

L I G J  
Nr. 9504, datë 3.4.2006

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SËSHQIPËRISËNËKONVENTËN E KOMBEVE TË  
BASHKUARA “PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE ME RRUGËDETARE (RREGULLAT  
E HAMBURGUT)”

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

K U V E N D I  
I REPUBLIKËS SËSHQIPËRISË

V E N D O S I:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Konventën e Kombeve të Bashkuara “Për transportin e  
mallrave me rrugëdetare (Rregullat e Hamburgut)”, bërë në Hamburg më 31 mars 1978.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.4838, datë 25.4.2006 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred  
Moisiu

KONVENTA E KOMBEVE TËBASHKUARA  
PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE ME RRUGËDETARE

(RREGULLAT E HAMBURGUT)  
(HAMBURG, MË31 MARS TËVITIT 1978)

Shtetet Palë në këtë Konventë  
duke pranuar vullnetin për të vendosur me anë të marrëveshjes disa rregulla në lidhje me  
transportin e mallrave në rrugëdetare,  
kanë vendosur të lidhin një marrëveshje për këtë qëllim dhe kanë rënë dakord si më poshtë  
vijon:

SEKSIONI I  
DISPOZITA TËPËRGJITHSHME

Neni 1  
Termet

Në këtë Konventë

1. Termi “Transportues mallrash” nënkupton çdo person nga i cili ose në emër të të cilit  
është lidhur një kontratë për transportin e mallrave me rrugëdetare me një dërgues të mallit.

2. Termi “Transportues aktual” nënkupton çdo person të cilit i është besuar transporti i mallrave ose një pjesë e ngarkesës nga transportuesi dhe përfshin çdo person tjetër të cilit i është besuar kjo detyrë

3. Termi “Dërgues malli” nënkupton çdo person nga i cili ose në emër të të cilit lidhet një kontratë transporti mallrash me rrugë detare me një transportues ose çdo person nga i cili ose në emër të të cilit dorëzohen mallrat te transportuesi në raport me kontratën e transportit në rrugë detare.

4. Termi “Marrës në dorëzim i mallrave” nënkupton personin e autorizuar të marrë në dorëzim mallrat.

5. “Mallra” përfshin gjënë e gjallë kur mallrat konsolidohen në kontenier, paletë ose artikuj të ngjashëm transporti, apo kur ato pakëtohen, “mallrat” përfshijnë artikuj të tillë transporti ose koli të pakëtuara, nëse furnizohen nga dërguesi i mallit.

6. Kontrata e transportit detar nënkupton çdo kontratë, në përputhje me të cilën transportuesi përkundrejt pagesës së ngarkesës ndërmerr transportimin e mallrave në rrugë detare nga një port te tjetri; megjithatë një kontratë e cila përfshin transportin detar dhe gjithashtu transportin me mjete të tjera, konsiderohet të jetë një kontratë transporti me rrugë detare për qëllime të kësaj Konvente, vetëm nëse ka lidhje me transportin detar.

7. Termi “Fletëngarkesë” nënkupton një dokument, i cili provon një kontratë transporti me rrugë detare dhe marrjen e ngarkesës së mallrave nga transportuesi dhe nga e cila transportuesi ndërmerr të dorëzojë mallrat përkundrejt dorëzimit të dokumentit. Një klauzolë në dokument që mallrat duhet të dorëzohen me urdhër të një personi të autorizuar ose të një bartësi.

8. “Me shkrim”, mes të tjerash, përfshin korrespondencën me telegram dhe teleks.

## Neni 2 Fusha e zbatimit

1. Dispozitat e kësaj Konvente janë të zbatueshme për të gjitha kontratat e transportit me rrugë detare midis dy shteteve të ndryshme, nëse:

a) porti i ngarkimit, siç parashikohet në kontratën e transportit me rrugë detare, ndodhet në një Shtet Palë Kontraktues, ose

b) porti i shkarkimit, siç parashikohet në kontratën e transportit me rrugë detare, ndodhet në një Shtet Kontraktues, ose

c) një nga portet fakultative të shkarkimit, të parashikuara në kontratën e transportit me rrugë detare, është porti aktual i shkarkimit dhe ky port ndodhet në një Shtet Kontraktues, ose

d) fletëngarkesa apo ndonjë dokument tjetër që provon kontratën e transportit detar lëshohet në një Shtet Palë Kontraktues, ose

e) fletëngarkesa apo dokumente të tjera që provojnë kontratën e transportit me rrugë detare sigurojnë që dispozitat e kësaj Konvente ose legjislativi i ndonjë shteti palë që u jep atyre fuqi ligjore përcaktohen nga kontrata.

2. Dispozitat e kësaj Konvente zbatohen pa marrë në konsideratë kombësinë e anijes, transportuesin, transportuesin aktual, dërguesin e mallit, marrësin në ngarkim të mallit ose ndonjë person tjetër të interesuar.

3. Dispozitat e kësaj Konvente nuk zbatohen për kontratat e transportit. Megjithatë, kur lëshohet një fletëngarkesë sipas një kontrate transporti, dispozitat e Konventës zbatohen për këtë fletëngarkesë nëse rregullohet marrëdhënia midis transportuesit dhe mbajtësit të fletëngarkesës, duke mos qenë palë në kontratën e transportit.

