**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, çarterues 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 përjashtuar 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 përjashtuar:

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) përsa 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 prekjes 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 agjentit 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 agjentit 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 agjentëve 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 pëgjegjës 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, përvese 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 shkaktimit të një dëmi të tillë, ose jashtë rrezikut dhe me dijeninë që dëme të tilla ndoshta do të rezultonin.

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 shkaktimit 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 ketë 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 ketij 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 jurdiksionit 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 specifikuara 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 protokolli 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, pranimit 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 ë 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, pranimit, 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, pranimit, 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 mblidhet 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 te 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 l

**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 parezistueshëm; 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 periudhes 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 regjistrit 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 vijojnë:

a) Emrin e anijes, numrin ose shkronjat e dallueshme dhe portin e regjistrimit;

b) Emrin dhe vendin kryesor të bisnesit 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 përpiqen 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 arsyet 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 njëlloj 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 regjistrit 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 siguruesi 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 siguruesit ose personave të tjerë që japin siguri financiare. Në rast të tillë, shuma e vendosur në paragrafin 1 zbatohet si kufi i siguruesit 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 siguruarit, 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 përsa 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 llogaritje 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, pranimit 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 korespondon 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 periudhave të kohës që vijojnë:

a) një periudhë prej pesë vjetësh duke filluar nga data e zbarkimit të pasagjerëve ose nga data kur zbarkimi duhej të bëhej, 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 bisnesit 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 ësht 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 veprirm mund të sillet kundër transportuesit ose transportuesit ekzekutues në përputhje me paragrafin 1.

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

Neni XI

Teksti që vijon shtohet në nenin l7 dy të Konventës:

Neni 17 dy

**Njohja dhe zbatimi me forcë**

1. Çdo vendim i dhënë nga një gjykatë me jurdiksion 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 ketë shtet janë përmbushur. Formalitetet nuk do të lejojnë meritat e rastit që të rihapen.

3. Një Shtet Palë i këtij protokolli 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 protokolli 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 protokolli 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 favorvshëm ndaj personave të cilët kanë pësuar dëmin përsa i përket ose Konventës së Parisit ose asaj të Vjenës ose çdo amendamenti ose protokolli i cili është në fuqi.

Neni XIV

**Modeli i certifikatës**

1. Modeli i certifikatës, i vendosur në aneksin e këtij protokolli, 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 protokolli, 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 protokolli.

3. Neni 1 deri 22 i Konventës, siç rishikohet nga ky protokoll, së bashku me nenet 17 deri 25 të këtij protokolli dhe aneksit, 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 protokolli.

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 per 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 protokolli 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 protokolli 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 shetet 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 ço 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 deklaratatë 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 njësive 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 njësive 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 protokolli, 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 përsa 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 Përgjitshëm mbi bazën e nenit 24 të këtij protokolli.

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 përsa 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 Përgjitshëm.

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 protokolli, mund të mblidhet një konferencë.

2. Organizata do të mbldhë një konferencë të Shteteve Palë në këtë protokoll për rishikimin ose amendimin e këtij protokolli 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 te ky protokoll, çdo propozim për amendim të kufijve, duke përfshirë zbritjet e specifikuara 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 parashtrohet 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 marë 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 potokoll 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 ketij 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 eshtë më vonë.

Neni XXIV
**Depozitimi**

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

2. Sekretari i Përgjitshëm:

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 protokolli;

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

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

vi) çdo amendament konsiderohet si i pranuar sipas nenit 23 paragrafi 8 i këtij protokolli, 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 protokolli së bashku me datën e depozitimit dhe me datën që ai hyn në fuqi;

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

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

3. Menjëherë pas hyrjes së këtij protokolli 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 eshte 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 certiflkata.

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 titutli 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 te tjera.

Njësia monetare e referuar në këtë paragraf, i korrespondon gjashtëdhjetë e gjysëm miligram flori ose shkëlqimit prej 900 milesim. 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, protokolli 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 përsa i përket ratifikimit, pranimit ose miratimit, ose aderimit ose depozitën instrumentin e tij të ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit, protokolli aktual do të hyjë në fuqi në ditën e nëntëdhjetë pas datës së një depozitimi ose firmosjeje të tillë.

Neni V
**Denoncimi**

1. Protokolli aktual mund të denoncohet nga një palë në çdo kohë pas datës në të cilën protokolli 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 depozititmit 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. Protokolli aktuat 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) seciin firmosës të ri dhe secilin depozitues të një instrumenti se 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 deoncimi 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**

Protokolli 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 protokolli:**

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” nënkuptën 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 asnë 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 Ndërkombtar, 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 protokolli, 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, pranimit 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, pranimit, 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 citën 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 Përgjitshëm.

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 protokolli mundet të mblidhet një Konferencë nga Organizata.

2. Organizata do të mbledhë një Konferencë të Shteteve Kontraktuese të këtij protokolli 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 protokolli, çdo propozim për amendim të kufijve, duke përfshirë dhe zbritjet, e specifikuara 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 ketij 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 prookoll 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 Përgjitshëm, 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 pranimit 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 protokolli;

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 protokolli 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 protokolli 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.