

URDHËR
Nr. 15, datë 13.1.2026

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “PËR PËRGJEGJËSINË E
TRANSPORTUESVE TË PASAGJERËVE NGA DETI NË RAST AKSIDENTI”¹**

Në mbështetje të pikës 4, të nenit 102 të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, pikës 2, të nenit 182, dhe shkronjës “b”, të nenit 401, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Miratimin e Rregullore “Për përgjegjësinë e transportuesve të pasagjerëve nga deti në rast aksidenti”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Ky urdhër shfuqizohet në momentin e anëtarësimit të Republikës së Shqipërisë në Bashkimin Evropian.
3. Ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme Detare për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.
4. Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

**ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

RREGULLORE
**PËR PËRGJEGJËSINË E TRANSPORTUESVE TË PASAGJERËVE NGA DETI NË
RAST AKSIDENTI**

Neni 1
Objekti

1. Kjo Rregullore përcakton regjimin juridik në Republikën e Shqipërisë në lidhje me përgjegjësinë dhe sigurimin për transportin e pasagjerëve në rrugë detare, siç përcaktohet në dispozitat përkatëse të Konventës së Athinës, në lidhje me Transportin e Pasagjerëve dhe Bagazheve të tyre me Det, 1974, siç është ndryshuar nga protokoli i vitit 2002 (Konventa e Athinës), siç përcaktohet në aneksin I të kësaj rregullore dhe rezervave dhe udhëzimeve të Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO) për zbatimin e Konventës së Athinës, të miratuara nga Komiteti Juridik i IMO-së, më datë 19 tetor 2006, sipas përcaktimeve të aneksit II bashkëlidhur kësaj rregullore, (në vijim “Udhëzimet e IMO-së”).

2. Dispozitat e këtij neni zbatohen edhe për transportin e pasagjerëve në det brenda territorit të Republikës së Shqipërisë, në bordin e anijeve të klasave A, B, C dhe D, sipas nenit 4 të rregullore “Mbi rregullat dhe standardet e sigurisë në anijet e pasagjereve”, miratuar me urdhrin e ministrit nr. 311, datë 17.12.2024, duke përfshirë edhe kërkesat plotësuese të parashikuara në këtë rregullore.

¹ Ky urdhër përafron plotësisht versionin e konsoliduar të datës 26 korrik 2019, të Rregullores (KE) nr. 392/2009 të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 23 prill 2009, “Për përgjegjësinë e transportuesve të pasagjerëve nga deti në rast aksidenti”, i ndryshuar me rregulloren (BE) 2019/1243.

Neni 2 Përkufizime

Për qëllime të kësaj rregullore, termit e mëposhtëm kanë këto kuptime:

a) “Konventa e Athinës” nënkupton Konventën e Athinës “Për transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det”, 1974, së bashku me protokollet e viteve 1976, 1990 dhe 2002, në të cilat Republika e Shqipërisë ka aderuar me ligjin 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 përkatëse.

b) “Shtet Palë i Konventës së Athinës” nënkupton krahas shteteve të tjera edhe Republikën e Shqipërisë;

c) “Konventa Ndërkombëtare mbi Kufizimin e Përgjegjësisë për Kërkesat Detare” nënkupton Konventën Ndërkombëtare “Për kufizimin e përgjegjësisë për reklamimet detare” në të cilën Republika e Shqipërisë ka aderuar me ligjin nr. 9212, datë 25.3.2004, “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën Ndërkombëtare ‘Për kufizimin e përgjegjësisë për reklamimet detare, 1976’”, dhe në protokollin e vitit 1996.

ç) “Anije e klasës A” nënkupton një anije që lundron në një zonë detare jashtë zonave B, C dhe D.

d) “Anije e klasës B” nënkupton një anije që lundron në një zonë detare, koordinatat gjeografike të së cilës nuk janë në asnjë pikë më shumë se 20 milje nga vija e bregdetit, që korrespondon me lartësinë mesatare të baticës, por që është jashtë zonave C dhe D.

dh) “Anije e klasës C” nënkupton një anije që lundron në një zonë detare, koordinatat gjeografike të së cilës janë në çdo pikë jo më shumë se 5 milje nga vija e bregdetit, që korrespondon me lartësinë mesatare të baticës, por jashtë zonës detare D nëse ka. Për më tepër, probabiliteti i një lartësie të konsiderueshme të dallgës që tejkalon 2,5 metra është më i vogël se 10% për një periudhë njëvjeçare për funksionimin gjatë gjithë vitit, ose për një periudhë specifike për funksionimin sezonal, siç është funksionimi i periudhës së verës.

e) “Anije e klasës D” nënkupton një anije që lundron në një zonë detare, koordinatat gjeografike të së cilës janë në çdo pikë jo më shumë se 3 milje nga vija e bregdetit, që korrespondon me lartësinë mesatare të baticës. Për më tepër, probabiliteti i lartësisë së konsiderueshme të dallgës që tejkalon 1,5 metra është më i vogël se 10% për një periudhë prej një viti për funksionimin gjatë gjithë vitit, ose për një periudhë specifike për funksionimin sezonal, siç është funksionimi i periudhës së verës.

Neni 3 Fushëveprimi

Kjo Rregullore zbatohet për çdo transport ndërkombëtar në kuptimin e pikës 9 të nenit 1 të ligjit nr. 9277, datë 23.9.2004, “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën e Athinës dhe për Transportin në Det brenda Republikës së Shqipërisë në Bordin e anijeve të Klasave A, B, C dhe D, sipas nenit 4 të rregullores “Mbi rregullat dhe standardet e sigurisë në anijet e pasagjereve”, ku:

a) anija mban flamurin e Republikës së Shqipërisë ose është regjistruar në Republikën e Shqipërisë apo në një Shtet Anëtar;

b) kontrata e transportit është lidhur në Republikën e Shqipërisë ose në një Shtet Anëtar;

c) vendi i nisjes ose destinacionit, sipas kontratës së transportit, ndodhet në Republikën e Shqipërisë ose në një Shtet Anëtar.

Neni 4

Përgjegjësia dhe siguracioni

1. Përgjegjësia e transportuesit në lidhje me pasagjerët, bagazhet e tyre dhe mjetet e tyre të transportit, si dhe rregullat për sigurimin e detyrueshëm ose garancitë e tjera financiare, zbatohen në përputhje me këtë rregullore dhe bazohen në nenet 1 dhe 1/2, nenin 2, pika 2, nenet 3 deri në 16 dhe nenet 18, 20 dhe 21 të ligjit nr. 9277, datë 23.9.2004, “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën e Athinës”, të cilat përcaktojnë fushën e zbatimit, bazën dhe kufijtë e përgjegjësisë së transportuesit, rastet e përjashtimit ose kufizimit të saj, përgjegjësinë për dëmtimin ose humbjen e bagazheve dhe mjeteve të transportit të pasagjerëve, si dhe detyrimet për sigurimin e detyrueshëm ose garancitë e tjera financiare për mbulimin e përgjegjësisë ndaj pasagjerëve, sipas përcaktimeve të Konventës së Athinës të përcaktuara në aneksin I bashkëlidhur këtij urdhri, si dhe nga dispozitat e udhëzimeve të Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO) të përcaktuara në aneksin II bashkëlidhur.

2. Udhëzimet e IMO-së, siç parashikohen në aneksin II bashkëlidhur këtij urdhri, janë të detyrueshme.

Neni 5

Dëmshpërblimi në lidhje me pajisjet e lëvizshmërisë ose pajisje të tjera specifike

Në rast humbjeje ose dëmtimi të pajisjeve të lëvizshmërisë ose pajisjeve të tjera specifike që përdoren nga një pasagjer me aftësi të kufizuara, përgjegjësia e transportuesit zbatohet sipas pikës 3, të nenit 3 të Konventës së Athinës. Dëmshpërblimi përkon me vlerën e zëvendësimit të pajisjes përkatëse ose, kur është e aplikueshme, me kostot e lidhura me riparimin e saj.

Neni 6

Kufizimi i përgjithshëm i përgjegjësisë

1. Dispozitat e kësaj rregullore nuk ndryshojnë të drejtat ose detyrimet e transportuesit ose të transportuesit ekzekutiv, sipas legjislacionit kombëtar që zbaton Konventën Ndërkombëtare mbi Kufizimin e Përgjegjësisë për Kërkesat Detare, 1976, të ndryshuar me protokollin e vitit 1996, duke përfshirë çdo ndryshim të ardhshëm të saj. Përgjegjësia e transportuesit ose të transportuesit ekzekutiv rregullohet nga neni 4 i kësaj rregullore.