4. Nëse një kontratë parashikon transportin e mëtejshëm të mallrave në një sërë ngarkesash gjatë një periudhe të rënë dakord, dispozitat e kësaj Konvente zbatohen për çdo ngarkesë malli. Megjithatë, kur bëhet një ngarkesë mallrash sipas një kontrate transporti, zbatohen dispozitat e

paragrafit 3 të këtij neni.

Neni 3  
Interpretimi i konventës

Në interpretimin dhe zbatimin e dispozitave të kësaj Konvente, do t'i kushtohet vëmendje karakterit të saj ndërkombëtar dhe nevojës për nxitjen e uniformitetit.

SEKSIONI II  
PERGJEGJËSIA E TRANSPORTUESIT

Neni 4  
Periudha e përgjegjësisë

1. Përgjegjësia e transportuesit për mallrat sipas kësaj Konvente mbulon periudhën gjatë së cilës transportuesi merr në ngarkim mallrat në portin e ngarkimit, gjatë transportit dhe në portin e shkarkimit.

2. Për qëllim të paragrafit 1 të këtij neni, transportuesi konsiderohet që i ka mallrat në ngarkim të tij.

a) Prej kohës që ka marrë mallrat në dorëzim nga:

i) dërguesi i mallit ose një person që vepron në emër të tij; ose

ii) një autoritet apo një palë tjetër e tretë të cilës, sipas ligjit ose rregulloreve të zbatueshme në portin e ngarkimit, duhet t'i dorëzohen mallrat për ngarkesë

b) deri në kohën që ai i ka livruar mallrat:

i) duke i dorëzuar mallrat marrësit në ngarkim të mallit; ose

ii) në rastet kur marrësi në ngarkim i mallit nuk i merr mallrat nga transportuesi, duke i vënë ato në dispozicion të marrësit në ngarkim të mallit në përputhje me kontratën ose me ligjin apo me përdorimin e tregtisë specifike, të zbatueshme në portin e shkarkimit; ose

iii) duke i dorëzuar mallrat një autoriteti ose një pale tjetër të tretë të cilave u dorëzohen mallrat, sipas ligjit ose rregulloreve të zbatueshme në portin e shkarkimit.

3. Në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni, referenca ndaj transportuesit ose marrësit në ngarkim të mallit nënkupton, përveç transportuesit ose marrësit në ngarkim të mallit, punonjësit ose agjentët, përkatësisht të transportuesit ose marrësit në ngarkim të mallit.

Neni 5  
Baza e përgjegjësisë

1. Transportuesi ka përgjegjësi për humbjen që rezulton nga humbja ose dëmi ndaj mallrave, si dhe nga vonesa në dërgimin e tyre, nëse ngjarja që shkaktoi humbjen, dëmin ose vonesën ka ndodhur ndërsa mallrat ishin në ngarkim të tij siç përcaktohet në nenin 4, përveçse kur transportuesi provon që ai, punonjësit ose agjentët e tij kanë marrë të gjitha masat që mund të kërkoheshin në mënyrë të arsyeshme, për të shmangur këtë ngjarje dhe pasojat e saj.

2. Vonesa në dërgim ndodh kur mallrat që nuk janë dërguar në portin e shkarkimit, të parashikuara në kontratën e transportit me rrugë detare brenda kohës së rënë shprehimisht dakord ose në mungesë të kësaj Marrëveshjeje, brenda kohës që do të ishte e arsyeshme për të kërkuar një transportues të kujdesshëm, duke marrë në konsideratë rrethanat e çështjes.

3. Personi i autorizuar për të kërkuar zhdëmtim për humbjen e mallrave mund t'i trajtojë mallrat si të humbura, nëse ato nuk janë dorëzuar, siç kërkohet nga neni 4, brenda 60 ditëve rresht pas mbarimit të kohës për dorëzim, sipas paragrafit 2 të këtij neni.

4. a) Transportuesi ka përgjegjësinë

i) për humbjen ose dëmin ndaj mallrave apo vonesën në dërgim shkaktuar nga zjarri, nëse paditësi provon që zjarri është shkaktuar nga faji ose pakujdesia e transportuesit, punonjësve ose agjentëve të tij;

ii) për këtë humbje, dëm ose vonesë në dërgim, të cilat provohen nga paditësi të kenë rezultuar nga faji ose pakujdesia e transportuesit, punonjësve ose agjentëve të tij, në marrjen e të gjitha masave që mund të kërkoheshin në mënyrë të arsyeshme për të fikur zjarrin dhe për të shmangur ose lehtësuar pasojat e tij.

b) Në rast zjarri në bordin e një anijeje që prek mallrat, nëse paditësi ose transportuesi dëshiron, duhet të bëhet një vëzhgim në përputhje me praktikën e transportit, në lidhje me shkakun dhe rrethanat e zjarrit dhe një kopje e raportit të kontrollorit, do të bëhet me kërkesë të transportuesit dhe të paditësit.

5. Për sa i përket gjësë së gjallë, transportuesi nuk është përgjegjës për humbjen, dëmtimin ose vonesën në dërgimin që rezulton nga ndonjë rrezik specifik, që lidhet me faktorë të karakterit të brendshëm për këtë tip ngarkese transporti. Kur transportuesi provon që ai ka respektuar me përpikëri instruksionet e veçanta që i janë dhënë nga dërguesi i mallit për respektimin e kujdesit ndaj kafshëve dhe që në rrethanat e çështjes, humbja, dëmtimi ose vonesa në dërgim janë shkaktuar nga këto rreziqe specifike, përveçse në rastet kur ka prova që e gjitha ose një pjesë e humbjes, dëmtimit ose vonesës në dërgim ka rezultuar nga faji ose pakujdesia e transportuesit, punonjësve ose agjentëve të tij.

