose depozitën instrumentin e tij të ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit, protokollin aktual do të hyjë në fuqi në ditën e nëntëdhjetë pas datës së një depozitimi ose firmosjeje të tillë.

Neni V Denoncimi

1. Protokollin aktual mund të denoncohet nga një palë në çdo kohë pas datës në të cilën protokollin hyn në fuqi për këtë Palë.

2. Denoncimi do të kryhet pas depozitimit të një instrumenti te Sekretari i Përgjithshëm i cili do të informojë të gjitha Palët e tjera për marrjen e instrumentit të denoncimit dhe për datën e depozitimit të tij.

3. Një denoncim do të hyjë në fuqi një vit pas depozitimit të një instrumenti denoncimi ose pas një periudhe më të gjatë të tillë siç mund të specifikohet në instrument.

Neni VI Rishikimi dhe amendamenti

1. Një konferencë, për qëllimet e rishikimit ose amendimit të protokollit aktual, mund të kryhet nga Organizata.

2. Organizata do të mbledhë një konferencë të palëve në protokollin aktual për rishikimin ose amendimin e saj me kërkesën e jo më pak se një të tretës së palëve.

Neni VII Depozitimi

1. Protokollin aktual do të depozitohet te Sekretari i Përgjithshëm.

2. Sekretari i Përgjithshëm:

a) do të informojë të gjitha shtetet të cilat kanë firmosur ose aderuar në protokollin aktual:

i) secilin firmosës të ri dhe secilin depozitues të një instrumenti së bashku me datën;

ii) datën e hyrjes në fuqi të protokollit aktual;

iii) depozitimin e çdo instrumenti denoncimi të protokollit aktual së bashku me datën në të cilën denoncimi hyn në fuqi;

iv) çdo amendament ndaj protokollit aktual;

b) do të transmetojë kopjen e noterizuar të vërtetë të protokollit aktual të të gjitha shteteve të cilët kanë firmosur protokollin aktual ose kanë aderuar në të.

3. Me hyrjen në fuqi të protokollit aktual, një kopje e noterizuar e vërtetë do t'i transmetohet nga Sekretari i Përgjithshëm te Sekretariati i Kombeve të Bashkuara për regjistrim dhe publikim në përputhje me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni VIII Gjuhët

Protokollin aktual është bërë në një kopje të vetme në gjuhët anglisht dhe frëngjisht, duke qenë të dy autentikisht të njëjtë. Përkthimet zyrtare në gjuhët ruse dhe spanjolle do të pregatiten nga Sekretari i Përgjithshëm dhe depozitohen me firma origjinale.

Bërë në Londër, më 19 nëntor 1976

Si dëshmi, kurdoherë i nënshkruari, duke qenë i autorizuar për këtë qëllim, ka firmosur protokollin aktual.

PROTOKOLLI I VITIT 1990 MBI AMENDIMIN E KONVENTËS SË ATHINËS LIDHUR ME
TRANSPORTIN E PASAGJERËVE DHE BAGAZHEVE TË TYRE ME DET, 1974
(LONDËR, 29 MARS 1990)

Palët e protokollit aktual,
duke marrë në konsideratë që duhet të amendohet Konventa e Athinës, lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, bërë në Athinë me 13 dhjetor 1974, për të parashikuar një zmadhim të kompensimit dhe thjeshtëzimit të procedurave në përmirësimin e shumave kufizuese,
ranë dakord si më poshtë:

Neni I

Për qëllimet e këtij protokoll:

1. “Konventë” nënkupton Konventën e Athinës lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, 1974. Për Shtetet Palë në protokollin e 1976 të kësaj Konvente, një referencë e tillë do të konsiderohet sikur përfshin Konventën siç amendohet nga ai protokoll.
2. “Organizatë” nënkupton Organizatën Ndërkombëtare Detare.
3. “Sekretari i Përgjithshëm” nënkupton Sekretarin e Përgjithshëm të Organizatës.

Neni II

- 1) Neni 1 paragrafi 10 i Konventës zëvendësohet me tekstin që vijon:
10. “Organizatë” nënkupton Organizatën Ndërkombëtare Detare.
- 2) Neni 7 paragrafi 1 i Konventës zëvendësohet me tekstin që vijon:
1. Përgjegjësia e transportuesit për vdekjen ose plagosjen personale ndaj një pasagjeri në asnjë rast nuk do të kalojë 175,000 njësi llogaritjeje për transport. Kur, në përputhje me ligjin e gjykatës së bllokimit të rastit, dëmet janë caktuar në formën e pagesave periodikale, vlera kapitale ekuivalente e këtyre pagesave nuk duhet të kalojë kufirin e përmendur.
- 3) Neni 8 i Konventës zëvendësohet nga teksti që vijon:
1. Përgjegjësia e transportuesit për humbjet ose dëmet ndaj bagazheve të kabinës në asnjë rast nuk do të kalojnë 1 800 njësi llogaritjeje për pasagjer, për transport.
2. Përgjegjësia e transportuesit për humbje ose dëme ndaj automjeteve, duke përfshirë të gjitha bagazhet në automjet në asnjë rast nuk do të kalojnë 10 000 njësi llogaritjeje për automjet, për transport.
3. Përgjegjësia e transportuesit për humbjen ose dëmin e bagazheve përveç atyre që përmenden në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni, në asnjë rast nuk do të kalojë 2 700 njësi llogaritjeje për pasagjer, për transport.
4. Transportuesi dhe pasagjeri mund të bien dakord që përgjegjësia e transportuesit do të jetë objekti një zbritjeje që nuk kalon 300 njësi llogaritjeje në rastin e dëmit ndaj një automjeti dhe që nuk kalon 135 njësi llogaritjeje për pasagjer në rastin e humbjes ose dëmit të bagazheve të tjera, një shumë e tillë të zbritet nga humbja ose dëmi.
- 4) Neni 9 i Konventës dhe titulli i tij zëvendësohen si vijon:

Njësia e llogaritjes dhe konvertimi

1. Njësia e llogaritjes e përmendur në këtë Konventë është e drejta speciale e parashikuar siç përcaktohet nga Fondi Monetar Ndërkombëtar. Shumat e përmendura në nenin 7 paragrafi 1 dhe nenin 8 do të konvertohen në monedhën kombëtare të shtetit të gjykatës bllokuese të rastit mbi bazat e vlerave të kësaj monedhe në referim të së drejtës speciale të parashikuar në datën e gjykimit në datën e rënë dakord nga palët. Vlera e monedhës kombëtare, në termin e së drejtës speciale të parashikuar, e një shteti i cili është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar, do të llogaritet në përputhje me metodën e vlerësimit të zbatuar nga Fondi Monetar Ndërkombëtar në fuqi në datën në fjalë për operacionet dhe transaksionet e saj. Vlera e monedhës kombëtare, në termin e së drejtës

speciale të parashikuar, e një Shteti Palë i cili nuk është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar, do të llogaritet në një mënyrë të përcaktuar nga ky Shtet Palë.

2. Megjithatë, një Shtet i cili nuk është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar dhe ligji i të cilit nuk lejon zbatimin e parashikimeve të paragrafit 1 të këtij neni, në kohën e ratifikimit ose aderimit ose në çdo kohë tjetër më vonë, mund të deklarojnë se njësia e llogaritjes referuar në paragrafin 1 do të jetë e barabartë me 15 franga ari. Ndryshimi i frangave të arta në monedhën kombëtare do të bëhet në përputhje me ligjin e shtetit të interesuar.

3. Llogaritjet e përmendura në fjalinë e fundit të paragrafit dhe konvertimi i përmendur në paragrafin 2 do të bëhen në mënyrë të tillë që të shprehet në monedhën kombëtare të Shtetit Palë, sa më shpejt të jetë e mundur vlera reale e njëjtë për shumat në nenin 7 paragrafi 1 dhe nenin 8, siç do të rezultojë nga zbatimi i tri shprehjeve të para të paragrafit 1. Shtetet do t'i komunikojnë Sekretarit të Përgjithshëm mënyrën e llogaritjeve, mbi bazën e paragrafit 1 ose rezultatin e konvertimit në paragrafin 2, sipas rastit, kur depozitojnë një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi në këtë Konventë dhe kurdoherë që ka një ndryshim.

Neni III

1. Konventa dhe ky protokoll, si ndërmjet palëve të këtij protokoll, do të lexohet dhe interpretohet së bashku si një instrument i vetëm.

2. Një Shtet i cili është palë në këtë protokoll, por jo palë në Konventë, do të niset nga parashikimet e Konventës siç amendohet nga ky protokoll lidhur me Shtetet e tjera Palë, por nuk do të niset nga parashikimet e Konventës lidhur me Shtetet Palë vetëm të Konventës.

3. Asgjë në këtë protokoll nuk do të ndikojë me detyrimet e një shteti i cili është palë në të dyja, në Konventë dhe në këtë protokoll, përsa i përket një shteti i cili është palë në Konventë, por jo një Palë në këtë këtë protokoll.

KLAUZOLA PËRFUNDIMTARE

Neni IV

Firmosja, ratifikimi, miratimi dhe aderimi

1. Ky protokoll do të jetë i hapur për firmosje në selinë e Organizatës nga 1 qershori 1990 deri më 31 maj 1991 për të gjitha shtetet.