2. Sa u përket kërkesave për humbje jete ose dëmtim personal të një pasagjeri të shkaktuar nga ndonjë nga rreziqet e përmendura në paragrafin 2.2 të udhëzimeve të IMO-së, sipas aneksit II bashkëlidhur, transportuesi dhe transportuesi ekzekutiv mund të kufizojnë përgjegjësinë e tyre në përputhje me dispozitat e përmendura në paragrafin 1 të këtij neni.

Neni 7

Pagesa paraprake

1. Në rast se vdekja ose dëmtimi personal i një pasagjeri shkaktohet nga një incident detar, transportuesi që ka kryer pjesërisht ose të gjithë transportin, kur ndodhi incidenti detar duhet të kryejë një pagesë paraprake e mjaftueshme për të mbuluar nevojat ekonomike të menjëhershme, në një masë proporcionale me dëmin e pësuar, brenda 15 ditëve nga identifikimi i personit të drejtpërdrejtë për dëmshpërblim. Në rast vdekjeje, pagesa nuk duhet të jetë më pak se 21 000 euro. Kjo dispozitë zbatohet edhe për transportin kombëtar, kur transportuesi niset dhe mbërrin brenda porteve të Republikës së Shqipërisë.

2. Pagesa paraprake nuk përbën njohje të përgjegjësisë dhe mund të zbritet nga çdo shumë tjetër që paguhet më pas në bazë të kësaj rregullore. Ajo nuk kthehet, përveç rasteve të përcaktuara në pikën 1, të nenit 4, ose nenin 6 të ligjit nr. 9277, datë 23.9.2004, “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën e Athinës, në shtojcën A të udhëzimeve të IMO-së, ose kur personi që e ka marrë nuk është personi i autorizuar për të përfutur dëmshpërblimin.

Neni 8

Informimi i pasagjerëve

1. Pa cenuar detyrimet e operatorëve turistikë të përcaktuara në ligjin nr. 93/2015, “Për turizmin”, i ndryshuar, mbi udhëtimet paketë, pushimet paketë dhe turnetë paketë, transportuesi ose transportuesi ekzekutiv, sipas rastit, duhet të sigurojnë që pasagjerët të pajisen me informacion të përshtatshëm dhe të kuptueshëm lidhur me të drejtat e tyre sipas kësaj rregullore.

2. Kur kontrata e transportit lidhet në Republikën e Shqipërisë, informacioni i parashikuar në këtë nen jepet në të gjitha pikat e shitjes, përfshirë shitjet me telefon dhe ato nëpërmjet internetit. Kur nisja bëhet nga një port i Republikës së Shqipërisë, informacioni jepet përpara nisjes. Në të gjitha rastet e tjera, informacioni jepet, më së voni, në momentin e nisjes. Në masën në të cilën informacioni i kërkuar sipas këtij neni është dhënë nga transportuesi ose nga transportuesi ekzekutues, tjetri nuk detyrohet ta japë atë. Informacioni jepet në formatin më të përshtatshëm.

3. Për qëllime të përmbushjes së detyrimit për dhënien e informacionit, në kuptim të këtij neni, transportuesi dhe transportuesi ekzekutiv janë të detyruar t’u vënë në dispozicion pasagjerëve, të paktën, informacionin e përfshirë në përmbledhjen e dispozitave të kësaj Rregullore.

ANEKSI I

DISPOZITAT E KONVENTËS SË ATHINËS LIDHUR ME TRANSPORTIN E PASAGJERËVE DHE BAGAZHEVE TË TYRE ME DET TË RËNDËSISHME PËR ZBATIMIN E KËSAJ RREGULLORE

Neni 1

Përkufizime

Në kuptimin e Konventës së Athinës, shprehjet e mëposhtme kanë kuptimin e përcaktuar më poshtë:

a) **“Transportues”** është personi nga ose në emër të të cilit është lidhur një kontratë transporti, pavarësisht nëse transporti kryhet në fakt nga ky person apo nga një transportues ekzekutues;

b) **“Transportues ekzekutues”** nënkupton një person tjetër nga transportuesi, që është pronari, charteruesi ose operator i anijes, i cili aktualisht kryen një pjesë ose tërësisht transportin;

c) **“Transportuesi, i cili kryen aktualisht të gjithë ose pjesërisht transportin”** nënkupton transportuesin ekzekutues, ose, për aq sa transportuesi e kryen aktualisht transportin, transportuesi;

ç) **“Kontrata e transportit”** nënkupton një kontratë të bërë në emër të transportuesit për transportin në rrugë detare të pasagjerëve ose pasagjerëve dhe bagazheve të tyre, sipas rastit;

d) **“Anije”** nënkupton vetëm anijet për transport detar, duke përjashtuar mjetet me jastëk ajri;

dh) **“Pasagjer”** nënkupton çdo person të cilit i ofrohet transporti në një anije, sipas një kontrate transporti, ose 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;

e) **“Bagazh”** nënkupton çdo mall ose mjet i transportuar nga transportuesit, sipas një kontrate transporti, duke përjashtuar mallrat dhe mjetet e transportuara sipas një çarter parti, policë ngarkese ose kontrata të tjera që kanë prioritet si kontratë mallrash dhe kafshë të gjalla;

ë) **“Bagazhe kabine”** nënkupton bagazhet të cilat pasagjeri ka në kabinën e tij ose ndodhen 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;

f) **“Humbja ose dëmtimi i bagazheve”** përfshin humbje financiare që rezultojnë nga bagazhet që nuk u 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 mosmarrëveshjet e punës;

g) **“Transporti”** nënkupton periudhat që vijnë:

i. 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 ambienti tjetër portual;

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

iii. për sa u 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;

gj) **“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;

h) **“Organizatë”** nënkupton Organizatën Ndërkombëtare Detare;

i) **“Sekretari i Përgjithshëm”** është Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

Neni 1 dy

Aneksi i kësaj Konvente përbën një pjesë të pandashme të Konventës.

Neni 2

Zbatimi

Pavarësisht nga fusha e zbatimit të saj, kjo Konventë nuk zbatohet në rastet kur transporti është objekt i një konvente tjetër ndërkombëtare, që rregullon transportin e pasagjerëve ose të bagazheve me një mjet tjetër transporti, dhe kur përgjegjësia civile rregullohet sipas dispozitave të asaj konvente, në masën në të cilën këto dispozita zbatohen detyrimisht edhe për transportin detar.

Neni 3

Përgjegjësia e transportuesit

1. Për humbjen e pësuar si rezultat i vdekjes, ose i plagosjes personale të një pasagjeri të shkaktuar nga një aksident i anijes, transportuesi është 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 parazitueshëm; ose

b) është shkaktuar i gjithi nga një akt ose pengesë e bërë me qëllimin e shkaktimit të aksidentit nga një palë e tretë. Nëse dhe në masën që humbja e kalon kufirin e mësipërm, transportuesi është përgjegjës më tej, përveç rasteve kur transportuesi provon se incidenti që shkaktoi humbjen ka ndodhur pa fajin ose neglizhencën e tij.

2. Për humbjen e pësuar si rezultat i vdekjes ose dëmtimit fizik të një pasagjeri, që nuk është shkaktuar nga një incident detar, transportuesi është përgjegjës nëse incidenti që shkaktoi humbjen ishte pasojë e fajit ose neglizhencës së transportuesit. Barra e provës për fajin ose neglizhencën i takon paditësit.

3. Për humbjen e pësuar si rezultat i humbjes, ose i dëmtimit të bagazhit të kabinës, transportuesi është përgjegjës nëse ngjarja që shkaktoi humbjen ishte për shkak të fajit ose neglizhencës së transportuesit. Faji ose neglizhenca e transportuesit supozohet për humbjen e shkaktuar nga një ngjarje detare.

4. Për humbjen e pësuar si rezultat i humbjes, ose i dëmtimit të bagazhit tjetër përveç bagazhit të kabinës, transportuesi është përgjegjës, përveçse transportuesi provon se ngjarja që shkaktoi humbjen ka ndodhur pa fajin ose neglizhencën e transportuesit.