6. Transportuesi nuk është përgjegjës, përveçse në mesataren e përgjithshme, ku humbja, dëmi ose vonesa në dërgim ka rezultuar si pasojë e masave për shpëtimin e jetës ose nga masat e arsyeshme për të shpëtuar pronësinë në det.

7. Kur faji ose pakujdesia nga ana e transportuesit, punonjësve ose agjentëve të tij kombinohet me një shkak tjetër që gjeneron humbje, dëmtim ose vonesë në dërgim, transportuesi është përgjegjës vetëm në shkallën që humbja, dëmtimi ose vonesa në dërgim i atribuohet këtij faji ose pakujdesie, me kusht që transportuesi të provojë sasinë e humbjes, dëmtimit ose vonesës në dërgim që nuk i atribuohet atij.

## Neni 6

### Kufijtë e përgjegjësisë

1. a) Përgjegjësia e transportuesit për humbjen e rezultuar nga humbja ose dëmi ndaj mallrave, sipas dispozitave të nenit 5, kufizohet në sasinë ekuivalente të 835 njësi llogaritëse për koli, ose njësi tjetër transporti të ngarkesës, ose 2.5 njësi llogaritëse për kilogram të peshës bruto të mallrave të humbura ose të dëmtuara, duke marrë prej tyre atë shifër që rezulton më e lartë

b) Përgjegjësia e transportuesit në lidhje me vonesën në dërgim, sipas dispozitave të nenit 5, kufizohet në sasinë ekuivalente me dy herë e gjysmë të ngarkesës së pagueshme për mallrat e vonuara, por pa tejkalluar ngarkesën totale të pagueshme, sipas kontratës së transportit të mallrave me rrugë detare.

c) Përgjegjësia kolektive e transportuesit, sipas të dy nënparagrafëve a dhe b të këtij paragrafi, nuk duhet të tejkalojë në asnjë rast kufizimin që duhet të krijohet sipas nënparagrafit (a) të këtij paragrafi për humbjen totale të mallrave, në lidhje me të cilën ka ndodhur kjo përgjegjësi.

2. Për qëllim të llogaritjes se cila sasi është më e lartë në përputhje me paragrafin 1 a të këtij neni, zbatohen rregullat e mëposhtme:

a) kur një kontenier, paletë ose artikull i ngjashëm transporti përdoret për të konsoliduar mallrat, paketimi ose njësi të tjera ngarkese të renditura në fletë ngarkesë që mund të jetë lëshuar, ose në ndonjë dokument tjetër që provon kontratën e transportit me rrugë detare, siç paktohen në këtë artikull transporti, atëherë këto cilësohen si koli ose njësi ngarkese. Përveç se në rastet si më

sipër, mallrat në këtë artikull të transportit cilësohen si njënjësi ngarkese.

b) Në rastet kur artikulli i transportit ka humbur ose është dëmtuar, ky artikull transporti, nëse nuk zotërohet ose furnizohet nga transportuesi, konsiderohet njënjësi e veçantë ngarkese.

3. Njësia e llogarisë nënkupton njësinë llogaritëse të përmendur në nenin 26.

4. Me marrëveshje midis transportuesit dhe dërguesit, mund të përcaktohen kufijtë e përgjegjësisë që tejkalojnë ato të parashikuara në paragrafin 1.

## Neni 7

### Aplikimi për dëmshpërblime jokontraktuale

1. Mbrojtjet dhe kufijtë e përgjegjësisë të parashikuara në këtë Konventë zbatohen në çdo padi kundër transportuesit në lidhje me humbjen ose dëmin ndaj mallrave në ngarkim sipas kontratës së transportit me rrugë detare, si dhe nga vonesa në dorëzim qoftë kur padia bazohet në kontratë kur nuk është e bazuar, apo ndonjë formë tjetër.

2. Nëse kjo padi bëhet kundër një punonjësi ose agjenti të transportuesit, si shërbyes ose agjent, dhe nëse ai provon se ka vepruar brenda fushës së punësimit të tij, ai është i autorizuar të shfrytëzojë mbrojtjet dhe kufijtë e përgjegjësisë, të cilat transportuesi është i autorizuar të respektojë sipas kësaj Konvente.

3. Përveç rastit që parashikohet në nenin 8, shuma totale e sasive të rikuperueshme nga transportuesi dhe nga personat e referuar në paragrafin 2 të këtij neni, nuk duhet të tejkalojë kufijtë e përgjegjësisë të parashikuara në këtë Konventë

## Neni 8

### Humbja e së drejtës për kufizimin e përgjegjësisë

1. Transportuesi nuk është i autorizuar të përfitojë nga kufizimi i përgjegjësisë, parashikuar në nenin 6, nëse nuk provohet se humbja, dëmtimi apo vonesa në dërgim ka rezultuar nga një akt ose përjashtim i transportuesit, bërë me qëllim shkaktimin e kësaj humbjeje, dëmtimi ose vonese apo pakujdesish dhe me dijeninë se mund të rezultonte kjo humbje, dëmtim ose vonesë

2. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 2 të nenit 7, një punonjës ose agjent i transportuesit nuk është i autorizuar të përfitojë nga kufizimi i përgjegjësisë, parashikuar në nenin 6, nëse provohet se humbja, dëmtimi ose vonesa në dërgim ka rezultuar nga një akt ose përjashtim i transportuesit, bërë me qëllim shkaktimin e kësaj humbjeje, dëmtimi ose vonese apo pakujdesish dhe me dijeninë se mund të rezultonte kjo humbje, dëmtim ose vonesë

## Neni 9

### Ngarkesa në kuvertën e anijes

1. Transportuesi është i autorizuar të transportojë mallrat në kuvertën e anijes vetëm nëse kjo ngarkesë është në përputhje me marrëveshjen me dërguesin, ose me përdorimin e një tregtie specifike, ose kur kërkohet nga rregullat statutorë apo rregulloret.