2. Çdo shtet mundet të shprehë konsensusin e tij që niset nga ky protokoll:

(a) për firmosje, pa asnjë rezervë përsa i përket ratifikimit, pranimi ose miratimit;

(b) për firmosje, mbështetur në ratifikimin, pranimin ose miratimin e ndjekur nga ratifikimi, pranimi ose miratimi; ose

(c) aderimi.

3. Ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi do të kryhen me anën e depozitimit të një instrumenti për këtë qëllim te Sekretari i Përgjithshëm.

4. Çdo instrument i ratifikimit, pranimi, miratimit ose aderimit i depozituar pas hyrjes në fuqi të një amendamenti ndaj Konventës, siç amendohet nga ky protokoll, do të konsiderohet si zbatim i Konventës së amenduar, të modifikuar nga amendamenti i tillë.

Neni V

Hyrja në fuqi

1. Ky protokoll do të hyjë në fuqi 90 ditë pas datës në të cilën 10 shtete të kenë shprehur konsensusin e tyre që do të nisen nga ai.

2. Për çdo shtet i cili shpreh konsensusin e tij që do të niset nga ky protokoll, pasi të jenë përmbushur kushtet e paragrafit 1 për hyrjen në fuqi, ky protokoll do të hyjë në fuqi 90 ditë pas datës së shprehjes të një konsensusi të tillë.

Neni VI Denoncimi

1. Ky protokoll mund të denoncohet nga çdo Shtet Palë në çdo kohë pas datës në të cilën hyn në fuqi për këtë Shtet Palë.
2. Denoncimi do të kryhet me një instrument denoncimi te Sekretari i Përgjithshëm.
3. Një denoncim do të hyjë në fuqi 12 muaj ose në një periudhë gjatë të tillë siç mund të jetë specifikuar në instrumentin e denoncimit, pas depozitimit te Sekretari i Përgjithshëm.
4. Si ndërmjet Shteteve Palë në këtë protokoll, denoncimi i secilit nga ata i Konventës në përputhje me nenin 25 nuk do të merret në asnjë mënyrë si një denoncim i Konventës siç amendohet nga ky protokoll.

Neni VII Rishikimi dhe amendimi

1. Për qëllimet e rishikimit ose amendimit të këtij protokoll mundet të mbledhet një Konferencë nga Organizata.
2. Organizata do të mbledhë një Konferencë të Shteteve Kontraktuese të këtij protokoll për rishikim ose amendim me kërkesën e jo më pak se një të tretës së Shteteve Kontraktuese.

Neni VIII Amendimi i kufijve

1. Me kërkesën e së paku gjysmës, por në asnjë rast më pak se gjashtë, Shtete Palë të këtij protokoll, çdo propozim për amendim të kufijve, duke përfshirë dhe zbritjet, e specifikuar në nenin 7 paragrafi 1 dhe neni 8 i Konventës siç amendohet nga ky protokoll, do t'i qarkullohet nga Sekretari i Përgjithshëm të gjithë anëtarëve të Organizatës dhe të gjitha Shteteve Kontraktuese.
2. Çdo amendament propozuar dhe qarkulluar si më sipër do t'i parashtrohet Komitetit Ligjor të Organizatës (këtu më poshtë referuar si "Komiteti Ligjor"), për ta marrë në konsideratë në datën pas së paku gjashtë muaj nga data e qarkullimit të tij.
3. Të gjitha Shtetet Kontraktuese të Konventës siç amendohet nga ky protokoll, pavarësisht nëse janë ose jo anëtarë të Organizatës, do të ketë drejtën për të marrë pjesë në procedurat e Komitetit Ligjor për konsideratat ose adoptimet e amendamenteve.
4. Amendamentet do të adoptohen nga dy të tretat e mazhorancës së Shteteve Kontraktuese të Konventës siç amendohet nga ky protokoll që janë prezent dhe votojnë në Komitetin Ligjor të zgjeruar siç parashikohet në paragrafin 3, me kushtin që së paku gjysma e Shteteve Kontraktuese të Konventës siç amendohet nga ky protokoll të jetë prezent në kohën e votimit.
5. Kur vepron mbi një propozim për amendimin e kufijve, Komiteti Ligjor do të marrë në konsideratë eksperiencën e aksidenteve dhe, në veçanti, shumën e dëmit që rezulton si rrjedhim, ndryshimet në vlerat monetare dhe efektin e amendamentit të propozuar në koston e siguracionit.
6. (a) Asnjë amendament i kufijve sipas këtij neni nuk do të merret në konsideratë më pak se pesë vjet nga data në të cilën ky protokoll hapet për firmosje dhe as më pak se pesë vjet nga data e hyrjes në fuqi të një amendamenti të mëparshëm sipas këtij neni.
(b) Asnjë kufi nuk mund të rritet aq sa kalojë një shumë që i korrespondon kufijve të parashtruar në Konventë siç amendohet nga ky protokoll i rritur me gjashtë përqind në vit i llogaritur mbi bazat e përbëra nga data në të cilën ky protokoll hapet për firmosje.
(c) Asnjë kufi nuk mund të rritet aq sa të kalojë shumën e cila i korrespondon kufirit të parashtruar në Konventë siç amendohet nga ky protokoll shumëzuar me tre.
7. Çdo amendament i adoptuar në përputhje me paragrafin 4 do t'i njoftohet nga Organizata të gjitha Shteteve Kontraktuese. Amendamenti do të konsiderohet si i pranuar në fund të periudhës prej tetëmbëdhjetë muajsh pas datës së njoftimit, përveçse brenda kësaj periudhe jo më pak se një e katërta e shteteve që ishin Shtetet Kontraktuese në kohën e adoptimit të amendamentit i kanë komunikuar Sekretarit të Përgjithshëm, se ato nuk pranojnë amendamentin, rast në të cilin

amendamenti është shtyrë dhe nuk do të ketë fuqi.

8. Një amendament i konsideruar si i pranuar në përputhje me paragrafin 7, do të hyjë në fuqi tetëmbëdhjetë muaj pas pranimi të tij.

9. Të gjitha Shtetet Kontraktuese do të nisen nga amendamenti, përveçse kur atë e denoncojnë këtë protokoll në përputhje me paragrafët 1 dhe 2 të nenit VI, së paku gjashtë muaj përpara se amendamenti të hyjë në fuqi. Një denoncim i tillë do të hyjë në fuqi kur amendamenti të hyjë në fuqi.

10. Kur një amendament është adoptuar për periudha prej tetëmbëdhjetë muajsh për pranimin e tij nuk ka mbaruar akoma, një shtet i cili bëhet një Shtet Kontraktues gjatë kësaj periudhe do të niset nga amendamenti nëse ai hyn në fuqi. Një shtet që bëhet Shtet Kontraktues pas kësaj periudhe do të niset nga një amendament i cili është pranuar në përputhje me paragrafin 7. Në rastet e referuara në këtë paragraf, një shtet fillon të ndjekë një amendament kur ky amendament hyn në fuqi, ose kur ky protokoll hyn në fuqi për këtë shtet nëse është më vonë.

Neni IX Depozitimi

1. Ky protokoll dhe çdo amendament i pranuar sipas nenit VIII do të depozitohet te Sekretari i Përgjithshëm.

2. Sekretari i Përgjithshëm:

- a) do të informojë të gjitha shtetet të cilat kanë firmosur ose aderuar në këtë për:
 - i) secilën firmosje të re ose depozitim të një instrumenti së bashku me datën e tij;
 - ii) secilën deklaratatë dhe komunikim sipas nenit 9 paragrafët 2 dhe 3 të Konventës siç amendohet nga ky protokoll;
 - iii) datën e hyrjes në fuqi të këtij protokoll;
 - iv) çdo propozim për amendimin e kufijve të cilët janë bërë në përputhje me nenin VIII, paragrafi 1;
 - v) çdo amendament i cili është adoptuar në përputhje me nenin VIII paragrafi 4;
 - vi) çdo amendament të konsideruar si i pranuar sipas nenit VIII paragrafi 7, së bashku me datën në të cilën ky amendament do të hyjë në fuqi në përputhje me paragrafët 8 dhe 9 të këtij neni;
 - vii) depozitimin e çdo instrumenti denoncimi të këtij protokoll së bashku me datën e depozitimit dhe datën në të cilën ky hyn në fuqi;
- b) do të transmetojë kopjet e vërteta dhe të noterizuara të këtij protokoll të gjitha shteteve firmosëse dhe të gjitha shteteve të cilat aderojnë në këtë protokoll.

3. Sa më shpejt që ky protokoll hyn në fuqi, teksti do t'i transmetohet nga Sekretari Përgjithshëm Sekretariatit të Kombeve të Bashkuara për regjistrim dhe publikim në përputhje me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni X Gjuhët

Ky protokoll është bërë në një origjinal të vetëm në gjuhët arabe, kineze, angleze, franceze, ruse dhe spanjolle, duke qenë secili tekst autentikisht i njëjtë.

Bërë në Londër më 20 mars 1990.

Si dëshmi kurdoherë nënshkruesit, duke qenë autorizuar siç duhet nga qeveritë e tyre respektive për këtë qëllim, kanë firmosur këtë protokoll.