5. Për qëllimet e këtij neni:

a) **“Aksident i transportit detar”** nënkupton mbytjen e një anijeje, përmbysjen, 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 shërbyesit 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 sigurt, 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 përfshin dëmshpërblimet me karakter ndëshkues ose parandalues.

6. Përgjegjësia e transportuesit sipas këtij neni lidhet vetëm me humbjet që rrjedhin nga incidente që kanë ndodhur gjatë kryerjes së transportit. Barra e provës për të treguar se incidenti që shkaktoi humbjen ka ndodhur gjatë kryerjes së transportit, si dhe për masën e humbjes, i takon kërkuarës.

7. Asnjë dispozitë e kësaj Konvente nuk cenon të drejtën e rekursit të transportuesit ndaj çdo pale të tretë, si dhe të drejtën për t’u mbrojtur mbi bazën e neglizhencës së përbashkët, në përputhje me nenin 6 të kësaj Konvente. Gjithashtu, asnjë dispozitë e këtij neni nuk cenon të drejtën për kufizimin e përgjegjësisë, në përputhje me nenet 7 ose 8 të kësaj Konvente.

8. Prezumimet për fajin ose pakujdesinë e një pale ose ngarkimi i barrës së provës mbi një palë nuk pengojnë marrjen në konsideratë të provave në favor të asaj pale.

Neni 4

Transportuesi ekzekutues

1. Në qoftë se kryerja e transportit ose një pjese të tij i është besuar një transportuesi ekzekutues, transportuesi, megjithatë mbetet përgjegjës për të gjithë transportin në përputhje me parashikimet e kësaj Konvente. Në plotësim, transportuesi ekzekutues është 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, është 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 prek 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 është e përbashkët.

5. Asnjë dispozitë e këtij neni nuk paragjykon çdo të drejtë rekursi ndërmjet transportuesit dhe transportuesit ekzekutues.

Neni 4 dy

Siguracioni i detyrueshëm

1. Kur pasagjerët transportohen në bordin e një anije të regjistruar në Republikën e Shqipërisë që është e licencuar për të transportuar më shumë se dymbëdhjetë pasagjerë, dhe zbatohet kjo Konventë, çdo transportues i cili aktualisht kryen të gjithë ose pjesërisht transportin duhet 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, për sa u përket vdekjes dhe plagosjes personale të pasagjerëve. Kufiri i siguracionit të detyrueshëm, ose sigurive të tjera financiare, nuk duhet 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 lëshohet ndaj secilës anije, pasi autoritetet përkatëse të Shtetit Shqiptar të kenë vendosur që kërkesat e pikës 1, të këtij neni janë përmbushur. Për sa i përket një anijeje të regjistruar në një Shtet Palë, certifikata të tilla lëshohen ose vërtetohen nga autoritetet përkatëse të shtetit të regjistrimit të anijes; për sa 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 duhet të jetë në formën e një modeli të vendosur në aneksin e kësaj Konvente dhe përmban detajet që vijnë:

- a) emrin e anijes, numrin ose shkronjat e dallueshme dhe portin e regjistrimit;
- b) emrin dhe vendin kryesor të ushtrimit të aktivitetit të transportuesit që realisht kryen të gjithë ose një pjesë të transportit;
- c) numrin e identifikimit të IMO-së;
- d) llojin dhe kohëzgjatjen e siguracionit;
- e) emri dhe vendi kryesor i biznesit të siguruesit ose të personit tjetër që ofron siguracion financiar, si dhe, kur është e përshtatshme, vendi i vendi i ushtrimit të aktivitetit ku është themeluar siguracioni ose garancia tjetër financiare; dhe
- f) periudhën e vlefshmërisë së certifikatës, e cila nuk duhet të jetë më e gjatë se periudha e vlefshmërisë së siguracionit ose të garancisë tjetër financiare.

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

3.1 Një Shtet Palë njofton Sekretarin e Përgjithshëm, për:

- a) përgjegjësitë specifike dhe kushtet e autoritetit të deleguar një institucioni ose organizate të njohur prej tij;
- b) tërheqjen e një autorizimi të tillë; dhe
- c) datën nga e cila hyn në fuqi një autorizim i tillë ose tërheqja e një autorizimi të tillë.

Autoriteti i deleguar fillon ushtrimin e funksioneve të tij jo më herët se tre muaj nga data e njoftimit të Sekretarit të Përgjithshëm.

3.2 Institucioni ose organizata e autorizuar për të lëshuar certifikata, sipas kësaj pike, duhet, si minimum, të jetë e autorizuar për t'i tërhequr këto certifikata, nëse nuk përmbushen kushtet sipas të cilave ato janë lëshuar. Në çdo rast, institucioni ose organizata duhet ta raportojë këtë tërheqje te Shteti në emër të të cilit është lëshuar certifikata.

4. Certifikata duhet të lëshohet në gjuhën zyrtare ose gjuhën e shtetit përkatës. Në rast se përdoret një gjuhë tjetër përveç anglishtes, frëngjishtes ose spanjishtes, teksti duhet të përmbajë përkthimin në njërën nga këto gjuhë; sipas vendimit të shtetit, mund të përjashtohet përdorimi i gjuhës zyrtare të shtetit.

5. Certifikata duhet të mbahet në bord të anijes, dhe një kopje duhet të depozitohet pranë autoriteteve që mbajnë regjistrin e anijes ose, nëse anija nuk është e regjistruar në një Shtet Palë, pranë autoritetit të Shtetit që lëshon ose certifikon certifikatën.

6. Një siguracion, ose garanci tjetër financiare, nuk përmbush kërkesat e këtij neni nëse mund të ndërpritet, për arsye të tjera, përveç skadimit të periudhës së vlefshmërisë së sigurimit ose garancisë të përcaktuar në certifikatë, para se të kalojnë tre muaj nga data kur njoftimi për ndërprerjen e tij u është dhënë autoriteteve të referuara në pikën 5, të këtij neni, përveç nëse certifikata është dorëzuar te këto autoritete ose është lëshuar një certifikatë e re brenda periudhës së përmendur. Rregullat e mësipërme zbatohen në mënyrë të ngjashme për çdo ndryshim që rezulton në pamundësinë e siguracionit ose garancisë tjetër financiare për të përmbushur kërkesat e këtij neni.

7. Shteti i regjistrimit të anijes, duke iu përmbajtur dispozitave të këtij neni, përcakton kushtet e lëshimit dhe të vlefshmërisë së certifikatës.

8. Asnjë dispozitë e kësaj Konvente nuk interpretohet si pengesë për një Shtet Palë që të mbështetet në informacion të marrë nga shtete të tjera ose nga organizata ose organizata ndërkombëtare të tjera, në lidhje me gjendjen financiare të ofruesve të siguracionit ose të garancive të tjera financiare për qëllimet e kësaj Konvente. Në raste të tilla, Shteti Palë që mbështetet në këtë informacion nuk lirohet nga përgjegjësia e tij si shtet lëshues i certifikatës.

9. Certifikatat e lëshuara ose të certifikuara nën autoritetin e një Shteti Palë pranohen nga Shtetet e tjera Palë, për qëllimet e kësaj Konvente dhe konsiderohen prej tyre me të njëjtin fuqi si certifikatat e lëshuara ose të certifikuara prej tyre, edhe nëse janë lëshuar ose certifikuar për një anije që nuk është e regjistruar në një Shtet Palë. Një Shtet Palë mund të kërkojë në çdo kohë konsultim me shtetin lëshues ose certifikues, nëse beson se siguresi ose garantuesi i emëruar në certifikatën e sigurimit nuk është financiarisht i aftë për të përmbushur detyrimet e imponuara nga kjo Konventë.