2. Nëse transportuesi dhe dërguesi kanë rënë dakord që mallrat duhet ose mund të transportohen në kuvertën e anijes, transportuesi duhet të paraqesë në fletë ngarkesë ose, në dokumentin tjetër që provon kontratën e transportit me rrugë detare, një deklaratë për këtë qëllim. Në mungesë të kësaj deklarate, transportuesi ka barrën e provës që është lidhur një marrëveshje për transport në kuvertën e anijes; megjithatë, transportuesi nuk është i autorizuar të kërkojë një marrëveshje të tillë kundër një pale të tretë, duke përfshirë edhe marrësin në dorëzim të mallit, i cili ka marrë fletë ngarkesën në mirëbesim.

3. Kur mallrat janë transportuar në kuvertën e anijes kundër dispozitave të paragrafit 1 të këtij neni ose kur transportuesi, sipas paragrafit 2 të këtij neni, nuk mund të kërkojë një marrëveshje për transportin në kuvertën e anijes, transportuesi, pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 1 të nenit 5, është përgjegjës për humbjen ose dëmtimin e mallrave, si dhe për vonesën në dërgim që rezulton si pasojë e transportit në kuvertën e anijes, dhe shkalla e përgjegjësisë së tij duhet të përcaktohet sipas rastit, në përputhje me dispozitat e nenit 6 ose nenit 8 të kësaj Konvente.

4. Transporti i mallrave në kuvertën e anijes, në kundërshtim me marrëveshjen e posaçme për transportin në kuvertën e anijes, cilësohet si një akt ose përjashtim i transportuesit brenda kuptimit të nenit 8.

## Neni 10

### Përgjegjësia e transportuesit dhe e transportuesit aktual

1. Kur kryerja e transportit ose një pjesë e tij i është besuar transportuesit aktual, në vijim ose jo të një lejeje, bazuar në kontratën e transportit me rrugë detare për ta bërë këtë transportuesi qëndron përgjegjës për të gjithë transportin, sipas dispozitave të kësaj Konvente. Transportuesi është përgjegjës në lidhje me transportin e kryer nga transportuesi aktual për aktet dhe përjashtimet e transportuesit aktual, të punonjësve dhe agjentëve të tij që veprojnë brenda fushës së punësimit të tyre.

2. Të gjitha dispozitat e kësaj Konvente, që përcaktojnë përgjegjësinë e transportuesit, zbatohen gjithashtu në lidhje me përgjegjësinë e transportuesit aktual për transportin e kryer prej tij. Dispozitat e paragrafëve 2 dhe 3 të nenit 7 dhe të paragrafit 2 të nenit 8 zbatohen nëse merret një masë kundër një punonjësi ose agjenti të transportuesit aktual.

3. Çdo marrëveshje specifike, sipas së cilës transportuesi ndërmerr detyrime të paparashikuara në këtë Konventë ose heq dorë nga të drejtat e akorduara nga kjo Konventë i shtrin efektet e saj edhe mbi transportuesin aktual vetëm nëse miratohet shprehimisht me shkrim edhe nga ai. Megjithatë transportuesi aktual mund të bjerë ose jo dakord, transportuesi mbetet gjithsesi me përgjegjësi dhe i paimunizuar nga detyrimet që rezultojnë nga kjo Marrëveshje specifike.

4. Në të gjitha rastet dhe masën kur transportuesi dhe transportuesi aktual janë përgjegjës, përgjegjësia e tyre është e përbashkët dhe individuale.

5. Shuma totale e sasive të rikuperueshme nga transportuesi, transportuesi aktual, punonjësit dhe agjentët e tyre, nuk duhet të tejkalojnë kufijtë e përgjegjësisë së parashikuar në këtë Konventë

6. Asgjë në këtë nen nuk do të paragjykojë ndonjë të drejtë rekursi midis transportuesit dhe transportuesit aktual.

## Neni 11

### Nëpërmjet transportit

1. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 1 të nenit 10, ku një kontratë e transportit me rrugë detare parashikon qartë se një seksion i specifikuar i transportit, mbuluar nga kontrata e mësipërme, duhet të kryhet nga një person i autorizuar që nuk është transportuesi, kontrata mund të parashikojë gjithashtu që transportuesi nuk është përgjegjës për humbjen, dëmtimin ose vonesën në dërgim, shkaktuar nga një incident që ka ndodhur, ndërsa mallrat janë në ngarkim të transportuesit aktual gjatë këtij seksioni të transportit. Megjithatë, çdo specifikim që kufizon ose përjashton këtë përgjegjësi nuk ka efekt, nëse nuk fillohen procedime gjyqësore kundër transportuesit aktual, në një gjykatë kompetente sipas paragrafit 1 ose 2 të nenit 21. Barra e

provës që çdo humbje, dëmtim ose vonesë në dërgim është shkaktuar nga ky incident, qëndron mbi transportuesin.