VENDIM
Nr.5, datë 23.3.2004

NË EMËR TË REPUBLIKËS

Kolegjet e Bashkuara të Gjykatës së Lartë të përbërë nga:

Thimjo Kondi	Kryesues
Zamir Poda	Anëtar
Kristaq Ngjela	Anëtar
Spiro Spiro	Anëtar
Vladimir Metani	Anëtar
Artan Hoxha	Anëtar
Valentina Kondili	Anëtare
Natasha Sheshi	Anëtare
Agron Lamaj	Anëtar
Evgjeni Sinoimeri	Anëtar
Vladimir Bineri	Anëtar
Nikoleta Kita	Anëtare
Bashkim Caka	Anëtar
Ylvi Myrtja	Anëtar
Perikli Zaharia	Anëtar
Irma Bala	Anëtare

në seancën gjyqësore të datës 23.3.2004, morën në shqyrtim çështjen civile që u përket:

PADITËS TË KUNDËRPADITUR:LUMTURI ÇELA, SEJDIE KURTI, TEUTA MALKO, MIRBAN KADIU, XHELAL KADIU, MESIME PIRRO, SADETE KASA, përfaqësuar nga avokat Kiço Simaku.

BEDRI RAMA, HAXHIRE RAMA, HAXHI RAMA, FATOS RAMA, MENTOR RAMA, FATOS ZDRAVA, ASLLAN ZDRAVA, ILMI DELIALLISI, ABDULLA DELIALLISI, ËNGJËLLUSHE FANI përfaqësuar nga av. Ilia Kona.

TË PADITUR KUNDËRPADITËS:BASHKIMI I SINDIKATAVE TË PAVARURA TË SHQIPËRISË, përfaqësuar nga avokat Vasil Plaku.

KONFEDERATA E SINDIKATAVE TË SHQIPËRISË përfaqësuar nga avokat Idajet Hoxha.

FISNIK DOCI, KLEANTH GALICA, FATMIR MECANI, KLEANTHI BEJO, EDUART MECANI, ALTIN MECANI, përfaqësuar nga avokat Artan Hajdari.

ALQI GJIKA, VLADIMIR GJIKA, BASHKIA DURREËS, AKP DEGA DURREËS, përfaqësuar nga avokat Vasil Plaku

PERSONI I TRETË: SHOQËRIA ANONIME GOMA DURREËS, SEKSIONI I FINANCËS PRANË PREFEKTURËS DURREËS.

OBJEKTI I PADISË: Kthimi i sendit.

Detyrimin e të paditurve të njohin pronarë paditësit për ish-korpusin nr.2 të ndërmarrjes së gomës, Durrës duke deklaruar të pavlefshëm kalimin e pronësisë në favor të Sindikatave të Pavarura dhe Konfederatës së Sindikatave të Shqipërisë, si dhe duke deklaruar të pavlefshme veprimet juridike të kalimit të kësaj pronësie nga sindikatat te të paditurit e tjerë me kontratat e shitblerjes nr.301/1080, datë 4.5.1998 e nr.459/303, datë 1.6.1998. Urdhërimi i Zyrës së Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme të bëjë regjistrimet përkatëse.

Baza ligjore: neni 17/b i Kodit Civil të vitit 1991 dhe nenet 92, 296 të Kodit Civil të vitit 1994.

OBJEKTI I KUNDËRPADISË:

Anulimin e pjesshëm të vendimit nr.524 e 525, datë 20.6.1994 të KKKP pranë bashkisë së Durrësit. Konstatimin si absolutisht të pavlefshëm të kontratës së shitblerjes të datës 7.3.1996 ndërmjet paditësve të kundërpaditur dhe degës së A.K.P Durrës. Urdhërimin e Zyrës së Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme të fshijë nga regjistrat shënimet e bëra në emër të paditësve të kundërpaditur si pronarë të pronës objekt gjykimi. Deklarimin e pavlefshëm të veprimit juridik të shitjes me kontratën 2549/721, datë 4.5.1998 dhe çregjistrimin e kësaj kontrate nga Zyra e Regjistrimit të Pasurive të Paluajtshme me nr.11.509, datë 7.5.1998. Baza ligjore: neni 92 i Kodit Civil dhe ligji nr.7698, datë 15.4.1993 “Për kthimin dhe kompensimin e pronave ishPronarëve”.

Gjykata e Rrethit Gjyqësor Durrës, me vendimin nr.1394, datë 29.10.2001 ka vendosur:

Pranimin e kërkesëpadisë së paditësve Xhelal Kadiu, Nesime Piro, Sadete Kasa, Bedri Rama, Haxhi Rama, Haxhire Rama, Fatos Rama, Mentor Rama e Nexhmije Rama, duke u detyruar Konfederata e Sindikatave të Shqipërisë të njohë pronarë paditësit në ish-korpusin nr.2 të fabrikës së gomës Durrës, pjesën 20 ml në gjatësi të objektit, gjithsej 420 m² sipërfaqe ndërtimi dhe (20 x 10) ml lulishte dhe oborr, gjithsej 200 m², me kufij të përcaktuar.

Pranimin e kërkesëpadisë së paditësve Fatos Zdrava, Asllan Zdrava, Ilmi Deliallisi, Engjëllushe Fani, duke u detyruar të paditurit, Konfederata e Sindikatave të Shqipërisë Tiranë, Fisnik Doci, Kleanth Galica, Klodian Bejo, Fatmir Mecani, Eduart Mecani, Altin Mecani, të njohin pronarë paditësit për ish-korpusin nr.2 të fabrikës së gomës Durrës, për pjesën 37,5 ml në gjatësi dhe 21 ml në gjerësi, gjithsej sipërfaqe ndërtimi 387,5 m² dhe sipërfaqe lulishte e oborr 37,5 ml x10 ml, gjithsej 375 m², me kufijtë përkatës.

Deklarimin e pavlefshëm të kalimit të pronësisë në favor të Konfederatës e Sindikatave të Shqipërisë Tiranë, Bashkimit i Sindikatave të Pavarura të Shqipërisë Tiranë, me dekretin e Presidentit nr.204, datë 5.6.1992, objekti pallati i lojërave Durrës me sipërfaqe 1500 m².

Deklarimin e pavlefshëm të kontratës së shitblerjes nr.301/180, datë 4.5.1998 lidhur ndërmjet shitësit Bashkimi i Sindikatave të Pavarura të Shqipërisë dhe blerësve Fisnik Doci, Kleanth Galica, Klodian Bejo nga objekti pallati i kulturës Durrës, me kufizimet përkatëse të sipërfaqes 575 m² në katin e dytë, trualli nën objekt 575 m², si dhe sipërfaqe 100 m² në katin përdhe, me çmimin 4 500 000 lekë.

Deklarimin e pavlefshëm të kontratës së shitblerjes nr.459/303, datë 1.6.1998 lidhur ndërmjet shtetasve Fisnik Doci, Kleanth Galica, Klodian Bejo dhe blerësve Fatmir Mecani, Eduart Mecani, Altin Mecani për shitblerjen nga pallati i kulturës Durrës, me kufizimet përkatëse, të sipërfaqes 575 m² në katin e dytë dhe sipërfaqe 100 m² në katin përdhe, në çmimin 4 750 000 lekë.

Urdhërohet zyra e regjistrimit të pasurive të paluajtshme Durrës të fshijë nga regjistri në emër të Fisnik Doci, Kleanth Galica, Klodian Bejo, në regjistrin me nr.11557, datë 15.5.1998, si dhe në emër të Fatmir Mecani, Eduart Mecani, Altin Mecani në regjistrin me nr.11608, datë 11.6.1998 objektin pallati i kulturës Durrës, të sipërfaqes 575 m² në katin e dytë, trualli nën objekt 575 m², si dhe sipërfaqe 100 m² në katin përdhe, në çmimin 4 500 000 lekë.

Urdhërohet zyra e regjistrimit të pasurive të paluajtshme Durrës të fshijë nga regjistri në emër të Konfederatës e Sindikatave të Shqipërisë Tiranë, Bashkimit të Sindikatave të Pavarura të Shqipërisë Tiranë, në regjistrin me nr.869, datë 17.2.1995, objektin “Pallati i kulturës Durrës” me kufizimet përkatëse, të sipërfaqes 1500 m², me kufizimet përkatëse.

Rrëzimin e kundërpadies së të paditurve kundërpaditës Fisnik Doci, Kleanth Galica, Klodian Bejo, Fatmir Mecani, Eduart Mecani, Altin Mecani e Bashkimit të Sindikatave të Pavarura të Shqipërisë Tiranë e ndërhyrësve dytësore Alqi Gjika dhe Vladimir Gjika.

Pranimin e kundërpadies së të paditurve kundërpaditës Fatos Zdrava, Agron Zdrava, Ilmi Deliallisi, Abdulla Deliallisi dhe Engjëllushe Fani kundërpaditësve të kundërpaditur Alqi Gjika, Vladimir Gjika e Bashkimit të Sindikatave të Pavarura të Shqipërisë, duke deklaruar të pavlefshme kontratën e shitblerjes me nr.2549/721, datë 4.5.1998 lidhur ndërmjet BSPSH-së dhe blerësve Alqi Gjika për shitblerjen e objektit pallati i Kulturës Durrës ish-pallati i lojërave Durrës, me kufizimet përkatëse, për pjesën prej 164 m² në katin përdhe, me kufijtë përkatës.