10. Çdo kërkesë për kompensim e mbuluar nga siguracioni ose garancia tjetër financiare, sipas këtij neni, mund të ngrihet drejtpërdrejt kundër siguresit ose personit tjetër që ofron garancinë financiare. Në një rast të tillë, shuma e përcaktuar në pikën 1 të këtij neni zbatohet si kufi i përgjegjësisë së siguresit ose të personit tjetër që ofron garancinë financiare, edhe nëse transportuesi, ose transportuesi ekzekutues, nuk ka të drejtë për kufizimin e përgjegjësisë. I padituri mund të përdorë, gjithashtu, mbrojtjet (përveç falimentimit ose likuidimit), që transportuesi i përmendur në pikën 1 do të kishte të drejtë të përdorte, në përputhje me këtë Konventë. Për më tepër, i padituri mund të përdorë mbrojtjen se dëmi ka ardhur nga sjellja me dashje e të siguruarit, por nuk mund të përdorë ndonjë mbrojtje tjetër që do të mund të përdorte në një procedim të ngritur nga i siguruari kundër të paditurit. I padituri

ka në çdo rast të drejtën të kërkojë që transportuesi dhe transportuesi ekzekutues të bashkohen në procedim.

11. Çdo shumë e ofruar nga siguracioni ose garancia tjetër financiare e mbajtur në përputhje me pikën 1, të këtij neni, përdoret ekskluzivisht për përmbushjen e kërkesave sipas kësaj Konvente dhe çdo pagesë e bërë nga këto shuma shlyen çdo përgjegjësi që lind sipas kësaj Konvente deri në shumën e paguar.

12. Një Shtet Palë nuk lejon që një anije nën flamurin e tij, për të cilën zbatohen dispozitat e këtij neni të operojë në asnjë rast pa një certifikatë të lëshuar sipas pikave 2 ose 15 të këtij neni.

13. Mbështetur në parashikimet e këtij neni, çdo Shtet Palë siguron, sipas ligjit të tij kombëtar, që sigurimi ose garancia tjetër financiare, në masën e përcaktuar në pikën 1, të këtij neni është në fuqi për çdo anije të licencuar për të transportuar më shumë se dymbëdhjetë pasagjerë, pavarësisht nga regjistrimi, që hyn ose del nga një port në territorin e tij, për aq sa kjo Konventë zbatohet.

14. Pavarësisht dispozitave të pikës 5, një Shtet Palë mund të njoftojë Sekretarin e Përgjithshëm se, për qëllimet e pikës 13, anijet nuk kërkohet të mbajnë në bord ose të paraqesin certifikatën e kërkuar nga pika 2 kur hyjnë ose dalin nga portet në territorin e tij, me kusht që Shteti Palë që lëshon certifikatën ta ketë njoftuar Sekretarin e Përgjithshëm se mban regjistra në format elektronik, të aksesueshëm për të gjitha Shtetet Palë, që vërtetojnë ekzistencën e certifikatës dhe që u mundësojnë Shteteve Palë të përmbushin detyrimet e tyre sipas pikës 13 të këtij neni .

15. Nëse një anije e zotëruar nga një Shtet Palë nuk ka siguracion ose garanci tjetër financiare, dispozitat e këtij neni që lidhen me të nuk zbatohen për një anije të tillë, por anija duhet të mbajë një certifikatë të lëshuar nga autoritetet përkatëse të shtetit të regjistrimit të anijes, duke deklaruar se anija është e zotëruar nga ai shtet dhe se përgjegjësia është e mbuluar brenda shumës së parashikuar në përputhje me pikën 1. Një certifikatë e tillë duhet të përputhet sa më afër të jetë e mundur me modelin e përcaktuar në pikën 2, të këtij neni.

Neni 5

Sendet me vlerë

Transportuesi nuk mban përgjegjësi për humbjen ose dëmtimin e parave, sigurimeve të negociueshme: ar, argjend, bizhuterive, ornamenteve, veprave të artit ose sendeve të tjera me vlerë, përveçse kur këto sende me vlerë janë depozituar te transportuesi për qëllimin e rënë dakord të ruajtjes së sigurt, në këtë rast transportuesi është përgjegjës deri në kufirin e caktuar në pikën 3 të nenit 8, përveçse një kufi më i lartë është rënë dakord në përputhje me pikën 1 të nenit 10.

Neni 6

Gabimi i kryer

Nëse transportuesi provon se vdekja ose dëmtimi personal i një pasagjeri, ose humbja ose dëmtimi i bagazhit të tij, është shkaktuar ose ndikuar nga faji ose neglizhenca e pasagjerit, gjykata që merret me çështjen mund ta lirojë transportuesin plotësisht ose pjesërisht nga përgjegjësia në përputhje me dispozitat e ligjit të asaj gjykate.

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 duhet 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 duhet 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 pikën 1 të këtij neni, me kusht që ligji kombëtar i kufirit të përgjegjësisë, nëse ka, nuk është më i ulët sesa ai përshkruar në pikën 1. Një Shtet Palë, i cili u hap rrugën opsioneve të parashikuara në këtë paragraf, informon Sekretarin e Përgjithshëm për kufirin e përgjegjësisë së adoptuar ose për faktin që nuk ka një kufi.

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 duhet 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 duhet të kalojë 12 700 njësi llogaritjeje për automjet, për transport.

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

4. Transportuesi dhe pasagjeri mund të bien dakord që përgjegjësia e transportuesit të jetë objekt i një zbritjeje që nuk kalon 330 njësi llogaritjeje, në rastet e dëmit në një automjet dhe që nuk duhet 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 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 pikën 1, të nenit 3, pikën 1, të nenit 4 dy, pikën 1 të nenit 7 dhe nenin 8 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, 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, 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 pikës 1 të këtij neni, në kohën e ratifikimit, pranimit miratimit, ose aderimit në këtë Konventë ose në çdo kohë më vonë, deklaron se njësia e llogaritjes referuar në pikën 1 është e barabartë me 15 franga ari. Franga ari të referuara në këtë paragraf i korrespondon gjashtëdhjetë e pesë e gjysmë dhe nëntëqind miligram shkëlqim. Konvertimi i franga ari në monedhën kombëtare bëhet në përputhje me ligjin e shtetit të interesuar.

3. Llogaritjet e përmendura në fjalinë e fundit të pikës 1 të këtij neni dhe konvertimi i përmendur në pikën 2 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 pikën 1 të nenit 3, pikën 1 të nenit 4 dy, pikën 1 të nenit 7 dhe nenit 8, siç do të rezultonte nga zbatimi i tre fjalive të para të pikës 1. Shtetet do t'i komunikojnë Sekretarit të Përgjithshëm mënyrën e llogaritjes mbështetur në pikën 1 të këtij neni, ose rezultatin e konvertimit në pikën 2, sipas rastit, kur depozitojnë një instrument ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi në këtë Konventë dhe kurdoherë që ka një ndryshim në të.

Neni 10

Parashikime shtesë për kufijtë e përgjegjësisë

1. Transportuesi dhe pasagjeri mund të bien dakord, në mënyrë të qartë dhe me shkrim, për kufij më të lartë të përgjegjësisë sesa ato të parashikuara në nenet 7 dhe 8.

2. Interesi mbi dëmet dhe shpenzimet ligjore nuk përfshihen në kufijtë e përgjegjësisë të parashikuara 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 kanë vepruar brenda qëllimit të punësimit të tij, ka të drejtën e përjashtimit të mbrojtjes 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 duhet 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 ka 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 Konventës për përgjegjësinë e kufijve të përgjegjësisë të përshkuara në nenet 7 dhe 8, shuma e vlerave të rikuperueshme nga transportuesi ose transportuesi ekzekutues, sipas rastit, dhe nga shërbyesi ose agjenti, nuk duhet të kalojë këta kufij.

Neni 13

Humbja e së drejtës për kufirin e përgjegjësisë

1. Transportuesi nuk ka të drejtën e kufirit të përgjegjësisë së përshkruar në nenet 7 dhe 8 dhe pikën 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 dëme të tilla ndoshta mund të rezultojnë.

2. Shërbyesi ose agjenti i transportuesit, ose transportuesi ekzekutues nuk ka të drejtën e përfitimit nga këta 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 mund 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 merret kundër tij ose transportuesit ekzekutues, përveçse në përputhje me parashikimet e kësaj Konvente.