2. Transportuesi aktual është përgjegjës në përputhje me dispozitat e paragrafit 2 të nenit 10 për humbjen, dëmtimin ose vonesën në dërgim të shkaktuar nga një incident që ndodh ndërsa mallrat janë në ngarkim të tij.

### SEKSIONI III PËRGJEGJËSIA E DËRGUESIT

#### Neni 12 Rregulla të përgjithshme

Dërguesi i mallit nuk është përgjegjës për humbjen e pësuar nga transportuesi ose transportuesi aktual apo për dëmin e pësuar nga anija, përveçse kur kjo humbje ose dëmtim është shkaktuar nga vetë faji ose pakujdesia e dërguesit, e punonjësve ose e agjentëve të tij. Si punonjësit, as agjentët e dërguesit të mallit nuk janë përgjegjës për këtë humbje ose dëmtim, përveçse kur humbja ose dëmtimi është shkaktuar nga faji ose pakujdesia e tyre.

#### Neni 13 Rregulla specifike mbi mallrat e rrezikshme

1. Dërguesi duhet të shënojë ose etiketojë në mënyrë të përshtatshme mallrat e cilësuar si të rrezikshme.

2. Kur dërguesi dorëzon mallrat e rrezikshme për transportuesin ose transportuesin aktual, sipas rastit, dërguesi duhet ta informojë atë për karakterin e rrezikshëm të mallrave dhe, nëse është e nevojshme, për masat që duhen marrë. Nëse dërguesi nuk arrin ta bëjë këtë dhe kur ky transportues ose transportues aktual nuk ka dijeni për karakterin e tyre të rrezikshëm, atëherë

a) dërguesi është përgjegjës ndaj transportuesit dhe transportuesit aktual për humbjen e rezultuar nga ngarkesa e këtyre mallrave, dhe

b) mallrat, në çdo kohë mund të shkarkohen, shkatërrohen ose të bëhen të padënshme, sipas kushteve e rrethanave, pa asnjë pagesë kompensimi.

3. Dispozitat e paragrafit 2 të këtij neni nuk mund të kërkohen nga ndonjë person nëse gjatë transportit ai ka marrë mallrat në ngarkim, duke qenë në dijeni të karakterit të tyre të rrezikshëm.

4. Në rastet kur dispozitat e paragrafit 2 nënparagrafi (b) i këtij neni nuk zbatohen ose nuk mund të kërkohen, mallrat e rrezikshme bëhen një rrezik i prekshëm për jetën ose pasurinë si pasojë ato mund të shkarkohen, shkatërrohen ose të bëhen të padënshme, sipas rrethanave, pa pagesë kompensimi, përveçse kur ka një detyrim për të kontribuar në mesataren e përgjithshme ose kur transportuesi është përgjegjës, në përputhje me dispozitat e nenit 5.

### SEKSIONI IV DOKUMENTET E TRANSPORTIT

#### Neni 14 Lëshimi i fletëngarkesës

1. Kur transportuesi ose transportuesi aktual merr mallrat në ngarkim, transportuesi duhet t'i lëshojë dërguesit një fletëngarkesë me kërkesë të dërguesit.

2. Fletëngarkesa mund të nënshkruhet nga një person që ka autoritetin e transportuesit.

Një fletëngarkesë e nënshkruar nga kapiteni i anijes që transporton ngarkesën e mallrave nënkupton se është nënshkruar në emër të transportuesit.

3. Nënshkrimi i fletëngarkesës mund të bëhet i nënshkruar me dorë, i printuar në faksimile, i biruar, i stampuar me vulë me simbole, apo i bërë nga çdo mjet tjetër elektronik apo mekanik, nëse nuk është në kundërshtim me ligjet e vendit për ku është lëshuar fletëngarkesa.