Urdhërohet zyra e regjistrimit të pasurive të paluajtshme Durrës të fshijë nga regjistri nr.11509, datë 7.5.1998 pronën e sipërme në emër të Alqi Gjikës dhe Vladimir Gjikës.

Detyrimin e BSPSH-së Tiranë t'i kthejë Fisnik Docit, Kleanth Galicës, Klodian Bejos shumë 4 500 000 lekë, duke e konvertuar shumë e mësipërme me indeksin e inflacionit të monedhës në momentin e ekzekutimit të vendimit.

Detyrimin e BSPSSH-së Tiranë t'i kthejë Alqi Gjikës dhe Vladimir Gjikës shumë 2 492 800 lekë, duke e konvertuar shumë e mësipërme në indeksin e inflacionit të monedhës në momentin e ekzekutimit të vendimit.

Gjykata e Apelit Durrës me vendimin nr.153, datë 18.3.2002 ka vendosur:

- Lënien në fuqi të vendimit nr.1394, datë 29.10.2001 të Gjykatës së Shkallës së Parë Durrës.

- Kundër vendimit të Gjykatës së Apelit kanë ushtruar rekurs pranë Kolegjit Civil të Gjykatës së Lartë të paditurit kundërpaditës Fisnik Doci, Kleanth Galica, Klodian Bejo, Fatmir Mecani, Eduart Mecani dhe Altin Mecani, pala e paditur Konfederata e Sindikatave të Shqipërisë, pala e paditur Bashkimi i Sindikatave të Pavarura të Shqipërisë dhe ndërhyrësit dytësorë Alqi Gjika dhe Vladimir Gjika, të cilët kanë kërkuar prishjen e tij.

Në rekursin e paraqitur nga Konfederata e Sindikatave të Shqipërisë parashtrohen këto shkaqe:

- Gjykatat kanë zbatuar keq ligjin "Për pasurinë e sindikatave", sepse po të pranohet interpretimi që ato i bëjnë këtij ligji, sindikatat nuk do të kishin asnjë lloj prone sipas ligjit nr.8340/1, datë 6.5.1998 "Për rregullimin e pasojave që kanë rrjedhur nga zbatimi i dekretit të Presidentit nr.204, datë 5.6.1992 "Për pasurinë e sindikatave", në pronësinë e sindikatave do të futen objektet që Bashkimet Profesionale kanë pasur në përdorim, sipas inventarit në tremujorin e parë të vitit 1991.

- Ndryshe nga sa arsyetojnë gjykatat, vendimi nr.85, datë 29.6.2001 i Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë bën fjalë për godina të ish-pronarëve dhe jo për godina të ndërtuara tërësisht nga shteti.

Rekursi i paraqitur nga Bashkimi i Sindikatave të Pavarura të Shqipërisë:

- Kontrata e shitblerjes datë 7.3.1996, lidhur midis AKP-së dega Durrës dhe paditësve të kundërpaditur, vjen në kundërshtim me ligjin, pasi në momentin e lidhjes së saj objekti nuk ishte në pronësi të shtetit, sepse që nga viti 1993 objekti kishte kaluar në pronësinë tonë dhe të Konfederatës së Sindikatave të Shqipërisë.

- Shitja në favor të paditësve të kundërpaditur mund të realizohej vetëm nëse veprimet e kalimit në pronësi të objektit në favor të BSPSH-së e KSSH-së në vitin 1993 do të anuloheshin sipas kërkesave ligjore.

- Vendimi unifikues i Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë nuk bën fjalë për godina të ndërtuara tërësisht nga shteti, por për godina të ish-pronarëve.

- Vendimi i Komitetit Ekzekutiv të Këshillit Popullor të Rrethit nuk është në kundërshtim me dispozitat ligjore, pasi ligji i kohës e lejonte atë komitet të kalonte objekte në inventar në dobi të zhvillimit të aktiviteteve edukuese të punonjësve.

Rekursi i paraqitur nga të paditurit kundërpaditës Fisnik Doci, Kleanth Galica, Klodian Bejo, Fatmir Mecani e Altin Mecani përmban këto shkaqe:

- Veprimet e kalimit të pronësisë së këtij objekti në favor të sindikatave janë në përputhje me ligjin e për pasojë veprimet e kalimit të kësaj prone në favorin tonë janë të ligjshme.

- Kontrata e datës 7.3.1996 e shitblerjes së objektit lidhur midis AKP-së dega Durrës dhe paditësve të kundërpaditur vjen në kundërshtim me ligjin, pasi në momentin e lidhjes së saj, nuk ishte pronë shtetërore e që në vitin 1993, ky objekt kishte kaluar në pronësi të sindikatave.

PËR KËTO ARSYE,

Kolegjet e Bashkuara të Gjykatës së Lartë, pasi dëgjuan relacionin e gjyqtarëve Kristaq Ngjela e Ylvi Myrtja, avokatët Vasil Plaku, Idajet Hoxha, Artan Hajdari që kërkuan prishjen e vendimeve, avokatët Ilia Kona e Kiço Simaku, që kërkuan lënien në fuqi të vendimeve e si analizuan çështjen në tërësi,

VËREJNË:

Vendimi i Gjykatës së Rrethit Gjyqësor Durrës dhe i Gjykatës së Apelit Durrës janë marrë në aplikim të drejtë të dispozitave ligjore e duhet të lihen në fuqi.

Nga aktet e administruara në gjykimin e çështjes ka dalë se ish-Komiteti Ekzekutiv i Këshillit Popullor të Rrethit të Durrësit me vendimin nr.253, datë 30.12.1989 ka vendosur:

"Miratimin e kalimit të pjesës së dytë të korpusit të fabrikës nr.2 të ndërmarrjes së gomës Durrës me një vlerë prej 1 524 125 lekë Këshillit të Bashkimeve Profesionale të Rrethit për këndin e lojërave të rinisë".

Mbi këtë bazë, organizatat sindikaliste (të paditurit) kanë bërë ndarjen e objektit të mësipërme dhe më pas regjistrimin e saj në zyrën e hipotekës. Në dosje është administruar shkresa nr.18, datë 19.1.1994 drejtuar Këshillit të Rrethit Durrës dhe Këshillit Sindikal Durrës, në të cilën thuhet se u verifikuan dokumentet për regjistrimin në hipotekë të korpusit nr.2 të fabrikës së gomës në favor të këshillit sindikal dhe se "regjistrimi nuk bazohet në asnjë dispozitë ligjore për fitimin e humbjen e pronësisë. Në këto rrethana, regjistrimi nr.21, datë 19.12.1991 u anulua dhe objekti mbetet pronë shtetërore".

Sipas vërtetimit të zyrës së hipotekës datë 18.2.1993, rezulton se objekti i mësipërm, i emërtuar "Pallati i lojërave Durrës", me një sipërfaqe prej 1500 m², figuron në pronësinë e sindikatave dhe se e drejta e pronësisë mbi këtë pronë, vërtetohet nga regjistrimi i saj në regjistrin me nr.869, datë 17.2.1992. Tërheq vëmendjen fakti sesi, në vërtetimin e zyrës së hipotekës dhe në procesverbalin e mbajtur nga gjykata në zyrën e hipotekës, më 13.11.1996 lidhur me regjistrimin e pronës, shënohet në regjistër se ka kaluar objekti në pronësi të BSPSH-së dhe KSSH-së në bazë të dekretit të Presidentit nr.204, datë 5.6.1992 "Për pasuritë e sindikatave", në një kohë që regjistrimi është bërë rreth katër muaj para daljes së dekretit.

Paditësit, nëpërmjet dokumentacionit të paraqitur, kanë provuar pronësinë e trashëgimlënësve të tyre mbi truallin në të cilin është ndërtuar fabrika e gomës. Në dekretligjin nr.343, datë 28.10.1946 mbi shfrytëzimin e disa ofiçinave, në pikën 1/1 thuhet se shtetëzohen pa shpërblim ofiçina e Z.Z. Refat Deliallisi e shokë, ndërsa në vërtetimin e pronësisë së datës 15.11.1991 shënohet se, në favor të shtetit kundër Sulejman Deliallisit dhe Ramazan Sul Zdravës, në bazë të nenit 4 të dekretligjit nr.405, datë 7.11.1947, figurojnë një ofiçinë e përbërë prej një trualli, ndërtesë me gjithë makineritë e se brenda kufijve të truallit ndodhet ofiçina e lartpërmendur. Në datën 29.3.1947 është mbajtur procesverbali i komisionit për sekuestrimin dhe likuidimin e pasurisë së patundshme, pasi me vendimin nr.8, datë 7.1.1947 të Gjykatës Ushtarake Tiranë, Ramazan Zdrava u dënua për krime kundër shtetit me 7 vjet burgim, konfiskimin e pasurisë e humbjen e së drejtës elektorale.