Neni 15

Njoftimi për humbjen ose dëmin e bagazheve

1. Pasagjeri duhet 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. Nëse pasagjeri nuk vepron në përputhje me këtë nen, ai, përveçse kur vërtetohet ndryshe, prezumohet se i ka marrë bagazhet në gjendje të padëmtuar.
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 ka një barrë kohe pas periudhës prej dy vjetëve.
2. Kufiri i periudhës 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 të mos tejkalojë tre vjet nga data e zbarkimit;
 - c) në rastin e humbjes ose të dëmtimit ndaj bagazhit, nga data e zbarkimit ose nga data kur zbarkimi duhej të bëhej, kushdo qoftë më vonë.
3. Gjykata që ka juridiksionin për të shqyrtuar çështjen përcakton kushtet për pezullimin dhe ndërprerjen e afateve të kufizimit, por në asnjë rast nuk mund të parashtrahet një veprim, sipas kësaj Konvente pas skadimit të njërës prej periudhave të mëposhtme:
 - a) një periudhë pesëvjeçare (5-vjeçare), duke filluar nga data e zbarkimit të pasagjerit ose nga data kur zbarkimi duhej të kishte ndodhur, sipas asaj që ndodh më vonë; ose, nëse është më herët;
 - b) një periudhë trevjeçare (3-vjeçare), duke filluar nga data kur pala e dëmtuar e ka ditur ose duhet të kishte ditur me arsyetim për dëmtimin, humbjen ose dënimin që ka shkaktuar incidenti.

4. Pa marrë parasysh pikat 1, 2 dhe 3 të këtij neni, periudha e kufirit mundet të zgjatet përmes një deklarate të transportuesit ose një marrëveshje të palëve, pasi pasojat e këtyre veprimeve të jenë shfaqur. Deklaratat ose marrëveshja duhet të jenë me shkrim.

Neni 17

Pavlefshmëria e 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 pikën 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 të drejtave procedurale të pasagjerit, është e pavlefshme, por pavlefshmëria e këtij parashikimi nuk bën të pavlefshme kontratën e transportit e cila mbetet objekt i parashikimeve të kësaj Konvente.

Neni 18

Dëmi bërthamor

Për dëmet e shkaktuara nga një incident bërthamor nuk lind përgjegjësi sipas kësaj Konvente:

a) nëse operuesi i një instalacioni bërthamor është përgjegjës për dëmet e tilla sipas Konventës së Parisit të datës 29 korrik 1960 mbi përgjegjësinë ndaj palëve të treta në fushën e energjisë bërthamore, siç është ndryshuar nga protokoll i shtesë i datës 28 janar 1964, ose sipas Konventës së Vjenës të datës 21 maj 1963 mbi Përgjegjësinë Civile për Dëmet Bërthamore, ose çdo ndryshim apo protokoll që është në fuqi;

b) nëse operuesi i një instalacioni bërthamor është përgjegjës për dëmet e tilla, në bazë të një ligji kombëtar që rregullon përgjegjësinë për dëme të tilla, me kusht që një ligj i tillë të jetë në çdo aspekt, në përputhje me parimet më të favorshme për personat që mund të pësojnë dëme, si ato të parashikuara në Konventën e Parisit ose Konventën e Vjenës, ose çdo ndryshim apo protokoll që është në fuqi.

Neni 19

Transporti tregtar nga autoritetet publike

Kjo Konventë zbatohet për transportin tregtar të kryer nga Shtetet ose Autoritetet Publike në bazë të një kontrate transporti në kuptimin e nenit 1.

Neni 20

Ndryshimi i kufijve

1. Pa cenuar dispozitat e nenit 22, procedura e posaçme e parashikuar në këtë nen aplikohet vetëm për qëllimin e ndryshimit të kufijve të përcaktuar në pikën 1 të nenit 3, pikën 1 të nenit 4 dy, pikën 1 të nenit 7 dhe nenit 8 të Konventës, siç është përditësuar me këtë Protokoll.

2. Me kërkesë të së paktës gjysmës, por në asnjë rast më pak se gjashtë, shteteve palë të këtij Protokoll, çdo propozim për ndryshimin e kufijve, duke përfshirë edhe shumën e përjashtuar, të përcaktuara në pikën 1 të nenit 3, pikën 1 të nenit 4 dy, pikën 1 të nenit 7 dhe nenit 8 të Konventës, siç është përditësuar me këtë Protokoll, shpërndahet nga Sekretari i Përgjithshëm te të gjithë anëtarët e organizatës dhe te të gjitha Shtetet Palë.

3. Çdo ndryshim i propozuar dhe i shpërndarë sipas pikës 2, do t'i nënshtrohet shqyrtimit të Komitetit Ligjor të Organizatës (në vijim “Komiteti Ligjor”) në një datë jo më pak se gjashtë muaj pas shpërndarjes së tij.

4. Të gjitha shtetet palë të Konventës, siç është përditësuar me këtë Protokoll, qoftë apo jo anëtarë të Organizatës, kanë të drejtë të marrin pjesë në procedurat e Komitetit Ligjor për shqyrtimin dhe miratimin e ndryshimeve.

5. Ndryshimet miratohen me shumicë prej dy të tretave të shteteve palë të Konventës, siç është përditësuar me këtë Protokoll, të pranishmëve dhe votuese në Komitetin Ligjor të zgjeruar sipas pikës 4, me kusht që të paktën gjysma e shteteve palë të jenë të pranishme në kohën e votimit.

6. Në shqyrtimin e një propozimi për ndryshimin e kufijve, Komiteti Ligjor merr në konsideratë përvojën nga incidentet, përfshirë në veçanti shumën e dëmeve të shkaktuara, ndryshimet në vlerat monetare dhe ndikimin e ndryshimit të propozuar mbi kostot e sigurimit.

7. Shqyrtimi i ndryshimeve të kufijve, sipas këtij neni, lejohet vetëm pas kalimit të pesë vjetëve nga data e hapjes për nënshkrim të këtij Protokoll dhe pas kalimit të pesë vjetëve nga data e hyrjes në fuqi të ndryshimit të fundit sipas këtij neni.

7.1 Asnjë kufi nuk mund të rritet në mënyrë që të tejkalojë shumën që përputhet me kufirin e përcaktuar në Konventë, siç është përditësuar me këtë Protokoll, i rritur me gjashtë për qind në vit, llogaritur në mënyrë përbërëse që nga data e hapjes për nënshkrim të këtij Protokoll.

7.2 Asnjë kufi nuk mund të rritet në mënyrë që të tejkalojë shumën që përputhet me kufirin e përcaktuar në Konventë, siç është përditësuar me këtë Protokoll, e shumëzuar me tre.

8. Çdo ndryshim i miratuar sipas pikës 5 njoftohet nga Organizata të të gjitha shtetet palë. Ndryshimi konsiderohet i pranuar në përfundim të një periudhe 18-mujore nga data e njoftimit, përveç nëse brenda asaj periudhe të paktën një e katërta e shteteve palë në kohën e miratimit të ndryshimit kanë komunikuar te Sekretari i Përgjithshëm refuzimin e ndryshimit, në të cilën rast ndryshimi refuzohet dhe nuk ka efekt.

9. Një ndryshim i konsideruar i pranuar sipas pikës 8 hyn në fuqi 18 muaj pas pranimi të tij.

10. Të gjitha shtetet palë janë të detyruara nga ndryshimi, përveç nëse ato e denoncojnë këtë Protokoll, sipas pikave 1 dhe 2 të nenit 21, të paktën gjashtë muaj para hyrjes në fuqi të ndryshimit. Një denoncim hyn në fuqi në momentin kur ndryshimi hyn në fuqi.

11. Kur një ndryshim është miratuar, por periudha 18-mujore për pranimin e tij nuk ka përfunduar ende, një shtet që bëhet palë gjatë asaj periudhe është i detyruar nga ndryshimi nëse ai hyn në fuqi. Një shtet që bëhet palë pas asaj periudhe është i detyruar nga një ndryshim i cili është konsideruar i pranuar sipas pikës 8. Në rastet e përmendura në këtë pikë, një shtet bëhet i detyruar nga një ndryshim, kur ai ndryshim hyn në fuqi, ose kur ky Protokoll hyn në fuqi për atë Shtet, nëse kjo është më vonë.

ANEKS I KONVENTËS SË ATHINËS

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 numri i dallimit

Numri i IMO-së i identifikimit të anijes.....

Porti i regjistrimit.....

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

.....

Kjo është për të vërtetuar që është në fuqi për sa i përket anijes me emrin më sipër një policë sigurimi ose siguri të tjera financiare që përmbush 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 formë 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.