#### Neni 15 Përmbajtja e fletëngarkesës

1. Fletëngarkesa duhet të përmbajë midis të tjerash, të dhënat specifike të mëposhtme:
  - a) natyrën e përgjithshme të mallrave, etiketimin orientues të nevojshëm për identifikimin e mallrave, një deklaram shprehës, nëse është e aplikueshme, për sa i përket karakterit të rrezikshëm të mallrave, numrin e kolive ose të copëve, peshën e mallrave apo shprehur ndryshe, sasinë e tyre, të gjitha këto të dhëna specifike, ashtu siç janë emërtuar nga ana e dërguesit e mallit;
  - b) gjendjen e mallrave sipas pamjes së tyre;
  - c) emrin dhe vendin kryesor të kryerjes së biznesit të agjencisë së transportit;
  - d) emrin e dërguesit të mallit;
  - e) emrin e dorëzuesit të mallit nëse përmendet nga dërguesi i mallit;
  - f) portin e ngarkimit sipas kontratës së transportit në rrugë detare dhe datën në të cilën mallrat janë marrë në ngarkim nga transportuesi (agjencia e transportit) në portin e ngarkimit;
  - g) portin e shkarkimit sipas kontratës së transportit me anë të detit;
  - h) numrat e origjinaleve të fletëngarkesave, nëse janë më shumë se një;
  - i) vendi i lëshimit të fletëngarkesës;
  - j) nënshkrimin e transportuesit apo të një personi tjetër të ngarkuar nga ai;
  - k) pagesën e transportit në masë e pagueshme nga ana e marrësit në dorëzim të ngarkesës ose të dhëna të tjera që ngarkesa është e pagueshme nga ana e tij;
  - l) deklaramin që referohet sipas paragrafit 3 të nenit 23;
  - m) deklaramin, nëse është i aplikueshëm, që mallrat duhet apo mund të mbahen mbi kuvertë;
  - n) datën ose periudhën e dorëzimit të mallrave në portin e shkarkimit, nëse për këtë është rënë dakord në mënyrë të qartë midis palëve; dhe
  - o) rritjen e kufizimeve të detyrimeve apo përgjegjësiive kur është rënë dakord në përputhje me paragrafin 4 të nenit 6.
2. Pasi mallrat janë ngarkuar në anije, sipas kërkesës së dërguesit të mallit, transportuesi duhet t'i lëshojë dërguesit të mallit një fletëngarkesë "për transportin e mallit", e cila përveç të dhënave specifike të shprehura në paragrafin 1 të këtij neni, duhet të shprehë që mallrat janë ngarkuar në anijen/anijet me emrin përkatës, si dhe datën/datat përkatëse të ngarkimit. Nëse transportuesi i ka lëshuar më parë dërguesit të mallit një fletëngarkesë apo dokument tjetër me mallra që i përkasin së njëjtës ngarkesë me kërkesë të transportuesit, dërguesi i mallit duhet të dorëzojë këtë dokument në këmbim të një fletëngarkese "të transportit të mallit". Transportuesi mund të amendojë një dokument të mundshëm të lëshuar më parë në mënyrë që të plotësojë kërkesën e dërguesit të mallit për lëshimin e një fletëngarkese të rregullt "të transportit të mallit", dokument i cili pas amendamentit, përmban të gjithë informacionin që kërkohet në një fletëngarkesë të "transportit të mallit".
3. Mungesa në fletëngarkesën e një ose më shumë të dhënave specifike të shprehura në këtë nen, nuk ndikon në karakterin ligjor të këtij dokumenti si fletëngarkesë, me kusht që ky dokument të jetë në përputhje me kërkesat e shtruara në paragrafin 7 të nenit 1.



## Neni 16

### Fletëngarkesa: vërejtjet (rezervat) dhe efektet e evidentimit të tyre

1. Kur fletëngarkesa përmban të dhëna specifike të natyrës së përgjithshme, të etiketimin orientues, të numrin e kolive apo copëve, të peshës ose sasisë së mallrave, për të cilat transportuesi apo një person tjetër i autorizuar në emër të tij për lëshimin e fletëngarkesës kanë arsye të forta për të dyshuar që këto të dhëna nuk paraqesin saktësisht mallrat e marra në dorëzim, si dhe kur një fletëngarkesë e “transportit të mallrave” është lëshuar apo kur nuk është disponuar asnjë mjet i përshtatshëm për të verifikuar këto të dhëna specifike, atëherë transportuesi (agjencia e transportit) ose personi i autorizuar duhet të shprehë vërejtje (rezerva) në fletëngarkesë duke i pasqyruar këto mospërputhje, dyshime të evidentuara apo mungesën e mjeteve të përshtatshme për t’i verifikuar ato.

2. Kur transportuesi ose personi i autorizuar prej tij për lëshimin e fletëngarkesës nuk bën asnjë shënim në fletën e ngarkesës mbi gjendjen e dukshme të mallrave, kjo supozon faktin që ai pohon në fletëngarkesë që mallrat janë në gjendje të mirë

3. Me përjashtim të atyre të dhënave specifike, për të cilat janë shprehur vërejtje në elemente të veçanta apo në masë të caktuar sipas paragrafit 1 të këtij neni:

a) fletëngarkesa është një provë e mjaftueshme e marrjes në dorëzim të mallrave ose, kur një fletëngarkesë “e transportit të mallit” është lëshuar, atëherë ngarkimi i mallrave, nga ana e transportuesit (agjencisë së transportit) të mallrave është bërë siç përshkruhet në fletëngarkesë dhe

b) prova e së kundërtës nga transportuesi nuk është e pranueshme nëse fletëpagesa i është transferuar një pale të tretë, përfshi edhe një marrës në dorëzim të ngarkesës, i cili me vullnet e mirëbesim ka vepruar në përputhje me përshkrimin e mallrave në fjalë

4. Një fletëngarkesë e cila nuk paraqet ngarkesën, ashtu siç parashikohet në paragrafin 1 nënparagrafi (h) të nenit 15, ose ndryshe nuk tregon që ngarkesa është e pagueshme nga ana e marrësit në dorëzim të ngarkesës, ose që nuk paraqet dënshpërblimin për mosngarkesën në afat që mund të ketë ndodhur në portin e ngarkimit të pagueshëm nga marrësi në dorëzim i ngarkesës, është një provë e mjaftueshme që asnjë ngarkesë mallrash apo dënshpërblim për mosngarkimin në afat është e pagueshme nga ky i fundit. Sidoqoftë, prova e së kundërtës nga ana e transportuesit është jo e pranueshme edhe kur fletëngarkesa i është transferuar një pale të tretë, përfshi edhe një marrës në dorëzim të ngarkesës, i cili ka vepruar me mirëbesim për sa i përket mungesës në fletëngarkesë të një fakti tregues të tillë