Me daljen e ligjit nr.7698, datë 15.4.1993 "Për kthimin e kompensimin e pronave ish-pronarëve" paditësit e kundërpaditur i janë drejtuar Komisionit për Kthimin e Pronave, i cili me vendimin nr.524, datë 20.6.1994 ka vendosur t'u njohë të drejtën e pronësisë trashëgimtarëve të Rifat Deliallisit e trashëgimtarëve të Ramazan Zdravës mbi një truall prej 1205 m² mbi të cilën ndodhet një pjesë e ndërtesës së ish-fabrikës së gomës dhe me vendimin nr.525, datë 20.6.1994 ka njohur pronësinë e trashëgimtarëve të Sulejman Kadiut (Lumturi Cela, Sejdie Kadiu e Meriban Kadiu etj.) e trashëgimtarëve të Adem e Ismail Ramës mbi një truall me sipërfaqe 6380 m². Njëkohësisht u është njohur e drejta e parablerjes së objekteve të ndërtuara mbi këtë truall.

Mbi bazën e kësaj të drejte ligjore të parashikuar në ligjin "Për kthimin dhe kompensimin e pronave ish-pronarëve", paditësit e kundërpaditur kanë blerë korpusin nr.2 të ish-fabrikës së gomës, në përputhje me dispozitat ligjore përkatëse që rregullojnë privatizimin e objekteve shtetërore, duke

filluar me shkresat nr.41, datë 12.4.1995 e nr.75, datë 17.7.1995, që flasin për përgatitjen e dokumentacionit për privatizimin e objektit, miratimin e privatizimit nga organet kompetente dhe duke përfunduar me lidhjen e kontratës së shitblerjes nr.361/337, datë 7.3.1996 (pas shpalljes për shitjen në ankand) midis AKP dega Durrës, ndërmarrjes goma Durrës dhe paditësve të kundërpaditur, kontratë kjo, që me kundërpadinë e tyre të paditurit kundërpaditës, pretendohet se është e pavlefshme, e lidhur në kundërshtim me ligjin e duhet të anulohet.

Paditësit e kundërpaditur kanë bërë regjistrimin e objektit të blerë në bazë të kontratës së shitblerjes në regjistrat e hipotekës me nr.774, datë 12.3.1996.

Pjesën e objektit sindikatat ua kanë shitur të paditurve kundërpaditës Fisnik Doci, Kleanthi Galica, Klodian Bejo, me kontratën e shitblerjes nr.301/180, datë 4.5.1998 e këta të fundit, me kontratën e shitblerjes nr.459/303, datë 1.6.1998, ua kanë shitur Fatmir Mekanit, Eduart Mekanit e Altin Mekanit.

Gjykata e Rrethit Gjyqësor Durrës, me vendimin nr.1394, datë 29.10.2001, ka vendosur pranimin e padisë dhe rrëzimin e kundërpadisë, vendim ky që është lënë në fuqi me vendimin nr.153, datë 18.3.2002 të Gjykatës së Apelit Durrës. Të dyja gjykatat arsyetojnë se vendimi i Komitetit Ekzekutiv të Këshillit Popullor të Rrethit Durrës nr.253, datë 30.11.1989, me të cilin është vendosur miratimi i kalimit të pjesës së dytë të korpusit nr.2 të fabrikës së gomës, Bashkimeve Profesionale, është marrë në kundërshtim me vendimin e Këshillit të Ministrave nr.416, datë 15.12.1976, pasi është tej kompetencave të caktuara, sepse ai komitet kishte të drejtë që të vendoste kalimin e ndërtesave të dorës së dytë nga një ndërmarrje ose institucion me një tjetër në vartësi të tij.

Në vendime pranohet se BSPSH-ja e KSSH-ja nuk mund të bëheshin pronarë në bazë të dekretit të Presidentit nr.204, datë 5.6.1992, pasi ai dekret nuk ka marrë fuqi juridike.

Kolegji Civil i Gjykatës së Lartë, me vendimin e datës 30.10. 2003 ka vendosur kalimin e çështjes për shqyrtim Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë për unifikimin e praktikës gjyqësore, duke shtruar për zgjidhje këto probleme:

- Janë bërë pronarë sindikatat për pronat që kanë fituar në bazë të dekretit të Presidentit nr.204, datë 5.6.1992 apo ato do të trajtohen në rrugën e akteve të tjera ligjore për efekt privatizimi apo nga ligji për kthimin e kompensimin e pronave ish-pronarëve?

- Mungesa e fuqisë juridike të dekretit do të kuptohet në tërësi për pronat që kanë fituar sindikatat apo vetëm për prona për të cilat ka konflikt me ish-pronarët?

- Cilat janë efektet e ligjit nr.8340/1, datë 6.5.1998 “Për rregullimin e pasojave që kanë rrjedhur nga zbatimi i dekretit nr.204, datë 5.6.1992 në rastet e konflikteve për pronësinë midis sindikatave dhe ish-pronarëve?

Në tërësinë e tyre, pretendimet në rekurset e paraqitura nga BSSH-ja dhe KSSH-ja kanë të bëjnë me interpretimin dhe zbatimin e dekretit të Presidentit nr.204, datë 5.6.1992 “Për pasurinë e sindikatave” dhe ligjit nr.8340/1, datë 6.5.1998 “Për rregullimin e pasojave që rrjedhin nga zbatimi i dekretit nr.204, datë 5.6.1992”.

Dy aktet e mësipërme normative kanë lidhje me ligjin nr.8340, datë 6.5.1998 “Për mosmiratimin e dekretit nr.204, datë 5.6.1992 “Për pasuritë e sindikatave” e në këtë aspekt duhen parë dhe pasojat juridike që rrjedhin nga zbatimi i tyre.

Kuvendi i Shqipërisë, me ligjin nr.8340, datë 6.5.1998, nuk miraton dekretin e Presidentit nr.204, datë 5.6.1992, duke konstatuar se ai nuk ishte kundërfirmuar nga Kryetari i Këshillit të Ministrave që, në bazë të nenit 29 të ligjit nr.7491, datë 29.4.1991 “Për dispozitat kryesore kushtetuese”, përbënte detyrim kushtetues. Sipas nenit 29 të ligjit të përmendur “aktet që nxjerr Presidenti i Republikës për ushtrimin e kompetencave të parashikuara në pikat 10, 11 dhe 19 të nenit 29 të këtij ligji, marrin fuqi juridike mbasi kundërfirmohen, sipas rastit, nga Kryetari i Këshillit të Ministrave ose nga ministri përkatës, apo nga personat e njehsuar me to”. Gjithashtu ligji “Për dispozitat kryesore kushtetuese” përcaktonte që dekreti i Presidentit të konsiderohej akt normativ, duhej t’i nënshtrohej shqyrtimit në Kuvend, veprim që gjithashtu nuk është kryer. **Duke mos u kundërfirmuar dekreti e duke mos iu nënshtrohet shqyrtimit në Kuvend në sesionin më të afërt, duhet pranuar se ai nuk ka marrë fuqi juridike, gjë që del qartë edhe nga mosmiratimi i tij me ligjin nr.8340, datë 6.5.1998. Për rrjedhojë edhe çdo marrëveshje midis sindikatave për**

ndarjen e pasurisë e çdo akt që ka të bëjë me disponimin e pasurisë, i bërë prej sindikatave, ligjërisht është i paqenë. Për rastin në shqyrtim, duke mos pasur fuqi juridike dekreti dhe sikur prona të kishte kaluar në administrimin e të paditurve kundërpaditës të BSSH e KSSH, shteti nuk e ka humbur pronësinë e objektit dhe blerja e paditësit të kundërpaditur me procedurat ligjore nëpërmjet ankandit është e drejtë. Nga sa më sipër tërhiqet konkluzioni se të paditurit kundërpaditës BSPSh e KSSH, nuk janë bërë pronarë të objektit, pasi dekreti nr.204, datë 5.6.1992 nuk ka pasur fuqi juridike e deri në daljen e ligjit nr.8340/1, datë 6.5.1998 shteti ka qenë i vetmi pronar, duke përsëritur këtu edhe faktin që pa asnjë akt ligjor e para rreth 4 muajve nga dalja e dekretit, të paditurit kanë bërë regjistrimin e pronës në zyrën e hipotekës.

Të paditurit kundërpaditës pretendojnë se ata mbeten pronarë të objektit në zbatim të ligjit nr.8340/1, datë 6.5.1998 pasi ai rregullon pasojat e dekretit nr.204 duke pasur fuqi prapavepruese, duke përfshirë këtu edhe pjesën që disponon për ish-pronarët sipas ligjit nr.7698, datë 15.4.1993 “Për kthimin e kompensimin e pronave ish-pronarëve”, duke mos pranuar të mirëqena vendimet e marra nga komisionet e kthimit dhe kompensimit të pronave.

Kolegjet e Bashkuara të Gjykatës së Lartë kanë pranuar se komisionet e kthimit dhe kompensimit të pronave ish-pronarëve e kanë ushtruar veprimtarinë e tyre mbi bazën e ligjit nr.7698, që ishte ligj i kohës, e nuk mund të zbatonin një dekret që nuk kishte fuqi juridike. Ligji nr.8340/1 i miratuar mbas rreth 5 vjetësh, nuk mund të shuajë e të ndryshojë pasojat që kanë ardhur nga zbatimi i ligjit nr.7698.

Duhet të kuptohet qartë se ligji nr.7698, datë 15.4.1993 “Për kthimin dhe kompensimin e pronave ish-pronarëve” është akti që përbën bazën për rregullimin e të drejtave të ish-pronarëve që ka të bëjë me kthimin e pronave apo kompensimin e ish-pronarëve dhe në çdo rast që ka kontenstim interesash, përparësi ka zbatimi i këtij ligji që mbron interesat e ish-pronarëve dhe çdo akt tjetër ligjor do të zbatohet për aq sa nuk bie në kundërshtim me atë ligj. Këtu duhen pasur parasysh edhe problemet që mund të dalin midis ish-pronarëve dhe sindikatave.