ANNEX TO ATHENS CONVENTION

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS

Issued in accordance with the provisions of Article 4*bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO ship identification number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage

This is to certify that there is in force in respect of the abovenamed ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4*bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of security

Duration of security

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State) OR

The following text should be used when a State Party avails itself of Article 4*bis*, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of (full designation of the State) by (name of institution or organization)

At On
(Place) (Date)

.....
(Signature and title of issuing or certifying official)

Explanatory notes:

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country Where the Certificate is issued.
2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
4. The entry 'Duration of Security' must stipulate the date on which such security takes effect.
5. The entry 'Address' of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

ANEKSI II

Ekstrakt nga rezervat e IMO-së dhe udhëzimet për zbatimin e Konventës së Athinës, miratuar nga komiteti ligjor i Organizatës Ndërkombëtare Detare, më 19 tetor 2006.

1. Konventa e Athinës duhet të ratifikohet me rezervat e mëposhtme ose me një deklaratë që ka të njëjtin efekt:

[1.1.] Rezervat në lidhje me ratifikimin nga Qeveria e .. të Konventës së Athinës, lidhur me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me det, 2002 (Konventa)

Kufizimi i përgjegjësisë së transportuesve etj.

[1.2.] Qeveria e ... rezervon të drejtën dhe merr përsipër të kufizojë përgjegjësinë, sipas pikës 1 ose 2, të nenit 3 të Konventës, nëse ka ndonjë, në lidhje me vdekjen ose lëndimin personal të një pasagjeri të shkaktuar nga ndonjë prej rreziqeve të cituara në pikën 2.2 të udhëzimeve të IMO-së për zbatimin e Konventës së Athinës, në vlerën më të ulët nga këto shuma:

a) 250,000 njësi llogaritje për çdo pasagjer në çdo rast të veçantë; ose

b) 340 milionë njësi llogaritje gjithsej për çdo anije, në çdo rast të veçantë.

[1.3.] Për më tepër, Qeveria e ... rezervon të drejtën dhe merr përsipër të zbatojë, me ndryshimet e nevojshme, pikat 2.1.1 dhe 2.2.2 të udhëzimeve të IMO-së për zbatimin e Konventës së Athinës, për këto përgjegjësi.

[1.4.] Përgjegjësia e transportuesit ekzekutues, në përputhje me nenin 4 të Konventës, përgjegjësia e shërbyesve dhe agjenteve të transportuesit, ose e transportuesit ekzekutues, në përputhje me nenin 11 të Konventës, si dhe kufiri i shumës totale që mund të rikuperohet, në përputhje me nenin 12 të Konventës, kufizohen në të njëjtën mënyrë.

[1.5.] Rezervimi dhe angazhimi i përcaktuar në pikën 1.2 zbatohet pavarësisht nga baza e përgjegjësisë, sipas pikave 1 ose 2 të nenit 3, dhe pavarësisht nga çdo dispozitë tjetër që mund të jetë në kundërshtim me nenin 4 ose 7 të Konventës. Megjithatë, ky rezervim dhe angazhim nuk prek zbatimin e neneve 10 dhe 13.

Siguracioni i detyrueshëm dhe kufizimi i përgjegjësisë së siguruesve

[1.6.] Qeveria e ... rezervon të drejtën dhe merr përsipër të kufizojë detyrimin, sipas pikës 1 të nenit 4 dy, për të mbajtur siguracion, ose një garanci tjetër financiare për vdekjen, ose dëmtimin personal të një pasagjeri të shkaktuar nga ndonjë prej rreziqeve të cituara në pikën 2.2 të udhëzimeve të IMO-së për zbatimin e Konventës së Athinës, në shumën më të ulët nga sa vijon:

a) 250,000 njësi llogaritje për çdo pasagjer në çdo rast të veçantë; ose

b) 340 milionë njësi llogaritje gjithsej për çdo anije, në çdo rast të veçantë.

[1.7.] Qeveria e ... rezervon të drejtën dhe merr përsipër të kufizojë përgjegjësinë e siguruesit, ose të çdo personi tjetër që ofron garanci financiare, sipas pikës 10 të nenit 4 dy, për vdekjen ose dëmtimin personal të një pasagjeri të shkaktuar nga ndonjë prej rreziqeve të përmendura në pikën 2.2 të udhëzimeve të IMO-së për zbatimin e Konventës së Athinës, në

një kufi maksimal të barabartë me shumën e sigurimit ose të garancisë tjetër financiare që transportuesi është i detyruar të mbajë sipas pikës 1.6 të këtij rezervimi.

[1.8.] Qeveria e ... gjithashtu, rezervon të drejtën dhe merr përsipër të zbatojë udhëzimet e IMO-së për zbatimin e Konventës së Athinës, duke përfshirë edhe zbatimin e klauzolave të përmendura në pikat 2.1 dhe 2.2 të udhëzimeve, në të gjithë siguracionin e detyrueshëm, sipas kësaj Konvente.

[1.9.] Qeveria e ... rezervon të drejtën dhe merr përsipër të përjashtojë ofruesin e sigurimit ose të garancisë tjetër financiare, sipas pikës 1 të nenit 4 dy, nga çdo përgjegjësi për të cilën ai nuk është angazhuar të jetë përgjegjës.

Certifikimi

[1.10.] Qeveria e ... rezervon të drejtën dhe merr përsipër të lëshojë certifikata sigurimi sipas pikës 2 të nenit 4 dy të Konventës, në mënyrë që:

a) të pasqyrojë kufizimet e përgjegjësisë dhe kërkesat për mbulimin me siguracion të përmendura në pikat 1.2, 1.6, 1.7 dhe 1.9; dhe

b) të përfshijë kufizime, kërkesa dhe përjashtime të tjera nëse zbulon se kushtet e tregut të siguracioneve në momentin e lëshimit të certifikatës e kërkojnë.

[1.11.] Qeveria e ... rezervon të drejtën dhe merr përsipër të pranojë certifikatat e sigurimit të lëshuara nga Shtetet Palë të tjera, të lëshuara në bazë të një rezervimi të ngjashëm.

[1.12.] Të gjitha këto kufizime, kërkesa dhe përjashtime pasqyrohen qartë në certifikatën e lëshuar ose të vërtetuar, sipas pikës 2 të nenit 4 dy të Konventës.

Marrëdhënia ndërmjet rezervave dhe udhëzimeve të IMO-së për zbatimin e Konventës së Athinës

[1.13.] Të drejtat e ruajtura përmes kësaj rezerve ushtrohen duke pasur parasysh udhëzimet e IMO-së për zbatimin e Konventës së Athinës, ose çdo ndryshim të tyre, me qëllim ruajtjen e njëtrajtshmërisë. Nëse një propozim për të ndryshuar udhëzimet e IMO-së për zbatimin e Konventës së Athinës, përfshirë edhe kufijtë, është miratuar nga Komiteti Ligjor i Organizatës Ndërkombëtare Detare, këto ndryshime zbatohen nga momenti i përcaktuar nga Komiteti. Kjo nuk paragjykon rregullat e së drejtës ndërkombëtare, në lidhje me të drejtën e një Shteti për të tërhequr, ose ndryshuar rezervat e veta.

UDHËZIME

2. Në gjendjen aktuale të tregut të siguracioneve, shtetet palë duhet të lëshojnë certifikata sigurimi mbi bazën e një angazhimi nga një sigurues që mbulon rreziqet e luftës, dhe një siguruesi tjetër që mbulon rreziqet që nuk lidhen me luftën. Çdo sigurues duhet të jetë përgjegjës vetëm për pjesën e vet. Duhet të zbatohen rregullat e mëposhtme (klauzolat e përmendura janë paraqitur në shtojcën A):

2.1. Si sigurimi për rreziqet e luftës, ashtu edhe ai për rreziqet që nuk lidhen me luftën, mund të jenë subjekt i klauzolave të mëposhtme:

2.1.1. Klauzola e Përjashtimit për Ndotjen Radioaktive, Armatimin Kimik, Biologjik, Biokimik dhe Elektromagnetik (klauzola e Institutit nr. 370);

2.1.2. Klauzola e Përjashtimit për Sulmet Kibernetikë të Institutit (klauzola e Institutit nr. 380);

2.1.3. Mbrojtjet dhe kufizimet e një ofruesi të garancisë financiare të detyrueshme sipas Konventës, siç është modifikuar nga këto udhëzime, veçanërisht kufiri i 250,000 njësi llogaritje për pasagjer në çdo rast të veçantë;

2.1.4. Kushti që sigurimi mbulon vetëm përgjegjësitë që i nënshtrohen Konventës, siç është modifikuar nga këto udhëzime; dhe

2.1.5. Kushti që çdo shumë e paguar sipas Konventës shërben për të ulur përgjegjësinë e mbetur të transportuesit dhe/ose të siguruesit të tij, sipas nenit 4bis të Konventës, edhe nëse

ato nuk paguhen nga ose kërkohen nga siguruesit përkatës të rreziqeve të luftës ose rreziqeve të tjera përveç luftës.