## Neni 17

### Garancitë nga ana e dërguesit të mallit

1. Dërguesi i mallit duhet t’i garantojë transportuesit të dhëna specifike të sakta për sa i përket natyrës së përgjithshme të mallrave, markerimit të tyre, numrit, peshës dhe sasisë ashtu siç janë paraqitur prej tij për t’u shënuar në fletëngarkesë. Dërguesi i mallit duhet të zhdëntojë transportuesin ndaj çdo humbjeje që rezulton nga mospërputhjet me këto të dhëna specifike. Dërguesi i mallit mbetet përgjegjës edhe kur fletëngarkesa është transferuar nga ana e tij. E drejta e transportuesit ndaj këtij zhdëntimi nuk e kufizon në asnjë mënyrë përgjegjësinë e tij, që rrjedh nga kontrata e transportit, ndaj ndonjë personi tjetër përveçse ndaj dërguesit të mallit.

2. Çdo letër garancie ose marrëveshje, nëpërmjet së cilës dërguesi i mallit merr përsipër të zhdëntojë transportuesin ndaj humbjeve që rezultojnë prej fletëngarkesës së lëshuar nga ana e transportuesit, ose nga një person i autorizuar nga ana e tij, duke mos pasur ndonjë vërejtje të shënuar për sa i përket të dhënave specifike të shënuara në fletëngarkesë nga dërguesi i mallit, ose për sa i përket gjendjes së pamjes së dukshme të mallrave, është e pavlefshme dhe e paefektshme, ashtu si dhe ndaj ndonjë pale të tretë, përfshi këtu edhe një marrës në dorëzim të ngarkesës, të cilit

mund t'i jetë transferuar fletëngarkesa.

3. Një letër e tillë garancie ose marrëveshje është e vlefshme kundër dërguesit të mallit nëse transportuesi apo personi i autorizuar prej tij, duke hequr vërejtjet (rezervat) sipas paragrafit 2 të këtij neni, ka qëllim të mashtrorë një palë të tretë, përfshi këtu edhe një marrës në dorëzim të ngarkesës, i cili vepron në mirëbesim me përshkrimin e mallrave në fletëngarkesë. Në këtë rast, nëse vërejtja e hequr bën fjalë për të dhënat specifike të siguruara nga dërguesi i mallit për t'u shënuar në fletëngarkesë, atëherë transportuesi nuk ka të drejtë të zhdëntohet nga dërguesi i mallit në mbështetje të paragrafit 1 të këtij neni.

4. Në rastin e mashtrimit me qëllim sipas referencës së paragrafit 3 të këtij neni, transportuesi është përgjegjës, pa përfitimin e kufizimit të përgjegjësisë që sigurohet nga kjo Konventë për humbjet që mund të ndodhin nga një palë e tretë, përfshi këtu një marrës në dorëzim të ngarkesës, sepse ai ka vepruar në mirëbesim me përshkrimin e mallrave në fletëngarkesë.

#### Neni 18

#### Dokumentet e tjera përveç fletëngarkesës

Kur një transportues lëshon një dokument tjetër përveçse fletëngarkesë për të evidencuar marrjen e mallrave në ngarkim, një dokument i tillë është një provë e mjaftueshme e përfundimit të kontratës së transportit në rrugë detare dhe të marrjes përsipër nga ana e transportuesit të mallrave siç përshkruhen në të.

### SEKSIONI V ANKESAT DHE PADITË

#### Neni 19

#### Njoftimi i humbjeve, dëntimeve ose vonesave

1. Përveçse në rastet kur humbja ose dëntimi, duke specifikuar natyrën e përgjithshme të një humbjeje apo dëntimi të tillë jepet me shkrim nga marrësi në dorëzim i ngarkesës për transportuesin jo më vonë se dita e punës pas ditës kur mallrat i janë dorëzuar marrësit në dorëzim, ky dorëzim i mallrave është një provë e mjaftueshme e livrimit nga ana e transportuesit, të mallrave sipas përshkrimit të gjendjes së bërë në dokumentin e transportit ose, nëse nuk është lëshuar një dokument i tillë, në gjendje të mirë.

2. Kur humbjet apo dëntimet nuk janë të dukshme, dispozitat e paragrafit 1 të këtij neni zbatohen në mënyrë përkatese nëse njoftimi me shkrim nuk është dhënë brenda 15 ditëve rresht pas ditës kur mallrat i ishin dorëzuar marrësit në dorëzim.

3. Nëse çështja e gjendjes së mallrave në kohën kur ato i janë dorëzuar marrësit në dorëzim është bërë subjekt i një vëzhgimi ose inspektimi të përbashkët nga palët, njoftimi me shkrim nuk ka nevojë të jepet për humbjet apo dëntimet e konstatuara gjatë vëzhgimit ose inspektimit.

4. Në rastin e humbjeve apo dëntimeve të kohëve më të fundit apo për rastet e dyshimta, transportuesi dhe marrësi në dorëzim duhet të vënë në dispozicion të njëri-tjetrit të gjitha lehtësirat e mundshme për inspektimin dhe evidentimin e mallrave.

5. Asnjë kompensim nuk do të paguhet për humbjet që rezultojnë si shkak i vonesës së livrimit të mallrave, përveçse në rastet kur transportuesi është njoftuar me shkrim brenda 60 ditëve të njëpasnjëshme pas ditës kur mallrat i janë dorëzuar marrësit në dorëzim.