Ligji “Për kthimin e kompensimin e pronave ish-pronarëve” krijoi mundësinë e rivendosjes së të drejtave të shkelura në lidhje me të drejtën e pronësisë si një nga të drejtat themelore të njeriut duke ua hequr ish-pronarëve me akte të ndryshme ligjore, vendime të gjykatave apo të marra në çdo mënyrë të padrejtë nga shteti pas datës 29.11.1994.

Kthimi i pronave e kompensimi i ish-pronarëve është kërkesë sociale e ligjore dhe sa parashikohet në ligjin nr.7698, nuk janë forma të reja të fitimit të pronësisë, pasi pronarët nuk e kanë humbur asnjëherë titullin e së drejtës të pronësisë mbi sendet e tyre, por vetëm posedimin.

Problemi duhet të trajtohet në pikëpamje substanciale, duke parë përmbajtjen dhe jo formën për të arritur në përfundimin nëse sindikatave u ka kaluar apo jo pronësia. Kjo çështje duhet parë që me kalimin e pronave Bashkimeve Profesionale dhe nuk pranohet se Bashkimet Profesionale u bënë pronare, pasi shteti ua kalonte pronat në administrim dhe pronar mbetej shteti. Në pronësi të sindikatave do të mbeten ato prona për të cilat nuk ka pretendime nga ish-pronarët.

Organi ligjvënës, nëpërmjet legjislacionit përkatës, ka dashur e vazhdon të realizojë kthimin e pronave ish-pronarëve, si dhe t’u japë mundësinë të përfitojnë të drejta që derivojnë nga ish-prona e tyre, siç është dhe e drejta e parablerjes së objekteve të ndërtuara në truallin e marrë padrejtësisht.

Duke pasur qëllimin që prona të shkojë tek ai që e ka pasur, u ka dhënë të drejtën që në kohën që shteti do të shesë pronën të përfitojë ish-pronari.

Sindikatat përfituan nga Bashkimet Profesionale administrimin e objekteve për sigurimin e kushteve për pushimin e argëtimin e punonjësve, gjë që më pas nuk evidentohet (sikurse del edhe nga çështja në shqyrtim, një pjesë e konsiderueshme e objektit u është shitur personave të tretë të cilët ia kanë ndryshuar tërësisht destinacionin).

Në rastin konkret kemi një konflikt midis ish-pronarëve dhe të paditurve kundërpaditës BSPSh dhe KSSH. Problemi që shtrohet për zgjidhje është nëse objekti e trualli janë pronë e shtetit apo e sindikatave. Shteti ua kaloi në administrim Bashkimeve Profesionale e të paditurit kundërpaditës, duke përfituar nga kjo gjendje, para daljes së dekretit nr.204 bënë regjistrimin e

pronës së tyre, veprim ky që është absolutisht i pavlefshëm. Por edhe regjistrimi i dytë është bërë para daljes së dekretit nr.204, prandaj është i paligjshëm.

Ligji i kohës nuk njihet pronësinë e shoqatave, prandaj objektet Bashkimeve Profesionale ua kishte lënë në administrim. Për pasojë çdo veprim për kalimin e pronësisë është nul përballë prioritetit që i jepet ish-pronarit në njohjen dhe kthimin e ish-pronës së tij. Në këtë kontekst, ish-pronarët do të gëzojnë të gjitha të drejtat që u njeh ligji nr.7698, datë 15.4.1993 (duke përfshirë këtu edhe të drejtën e parablerjes) ta fitojnë sipas ligjit jo vetëm ndërtesat e pandryshuara dhe trojet e pazëna, por edhe objekte të ndërtuara nga shteti mbi truallin ish-pronë e tyre. Edhe në këto raste ligji nr.8340/1, datë 6.5.1998 do të zbatohet për aq sa nuk bie ndesh me ligjin nr.7698, datë 15.4.1993 “Për kthimin dhe kompensimin e pronave ish-pronarëve”, jo vetëm se ka dalë më parë, por edhe për faktin se në nenin 29 të tij përcakton se “të gjitha dispozitat ligjore që vijnë në kundërshtim me këtë ligj shfuqizohen”.

Dekreti nr.204 legjitimonte kalimin e objekteve në pronësi të sindikatave dhe veprimet e kryera para daljes së tij, nuk kanë fuqi ligjore, pasi nuk kishte asnjë akt ligjor për kalimin e pronësisë nga shteti në organizatat shoqërore. Me daljen e dekretit (i cili, sikurse është trajtuar, nuk ka fuqi juridike) ndodhemi para faktit që situata ishte e pasqaruar e përplasen interesat e ish-pronarëve e të organizatave shoqërore, ku përparësi merr interesi i ish-pronarëve, gjë që vazhdon edhe sot në bazë të akteve ligjore të miratuara. **Nëpërmjet tyre, kur ekziston mundësia, prona i kthehet ish-pronarit fizikisht, kur ekziston pamundësia e kthimit fizik, ish-pronari kompensohet. Duhet pasur parasysh që çfarë është ndërtuar mbi truallin e ish-pronarit kur del në shitje nga shteti, merr përparësi që të bëhet e ish-pronarit, por që t’i kalojë pronësia, duhet të paguajë vlerën që kanë objektet e ndërtuara nga shteti në bazë të dispozitave ligjore përkatëse.**

Aktualisht kemi dy akte ligjore: atë me nr.8340, datë 6.5.1998 “Për mosmiratimin e dekretit nr.204, datë 5.6.1992” dhe me nr.8340/1, datë 6.5.1998 “Për rregullimin e pasojave që kanë rrjedhur nga zbatimi i dekretit nr.204, datë 5.6.1992”. **Me ligjin nr.8340 mbetet pa vlera juridike dekreti nr.204, por ligjvënësi, duke ditur situatat që ishin krijuar, faktin që ai kishte sjellë pasojat që sindikatat kanë vepruar në mirëbesim, ka dashur të rregullojë pasojat me ligjin 8340/1. Para rregullimit që u bën ky ligj pasojave, kemi ligjin “Për kthimin dhe kompensimin e pronave ish-pronarëve” që, sikurse u tha, shfuqizon të gjitha aktet që vijnë në kundërshtim me të, duke përfshirë këtu edhe dekretin nr.204, si dhe çdo akt tjetër kur ka interesa të ish-pronarëve. Ligji 8340/1 nuk ka të bëjë me të drejtat e fituara nga ish-pronarët, por rregullon ato raste që prona nuk ka qenë ndonjë herë e ish-pronarit.**

Neni 5 i ligjit nr.8340/1 thotë: “trualli pasuri e sindikatave sipas nenit 1 të këtij ligji konsiderohen pronë e zënë. Ish-pronarët kompensohen sipas ligjit për kthimin e kompensimin e pronave ish-pronarëve”. Kjo i referohet një situatë të papërfunduar që, nëse ish-pronarët apo trashëgimtarët e tyre pretendojnë pronësinë për troje të zëna në ndërtesa të ndërtuara nga shteti, pronave ish-pronarëve njohjen e pronësisë në bazë të ligjit nr.7698 e ai komision nuk ka vendosur akoma deri në daljen e ligjit nr.8340, e në qoftë se prona e pretenduar është nga ato që kanë përfutur organizatat sindikale në bazë të dekretit nr.204, trualli i zënë nuk i kthehet ish-pronarit, por ajo mbetet pronë e sindikatave, ndërsa ish-pronari kompensohet. Me këtë duhet kuptuar se marrëdhëniet midis ish-pronarit e komisionit të kthimit dhe kompensimit të pronave nuk kanë përfunduar dhe se kërkesa e bërë nga ish-pronari është akoma në fazën e shqyrtimit të saj.

Në këtë rast përjashtohet e drejta e parablerjes nga ish-pronari, sepse objekti i ka kaluar më parë sindikatës.

Në momentin që komisioni disponon për kërkesën e ish-pronarit para daljes së ligjit nr.8340, me të cilin nuk është miratuar dekreti nr.204, ligji 8340/1 është i paaplikueshëm, pasi organi kompetent i caktuar me ligj të posaçëm për rregullimin e marrëdhënieve midis ish-pronarëve dhe shtetit, ka disponuar në përputhje me ligjin e autoritetin që i jep ai, duke ushtruar funksionet pa qenë i detyruar të marrë në konsideratë një dekret të Presidentit, i cili ashtu sikurse është pranuar me vendimin e Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë nr.85, datë 29.6.2001, por edhe me ligjin nr.8340, nuk ka pasur fuqi juridike dhe nuk mund të sillte pasojë për ish-pronarët. **Kjo do të thotë se në të gjitha rastet kur ka pretendime pronësie për prona të marra nga sindikatat**

bazuar në dekretin nr.204, ky dekret nuk ka vlera në raport me ish-pronarët. Këta të fundit për ish-pronën e tyre kanë rregullim të posaçëm ligjor dhe asnjë akt tjetër (qoftë dhe sikur dekreti të merrej i mirëqenë) është akt normativ më i ulët e nuk mund të prekë interesat e tyre.