2.2. Siguracioni për rreziqet e luftës mbulon përgjegjësinë, nëse ka, për humbjen e pësuar, si pasojë e vdekjes ose të dëmtimit personal të pasagjerit të shkaktuar nga:

a) lufta, lufta civile, revolucion, kryengritja, rebelimi, trazira civile që lindin prej tyre, ose çdo akt armiqësor nga ose kundër një fuqie luftuese;

b) kapja, sekuestrimi, arrestimi, mbajtja në kufizim, ose ndalimi, dhe pasojat e tyre ose çdo tentativë për këtë;

c) mina të braktisura, torpedoja, bomba ose armë të tjera të braktisura të luftës;

d) akti i çdo terroristit ose çdo personi që vepron me keqdashje, ose për arsye politike dhe çdo veprim i ndërmarrë për të parandaluar, ose kundërshtuar çdo rrezik të tillë;

e) konfiskimi dhe shpronësimi, dhe mund të jetë subjekt i përjashtimeve, kufizimeve dhe kërkesave të mëposhtme:

2.2.1. Klauzola e përfundimit dhe përjashtimit automatik të luftës

2.2.2. Në rast se kërkesat e pasagjerëve individualë kalojnë në total shumën prej 340 milionë njësi llogaritjeje për çdo anije në çdo rast të veçantë, transportuesi ka të drejtë të kërkojë kufizimin e përgjegjësisë së tij në shumën prej 340 milionë njësi llogaritjeje, gjithmonë me kusht që:

a) kjo shumë duhet të shpërndahet mes kërkuesve në përpjesëtim me kërkesat e tyre të vendosura;

b) shpërndarja e kësaj shume mund të bëhet në një ose më shumë pjesë për kërkuesit e njohur në momentin e shpërndarjes; dhe

c) shpërndarja e kësaj shume mund të bëhet nga siguruesi, ose nga gjykata, ose autoriteti tjetër kompetent që është angazhuar nga siguruesi në çdo Shtet Palë, ku janë ngritur procedura ligjore, në lidhje me kërkesat që supozohet të mbulohen nga siguracioni.

2.2.3. Klauzola e njoftimit 30-ditor në rastet që nuk mbulohen nga pika 2.2.1

2.3. Sigurimi për rreziqet që nuk lidhen me luftën duhet të mbulojë të gjitha rreziqet që janë subjekt i sigurimit të detyrueshëm, përveç atyre rreziqeve të listuara në pikën 2.2, pavarësisht nëse ato janë subjekt i përjashtimeve, kufizimeve ose kërkesave në pikat 2.1 dhe 2.2.

3. Një shembull i një grupi mbulimesh siguracioni (Kartat Blu) dhe një certifikate sigurimi, të gjitha që pasqyrojnë këto udhëzime, janë të përfshira në shtojcën B.

SHTOJCA A

**KLAUZOLAT E PËRMENDURA NË UDHËZIMET 2.1.1, 2.1.2 DHE 2.2.1
KLAUZOLA E PËRJASHTIMIT TË INSTITUTIT TË NDOTJES RADIOAKTIVE,
KIMIKE, BIOLOGJIKE, BIOKIMIKE DHE ELEKTROMAGNETIKE**

Kjo klauzolë ka përparësi dhe mbizotëron mbi çdo dispozitë tjetër të këtij sigurimi që i bie ndesh saj.

1. Në asnjë rast ky siguracion nuk mbulon humbje, dëme, përgjegjësi ose shpenzime të shkaktuara drejtpërdrejt ose tërthorazi nga, ose kontribuar nga, ose që rrjedhin nga:

1.1. Rrezatimet jonizuese nga ose kontaminimi nga radioaktiviteti nga çdo karburant bërthamor, ose nga çdo mbetje bërthamore, ose nga djegia e karburantit bërthamor;

1.2. Pjesët radioaktive, toksike, shpërthyes, ose cilësitë e tjera të rrezikshme, ose kontaminuese të çdo instalimi bërthamor, reaktori ose montimi tjetër bërthamor, ose komponentit të tij;

1.3. Çdo armë ose pajisje që përdor fisionin dhe/ose fusionin atomik ose bërthamor, ose një reagim të ngjashëm, ose forcën, ose materialin radioaktiv;

1.4. Pjesët radioaktive, toksike, shpërthyes, ose cilësitë e tjera të rrezikshme, ose kontaminuese të çdo materiali radioaktiv. Përjashtimi në këtë nënklausolë nuk shtrihet në izotopet radioaktive, përveç karburantit bërthamor, kur këto izotope përgatiten, transportohen, ruhen, ose përdoren për qëllime tregtare, bujqësore, mjekësore, shkencore, ose qëllime të tjera të ngjashme paqësore;

1.5. Çdo armë kimike, biologjike, biokimike, ose elektromagnetike.

Klausola e përjashtimit të sulmeve kibernetike të Institutit

1. Përveçse për dispozitat e nenit 10.2 më poshtë, në asnjë rast ky siguracion nuk mbulon humbje, dëme, përgjegjësi ose shpenzime të shkaktuara drejtpërdrejt ose tërthorazi nga, ose kontribuara nga, ose që rrjedhin nga përdorimi ose funksionimi, si një mjet për shkaktimin e dëmit, i çdo kompjuteri, sistemi kompjuterik, programi kompjuterik, kodi keqdashës, virusi kompjuterik ose procesi, ose çdo sistem tjetër elektronik.

2. Kur kjo klausolë është përfshirë në politika sigurimi që mbulojnë rreziqet e luftës civile, revolucionit, kryengritjes, rebelimit, trazirave civile, që rrjedhin prej tyre, ose çdo akti armiqësor nga ose kundër një fuqie luftarake, ose terrorizmit, ose çdo personi që vepron për një arsye politike. Neni 10.1 nuk zbatohet për të përjashtuar humbjet (të cilat do të mbuloreshin ndryshe) që rrjedhin nga përdorimi i çdo kompjuteri, sistemi kompjuterik, programi kompjuterik ose çdo sistemi tjetër elektronik në lançimin dhe/ose sistemin e udhëzimit dhe/ose mekanizmin e gjuajtjes të çdo arme ose rakete.

Përfundimi dhe përjashtimi automatik për shkak të luftës

1.1. Përfundimi automatik i mbulimit me siguracion

Pavarësisht nëse është dhënë ose jo një njoftim i tillë për anulim, mbulimi nën këtë siguracion përfundon automatikisht:

1.1.1. pas shpërthimit të luftës (pavarësisht nëse ka një shpallje lufte apo jo) ndërmjet ndonjërit nga këta shtete: Mbretëria e Bashkuar, Shtetet e Bashkuara të Amerikës, Franca, Federata Ruse, Republika Popullore e Kinës;

1.1.2. në lidhje me çdo anije, për të cilën ofrohet mbulim në kuadër të këtij siguracioni, në rast se kjo anije është kërkuar, qoftë për titull pronësie, qoftë për përdorim.

1.2. Lufta e pesë fuqive

Ky siguracion përjashton:

1.2.1. humbjet, dëmet, përgjegjësitë ose shpenzimet që lindin nga shpërthimi i luftës (pavarësisht nëse ka një shpallje lufte apo jo) midis ndonjërit nga këto shtete: Mbretëria e Bashkuar, Shtetet e Bashkuara të Amerikës, Franca, Federata Ruse dhe Republika Popullore e Kinës;

1.2.2. kërkesat për titullin e pronësisë apo përdorimin.