Ligji nr.8340/1 duhet kuptuar si akt që rregullon pasojat e dekretit nr.204 për ato prona të marra nga sindikatat kur prona është e shtetit, kur nuk ka pretendime pronësie apo edhe kur prona është e individit dhe ai nuk e ka kërkuar të drejtën e tij sipas ligjit për kthimin e kompensimin e pronave. Ligji i mësipërm bën dhe një kapërcim mbi rregullimin ligjor që bën ligji për kthimin e kompensimin e pronave ish-pronarëve, kur shprehet që prona u mbetet sindikatave pasi kjo, siç u trajtua më sipër, realizohet kur komisioni i kthimit e kompensimit të pronave nuk kishte disponuar në favor të së drejtës të parablerjes së ish-pronarëve deri në hyrjen në fuqi të ligjit 8340/1.

Në rastin në shqyrtim marrëdhëniet juridike dhe ushtrimi i kompetencave të organeve përkatëse kanë përfunduar në vitin 1996, në kohën kur, sipas qëndrimit të mbajtur e disponimit të ligjit nr.8340, dekreti ka qenë një akt normativ i pavlefshëm për të sjellë efektet e veta, ndërkohë që është zbatuar një akt normativ që mund të kishte fuqi mbi ligjin për kthimin e kompensimin e pronave ish-pronarëve.

Në këto kushte, pretendimet e ngritura në rekurs nga të paditurit kundërpaditës BSSH dhe KSSH janë të pabazuara e vendimet e gjykatave të drejta e të bazuara në ligj.

Po kështu, të pabazuara janë edhe pretendimet e të paditurve kundërpaditës Fisnik Doci, Eduart Mecani e Altin Mecani, pasi ata kanë lidhur kontratë shitblerjeje për objektin pa pasur sindikatat pronësinë mbi të. Përveç kësaj, në nenin 4 të ligjit nr.8340/1, datë 6.5.1998 përcaktohet se “pasuria e paluajtshme e përfituar nga sindikatat në bazë të këtij ligji nuk mund të tjetërsohet deri më 31.12.2020”.

PËR KËTO ARSYE,

Kolegjet e Bashkuara të Gjykatës së Lartë, mbështetur në nenin 485/a të Kodit të Procedurës Civile,

VENDOSËN:

Lënien në fuqi të vendimit nr.1394, datë 29.10.2001 të Gjykatës së Rrethit Durrës dhe të vendimit nr.153, datë 18.3.2002 të Gjykatës së Apelit Durrës.

Ky vendim unifikues për praktikën gjyqësore të dërgohet për botim në Fletoren Zyrtare.

MENDIMI I PAKICËS

Ka rezultuar se me vendim të ish-Komitetit Ekzekutiv të Këshillit Popullor të Rrethit Durrës të qershorit 1992, i ka kaluar Bashkimeve Profesionale në administrim ish-korpusi nr.2 i fabrikës së gomës Durrës dhe me dekretin nr.204, datë 5.6.1992 të Presidentit të Republikës, objekti ka kaluar në pronësi të të paditurve BPSH dhe KSSH.

Paditësve, me vendim të Komisionit të Kthimit të Pronave, u është njohur pronësia për një sipërfaqe trualli, mbi të cilin është ndërtuar nga shteti ndërtesa objekt konflikti, si dhe e drejta e parablerjes së këtij objekti në rast privatizimi. Në vitin 1996, paditësit e kanë privatizuar objektin.

Gjykatat kanë pranuar padinë e paditësve, duke iu referuar vendimit unifikues të Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë nr.85, datë 29.6.2001, me arsyetimin se përderisa dekreti i Presidentit nuk kishte marrë fuqi juridike, objekti vazhonte të ishte pronë shtetërore dhe nuk kishte asnjë pengesë ligjore të privatizohej në favor të paditësve.

Në rekursin e të paditurve parashtrohet se vendimi unifikues i Kolegjeve të Bashkuara unifikon praktikën vetëm në rastet e konflikteve midis ish-pronarëve dhe sindikatave për ndërtesat e pandryshuara dhe trojet e pazëna, ndërsa gjykatat pa të drejtë e kanë keqinterpretuar atë vendim,

duke e përgjithsuar edhe për të drejtën e parablerjes.

Në vendimin unifikues nr.85 të vitit 2001 të Kolegjeve të Bashkuara të Gjykatës së Lartë, pranohet se *"sa herë që përplasen interesat e ish-pronarëve (trashëgimtarëve të tyre) që përfitojnë kthimin e ndërtesave të pandryshuara apo trojeve të pazëna, sipas ligjit nr.7698, datë 15.4.1993, me interesat e sindikatave, që i kanë fituar këto ndërtesa apo troje sipas dekretit nr.204, datë 5.5.1992, përparësi ka mbrojtja e interesave të ish-pronarëve (trashëgimtarëve të tyre)"*. Kolegjet e Bashkuara pranojnë në këtë vendim se *dekreti nr.204, datë 5.6.1992 është i paligjshëm dhe nuk ka marrë fuqi juridike, për shkak se nuk i është paraqitur për miratim Kuvendit dhe nuk është kundërfirmuar nga Kryeministri apo Ministri i Financave. Sipas vendimit, meqenëse ky dekret pa fuqi juridike është zbatuar dhe në zbatim të tij është bërë kalimi i pronësisë të disa objekteve në pronësi të sindikatave të ndryshme, aktet me të cilat është bërë kalimi i pronësisë në pronësi të sindikatave, janë absolutisht të pavlefshme (nul). Sipas po këtij vendimi, pronat e pandryshuara apo trojet e pazëna do të ngeleshin në pronësi të sindikatave, vetëm në eventualitet të ekzistencës së kushteve të neneve 23 dhe 24 të ligjit "Për kthimin dhe kompensimin e pronave"* (dispozita që trajtojnë subjektet dhe pronat që nuk përfitojnë dhe nuk kthehen sipas këtij ligji).

Duke ruajtur qëndrimin e mëparshëm të vendimit unifikues, Kolegjet e Bashkuara, në interpretimin që u bëjnë dispozitave ligjore të përmendura, i japin përparësi ligjit nr.7698 jo vetëm "për ndërtesat e pandryshuara dhe trojet e pazëna", por në tërësi të gjitha problemeve ligjore që trajtohen nga ligji për kthimin e pronave ish-pronarëve, pra edhe të drejtës së parablerjes së pronarëve.

Për zgjidhjet që jep vendimi unifikues nr.85 i vitit 2001, si dhe për qëndrimin që Kolegjet e Bashkuara të Gjykatës së Lartë mbajnë aktualisht me këtë vendim, kam mendim të kundërt.

Kuvendi i Shqipërisë në vitin 1998 e konstatoi faktin se dekreti i Presidentit të Republikës nr.204, datë 5.6.1992, nuk ishte kundërfirmuar nga Kryeministri apo Ministri i Financave, nuk i ishte paraqitur për miratim Kuvendit në sesionin më të afërt, prandaj me ligjin nr.8340 nuk e miratoi atë dekret. Kuvendi i Shqipërisë në të njëjtën ditë, nxorri një ligj të posaçëm "Për rregullimin e pasojave që kanë ardhur nga zbatimi i dekretit nr.204 i Presidentit të Republikës", në të cilin aktet për kalimin e pronësisë sindikatave në zbatim të dekretit nuk i konsideron si akte nul, ndërsa Kolegjet e Bashkuara, në vitin 2001, me vendimin unifikues nr.85 i cilësojnë si akte absolutisht të pavlefshme, pra që nuk prodhojnë pasoja, duke mos u njohur sindikatave pronësinë mbi këto prona, kur vetë ligjvënësi nuk e ndërmori një zgjidhje të tillë të pasojave me ligjin 8340/1, por përkundrazi, u njohu sindikatave pronën e fituar nga zbatimi që i ishte bërë në praktikë dekretit të Presidentit të Republikës.

Kuvendi i Shqipërisë ka marrë në konsideratë faktin se dekreti i Presidentit të Republikës nuk ishte akt i përfunduar sipas nenit 29 të ligjit për dispozitat kushtetuese dhe si i tillë ai nuk kishte marrë fuqi juridike, por ka konstatuar që ai ishte zbatuar në të gjithë vendin dhe në këtë situatë mori përsipër rregullimin e pasojave. Me qëndrimin e mbajtur, Kolegjet e Bashkuara tejkalojnë qëllimin e ligjit nr.8340/1.

Gjykata ka si detyrë interpretimin e ligjeve, që bëhet më e domosdoshme në rastet kur ligjet e ndryshme japin zgjidhje jouniforme në çështje të caktuara apo kanë kundërshti ndërmjet tyre. Interpretimi gjyqësor nuk mund të kapërcejë qëllimin që ka pasur organi ligjvënës në kohën që ka nxjerrë ligjin. Për çështjet e kësaj natyre, Kuvendi ka pasur si qëllim që të rregullojë pasojat që kishin ndodhur më parë, dhe nga përmbajtja e ligjit nr.8340/1 del qartë se organi ligjvënës e ka pasur parasysh edhe përmbajtjen e ligjit nr.7698, datë 15.4.1993, që rregullon kthimin dhe kompensimin e pronave ish-pronarëve dhe, si organ ligjvënës ka çmuar që për pronat që u ishin dhënë sindikatave të bëjë shmangie nga disa të drejta të njohura ish-pronarëve apo trashëgimtarëve të tyre.

Interpretimi gjyqësor bëhet për të saktësuar qëllimin e ligjvënësit dhe çdo tejkalim e çon gjykatën në marrjen e juridiksionit të organeve të tjera kushtetuese. Që Kolegjet e Bashkuara kanë tejkaluar juridiksionin e tyre, për mendimin tim si gjyqtar në pakicë, del nga vetë përmbajtja e ligjit 8340/1. Kuvendi, duke pranuar që dekreti i Presidentit nuk duhej të miratohej për cenet që përmendëm, u jep fuqi juridike veprimeve që ishin kryer lidhur me kalimin e pronësisë sindikatave. Në nenin 1 të ligjit thuhet se: "Pasuritë e sindikatave të fituara nga zbatimi i dekretit nr.204, datë

5.6.1992 konsiderohen pasuri e luajtshme dhe e paluajtshme dhe vlerat monetare të ish-Bashkimeve Profesionale të Shqipërisë, sipas inventarizimit dhe vlerësimit të bërë nga Komisioni i ngritur nga Ministria e Financave dhe e Ekonomisë në muajin qershor të vitit 1992, mbi bazën e gjendjes faktike të muajit mars të vitit 1991. Qëllimi i ligjvënës, për pronat e sindikatave në raport me ish-pronarët, trajtohet në nenin 5, ku përcaktohet se "Trualli pasuri e sindikatave sipas nenit 1 të këtij ligji, konsiderohet pronë e zënë. Ish-pronarët kompensohen sipas ligjit nr.7698, datë 15.4.1993". Me këtë formulim, që nuk lë shteg për interpretime të mëtejshme, del vullneti i organit ligjvënës.

Veprimet për ndarjen e pasurive sindikatave, nëpërmjet ministrive përkatëse, janë kryer që në vitin 1992 dhe pronësia është regjistruar në regjistrat e kohës. Ligji për kthimin e pronave ka dalë më vonë (15.4.1993), i cili veç të tjerash iu njeh ish-pronarëve (trashëgimtarëve të tyre) edhe të drejtën e parablerjes së objekteve të ndërtuara nga shteti mbi truallin e tyre, kur ato të privatizoheshin. E drejta e parablerjes nuk mund të ekzistonte në vitin 1992, kur janë kryer aktet e kalimit të pronësisë sindikatave. Në këto kushte, organet e ngarkuara për privatizimin e pronës shtetërore, ndodheshin para faktit se sindikatat kishin fituar pronësinë mbi objektet respektive duke i regjistruar ato në hipotekë si pronë të tyre. Edhe sikur të pranohet se këto organe të administratës të ngarkuara për privatizimin e pronës shtetërore, e kanë çmuar që në atë kohë se dekreti i Presidentit të Republikës ishte një akt që nuk kishte fuqi juridike (që realisht nuk është kështu) dhe e kanë mënjeluar atë nga zbatimi në praktikë, përsëri mendoj se Kuvendit nuk mund t'i mohohet e drejta që të nxjerrë më vonë një ligj me fuqi prapavepruese për t'i dhënë një zgjidhje të ndryshme problemeve ligjore të caktuara, pavarësisht se marrëdhëniet juridike janë krijuar më parë nga dalja e ligjit.

Nga interpretimi që Kolegjet e Bashkuara bëjnë për çështjen në shqyrtim, çmoj se duke përcaktuar zgjidhje të kundërta me ato të miratuara nga ana e Kuvendit, gjykata merr rolin e këtij të fundit. Kjo sepse Kuvendi ka vlerësuar se dekreti i Presidentit nuk sjell pasoja juridike, ka marrë në konsideratë edhe realitetin në ndarjen e pasurisë sindikatave, ka vlerësuar edhe ligjin për kthimin e pronave dhe përplasjen e interesave të ish-pronarëve dhe sindikatave, ka vlerësuar nevojën e funksionimit të sindikatave në pluralizëm dhe nevojën që ato të kenë prona të caktuara, dhe mbi bazën e të gjithë këtyre vlerësimeve, Kuvendi merr përsipër që të zgjidhë çështjet që ishin vërtetuar në praktikë nga zbatimi real i dekretit pa fuqi ligjore të mirëfilltë. Cenimi që ligji nr. 8440/1 u bën interesave të ish-pronarëve me zgjidhjet ligjore që ai përcakton, është një çmim i organit ligjvënës dhe përgjegjësi e tij për mënyrën e zgjidhjes që merr përsipër.

Mosplotësimi i ciklit në kthimin e dekretit të Presidentit në ligj, Kuvendi e ka vlerësuar si një veprim të padrejtë dhe nuk e ka miratuar atë. Kuvendi, siç u theksua, ka shqyrtuar faktin që, pavarësisht nga cenet juridike që dekreti kishte, ai (dekreti) është zbatuar dhe faktikisht ka prodhuar pasoja, mbi bazën e të cilave sindikatat në atë kohë janë bërë pronarë të objekteve. Në këto kushte ligji nr.8340/1 ka marrë karakter retroaktiv, sepse ligjvënësi ka marrë përsipër që t'i rregullojë pasojat e krijuara para daljes së tij (6.5.1998) në një mënyrë që ai e ka menduar më të përshtatshme. Interpretimi literal i këtij ligji, si dhe interpretimet që kanë të bëjnë me frymën e ligjit, koha kur ligji ka dalë nga organi ligjvënës, rrethanat konkrete të krijuara para daljes së tij (ligji nr.8340/1) shpjen në përfundimin se për pronat që u kishin kaluar më parë sindikatave, është rregulluar mungesa e fuqisë juridike të dekretit të Presidentit dhe njëkohësisht i është dhënë fuqi prapavepruese ligjit, duke u mbajtur qëndrim i veçantë ndaj këtyre pronave, pavarësisht nga zgjidhja ligjore që ligjvënësi kishte bërë katër vjet më parë për njohjen, kthimin dhe kompensimin e pronave ish-pronarëve me ligjin nr.7698.

Nga këto arsyetime, arrij në përfundimin se edhe interpretimi shkronjë për shkronjë i ligjit nr.8340/1 dhe frymës së tij, kanë si qëllim të ligjvënës që për pronat e sindikatave të mënjanojnë apo të kufizojnë të drejta të ish-pronarëve apo trashëgimtarëve të tyre të sanksionuara me ligjin 7698. Si ligj i mëvonshëm dhe si ligj specifik, si dhe për shkaqet e tjera të përmendura, çmoj se ligji i zbatueshëm do të jetë ligji nr.8340/1. Abuzimi që mund të jetë bërë me pronat e sindikatave nuk ka të bëjë me interpretimin e ligjit. Nga ana tjetër, mënyra se si një ligj e rregullon një çështje të caktuar, në rastin konkret pronësinë e sindikatave mbi objektet respektive në lidhje me shmangien nga zbatimi i ligjit për kthimin dhe kompensimin e pronave ish-pronarëve, kur nuk ka të bëjë me mungesë të kushtetutshmërisë së tij, i takon sferës së gjykimit politik të Kuvendit dhe përgjegjësisë

së tij institucionale, por jo interpretimit të gjykatave në tejkalim të qëllimit të ligjvënësit.

Prapaveprueshmëria e ligjit lidhet me shtrirjen e efekteve dhe rregullimin e marrëdhënieve juridike që kanë lindur apo janë krijuar para daljes së tij. Zbatimi i këtij parimi bëhet i nevojshëm për të korrigjuar apo rregulluar më ndryshe situata të caktuara që kanë ndodhur në të shkuarën. Zbatimi i ligjit që ka qenë në fuqi në kohën që ka ndodhur veprimi juridik apo ngjarja është parim i njohur i ligjshmërisë, ndërsa prapaveprueshmëria është një përjashtim nga rregulli. Sipas këtyre parimeve, organi ligjvënës ka të drejtë që të nxjerrë ligje me karakter prapaveprues apo të rregullojë situatat e shkuara, dhe ligji nr.8340/1, duke ruajtur një karakter të tillë, do të ishte i zbatueshëm edhe për gjykatat që nga koha e hyrjes së tij në fuqi. Qëndrimi i Kolegjeve të Bashkuara në dhënien përparësi ligjit për kthimin e pronave ish-pronarëve, të trajtuar në të dy vendimet unifikuese, do të ishte i saktë dhe i bazuar plotësisht, në rast se Kuvendi nuk do të kishte ndërhyrë me ligjin e posaçëm (8340/1). Përderisa ligjvënësi ka përdorur pushtetin e tij për nxjerrjen e një ligji specifik, ai duhet të interpretohet sipas përmbajtjes së tij, për të cilin mendimi im i shprehur më lart është i ndryshëm nga shumica.

Anëtar BASHKIM CAKA

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

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

BOTIME TË REJA

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

DOLI NGA SHTYPI

PËRMBLEDHJE NË FUSHËN E TAKSAVE DHE TATIMEVE	1500
PËRMBLEDHJE NË FUSHËN E DREJTËSISË	400

Doli nga shtypi më 27.10.2004

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

Shtypshkronja Grafon
Tiranë, 2004

Çmimi 150 lekë