SHTOJCA B

I. Shembuj të policave të sigurimit (*Blue Cards*) referuar udhëzimit 3

Kartat Blu të lëshuara nga Siguracionet e Luftës

Certifikatë e paraqitur si provë e sigurimit në përputhje me nenin 4bis të Konventës së Athinës lidhur me Transportin e Pasagjerëve dhe Bagazheve të Tyre me Det, 2002

Emri i anijes:

Numri i IMO-së i identifikimit të anijes:

Porti i regjistrimit:

Emri dhe adresa e pronarit:

Kjo është për të vërtetuar që është në fuqi për sa i përket anijes së mësipërme nën pronësinë e sipërpërmendur, një policë sigurimi që përmbush kërkesat e nenit 4bis të Konventës së Athinës lidhur me Transportin e Pasagjerëve dhe Bagazheve të tyre me Det, 2002, duke iu nënshtruar të gjitha përjashtimeve dhe kufizimeve të lejuara për sigurimin e detyrueshëm të luftës, sipas Konventës dhe udhëzimeve, për zbatim të miratuara nga Komiteti Ligjor i Organizatës Ndërkombëtare Detare në tetor 2006, duke përfshirë në veçanti klauzolat e mëposhtme.

Periodha e siguracionit: 20 shkurt 2007

Deri më: 20 shkurt 2008

Me kusht që siguresi mund të anulojë këtë certifikatë, duke i dhënë autoritetit të sipërpërmendur një njoftim me shkrim 30 ditë përpara, pas së cilës përgjegjësia e siguresit, sipas kësaj certifikate pushon nga data e skadimit të afatit të njoftimit, por vetëm në lidhje me ngjarjet që ndodhin pas kësaj date.

Data: Kjo certifikatë është lëshuar nga:

Emri dhe adresa e siguresit

Nënshkrimi i siguresit

Vetëm si përfaqësues i kompanisë siguresese

Karta Blu e lëshuar nga një sigures jo për rreziqe lufte

Certifikatë e paraqitur si provë e sigurimit në përputhje me nenin 4 dy të Konventës së Athinës lidhur me Transportin e Pasagjerëve dhe Bagazheve të Tyre me Det, 2002

Emri i anijes:

Numri i IMO-së i identifikimit të anijes:

Porti i Regjistrimit:

Emri dhe adresa e pronarit:

Kjo është për të vërtetuar që është në fuqi për sa i përket anijes së mësipërme, nën pronësinë e sipërpërmendur, një policë sigurimi që përmbush kërkesat e nenit 4bis të Konventës së Athinës lidhur me Transportin e Pasagjerëve dhe Bagazheve të Tyre me Det, 2002, duke iu nënshtruar të gjitha përjashtimeve dhe kufizimeve të lejuara për siguresit jo për rreziqe lufte sipas Konventës dhe udhëzimeve për zbatim të miratuara nga Komiteti Ligjor i Organizatës Ndërkombëtare Detare në tetor 2006, duke përfshirë në veçanti klauzolat e mëposhtme

Periodha e siguracionit: 20 shkurt 2007

Deri më: 20 shkurt 2008

Me kusht që siguresi mund ta anulojë këtë certifikatë duke i dhënë autoritetit të sipërpërmendur një njoftim me shkrim tre muaj përpara, pas së cilës përgjegjësia e siguresit sipas kësaj certifikate pushon nga data e skadimit të këtij afati njoftimi, por vetëm në lidhje me ngjarjet që ndodhin pas kësaj date.

Data: Kjo certifikate është lëshuar nga:

Emri dhe adresa e siguresit

Nënshkrimi i siguresit

Vetëm si përfaqësues i kompanisë siguresese

II. Modeli i certifikatës së sigurimit të përmendur në udhëzuesin 3

**CERTIFIKATË SIGURIMI OSE SIGURIM TJETËR FINANCIAR PËR
PËRGJEGJËSINË PËR VDEKJEN DHE DËMTIMIN PERSONAL TË
PASAGJERËVE**

Lëshuar në përputhje me dispozitat e nenit 4bis të Konventës së Athinës lidhur me Transportin e Pasagjerëve dhe Bagazheve të Tyre me Det, 2002

Emri i anijes

Numri ose shkronjat dalluese

Numri i IMO-së i identifikimit të anijes

Porti i regjistrimit

Emri dhe adresa e plotë e vendit kryesor të biznesit të transportuesit që kryen në fakt transportin

Kjo është për të vërtetuar që është në fuqi për sa i përket anijes së mësipërme një policë sigurimi ose një siguri tjetër financiare që përmbush kërkesat e nenit 4bis të Konventës së Athinës, lidhur me Transportin e Pasagjerëve dhe Bagazheve të Tyre me Det, 2002.

Lloji i
siguracionit.....

Kohëzgjatja e
siguracionit

Emri dhe adresa e siguruesit/ve dhe/ose garuesit/ve

Siguracioni i mbuluar nga kjo certifikatë është i ndarë në një pjesë sigurimi për rreziqet e luftës dhe një pjesë sigurimi jo për rreziqet e luftës, në përputhje me udhëzimet për zbatim të miratuara nga Komiteti Ligjor i Organizatës Ndërkombëtare Detare, në tetor 2006. Secila nga këto pjesë të mbulimit të sigurimit u nënshtrohet të gjitha përjashtimeve dhe kufizimeve të lejuara, sipas Konventës dhe udhëzimeve për zbatim. Siguruesit nuk janë përgjegjës së bashku dhe në mënyrë të përbashkët. Siguruesit janë...:

Kjo certifikatë është e vlefshme deri
në

Lëshuar ose certifikuar nga Qeveria e(emri i
plotë).....
ose (emri i institucionit ose i
organizatës)

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 i
organizatës)

Në
në

(vendi) (data)

.....
(Firma dhe titulli zyrtar i lëshimit ose i 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 formë 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.

APPENDIX B

1. Examples of insurance undertakings (Blue Cards) referred to in guideline 3

Blue Card issued by War Insurer

Certificate furnished as evidence of insurance pursuant to Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Name of Ship:

IMO Ship Identification Number:

Port of registry:

Name and Address of owner:

This is to certify that there is in force in respect of the above named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002, subject to all exceptions and limitations allowed for compulsory war insurance under the Convention and the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organisation in October 2006, including in particular the following clauses: [Here the text of the Convention and the guidelines with appendices can be inserted to the extent desirable]

Period of insurance from: 20 February 2007 to: 20 February 2008

Provided always that the insurer may cancel this certificate by giving 30 days written notice to the above Authority whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of the expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

Date:

This certificate has been issued by: War Risks, Inc
[Address]

.....
Signature of insurer

As agent only for *War Risks, Inc.*

Blue Card issued by Non-War Insurer
Certificate furnished as evidence of insurance pursuant to Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of Ship:

IMO Ship Identification Number:

Port of registry:

Name and Address of owner:

This is to certify that there is in force in respect of the above named ship while in the above ownership a policy of insurance satisfying the requirements of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002, subject to all exceptions and limitations allowed for non-war insurers under the Convention and the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organisation in October 2006, including in particular the following clauses: [Here the text of the Convention and the guidelines with appendices can be inserted to the extent desirable]

Period of insurance from: 20 February 2007 to: 20 February 2008

Provided always that the insurer may cancel this certificate by giving three months written notice to the above Authority whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of the expiry of the said period of notice but only as regards incidents arising thereafter.

Date:

This certificate has been issued by: PANDI P&I
[Address]

.....
Signature of insurer

As agent only for *PANDI P&I*

2. Model of certificate of insurance referred to in guideline 3

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS

Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002

Name of ship	Distinctive number or letters	IMO ship identification number	Port of registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier Who actually performs the carriage

This is to certify that there is in force in respect of the abovenamed ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4*bis* of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security

Duration of Security

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

The insurance cover hereby certified is split in one war insurance part and one non-war insurance part, pursuant to the implementation guidelines adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization in October 2006. Each of these parts of the insurance cover is subject to all exceptions and limitations allowed under the Convention and the implementation guidelines. The insurers are not jointly and severally liable. The insurers are:

For war risks: War Risks, Inc., [address] For non-war risks: Pandi P&I, [address]
This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

(Full designation of the State) OR

The following text should be used when a State Party avails itself of Article 4*bis*, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of (full designation of the State) by (name of institution or organization)

At On

(Place) (Date)

Explanatory notes:

.....
(Signature and title of issuing or certifying official)

1. If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the certificate is issued.

2. If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.

3. If security is furnished in several forms, these should be enumerated.

4. The entry 'Duration of Security' must stipulate the date on which such security takes effect.

5. The entry 'Address' of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.