6. Nëse mallrat janë livruar nga një transportues aktual, çdo njoftim që i jepet atij në hapësirën e këtij neni do të ketë të njëjtin efekt sikur ai t'i jepej transportuesit dhe çdo njoftim që i jepet transportuesit do të ketë të njëjtin efekt sikur ai t'i ishte dhënë transportuesit aktual.

7. Përveç se në rastet kur një njoftim me shkrim për humbje apo dëntime, i cili

specifikon natyrën e përgjithshme të humbjeve apo dëmtimeve, i është dërguar dërguesit të mallit nga transportuesi ose nga transportuesi aktual jo më vonë se 90 ditë të njëpasnjëshme pas ndodhjes së një humbjeje apo dëmtimi të tillë ose pas livrimit të mallrave në përputhje me paragrafin 2 të nenit 4, ai që është më vonë mungesa e dhënies së një njoftimi të tillë është provë e mjaftueshme që transportuesi ose transportuesi aktual nuk ka mbajtur humbje apo dëmtime për shkak të fajit apo pakujdesisë së dërguesit të mallit, të agjentëve apo punëtorëve që i shërbejnë atij.

8. Për qëllim të këtij neni, një njoftim që i jepet një personi që vepron në emrin e transportuesit apo të transportuesit aktual, përfshi këtu edhe kapitenin e anijes apo oficerin që ka anijen në ngarkim, apo një person tjetër që vepron në emër të dërguesit të mallit, ka kuptimin që i është dërguar respektivisht transportuesit, transportuesit aktual ose dërguesit të mallit.

## Neni 20 Kufizimi i veprimeve

1. Çdo padi që lidhet me transportin e mallrave sipas kësaj Konvente është e mbrojtur në kohë të kufizuar; ky kufizim për vënien në veprim të procedimit gjyqësor ose arbitrar shtrihet në një periudhë prej dy vjetësh.

2. Periudha e kufizimit fillon në ditën në të cilën transportuesi ka livruar mallrat ose një pjesë të tyre, ose në rastet kur mallrat nuk janë livruar, në ditën e fundit në të cilën mallrat duhet të ishin livruar.

3. Dita në të cilën fillon periudha e kufizimit nuk përfshihet në kohën e kufizimit.

4. Personi ndaj të cilit është bërë një ankesë mundet që në çdo kohë gjatë periudhës së kufizimit, të shtyjë më tej këtë periudhë duke bërë një deklaramë me shkrim ndaj ankimesit. Kjo periudhë mund të shtyhet më tej nëpërmjet një deklaratave apo deklaratave të tjera.

5. Një padi për zhdëntimin nga ana e një personi që mbahet përgjegjës mund të aktivizohet edhe mbas mbarimit të periudhës së kufizimit të parashikuar në paragrafë e mëparshëm nëse ajo aktivizohet brenda kohës së lejueshme nga ligji i shtetit përkatës ku ky procedim është vënë në veprim. Megjithatë, koha e lejuar nuk mund të jetë më pak se 90 ditë duke filluar nga dita kur personi që vuri në veprim këtë padi për zhdëntim e ka zgjidhur ankesën ose ka shërbyer me proces në padinë kundër tij.

## Neni 21 Juridiksioni

1. Në procedimet gjyqësore që lidhen me transportin e mallrave sipas kësaj Konvente, paditësi, sipas përzgjedhjes së tij, mund të iniciojë një padi në një gjykatë, në përputhje me ligjin e shtetit ku ndodhet kjo gjykatë, e cila të jetë kompetente, si dhe të jetë brenda juridiksionit të së cilës ndodhet një nga vendet e mëposhtme:

a) Vendi kryesor i biznesit të të pandehurit ose, në mungesë të tij, vendbanimi i zakonshëm i të pandehurit; ose

b) Vendi ku është bërë kontrata, me kusht që i pandehuri të ketë në këtë vend një biznes, degë apo agjenci nëpërmjet së cilës është bërë kontrata; ose

c) Porti i ngarkimit ose porti i shkarkimit; ose

d) Ndonjë vend tjetër shtesë i përcaktuar për këtë qëllim në kontratën e transportit në rrugë detare.

2. a) Megjithë dispozitat e mëparshme të këtij neni, një padi mund të vihet në veprim në gjykatat e cilitdo port apo vend të njërit prej Shteteve të Kontraktimit në të cilat anija e transportit, ose çdo anije tjetër e së njëjtës pronësi, mund të jetë ndaluar në përputhje me ligjet në fuqi të atij Shteti Palë Kontraktues dhe të ligjit ndërkombëtar. Megjithatë, në një rast të tillë, me

kërkesën e të pandehurit, paditësi duhet të lëvizë padinë sipas dëshirës së tij, në një prej juridiksioneve që i referohen paragrafit 1 të këtij neni për përcaktimin e akuzës, por përpara kësaj lëvizjeje të padisë, i pandehuri duhet të japë garanci të mjaftueshme për të siguruar pagesën e çdo vendimi gjyqësor që mund t'i jepet në vijim paditësit në këtë padi.

b) Të gjitha pyetjet që kanë të bëjnë me mjaftueshmërinë ose, ndryshe, me sigurinë duhet të përcaktohen nga gjykata e portit ose të vendit të ndalimit (arrestimit).

3. Asnjë procedim gjyqësor lidhur me transportin e mallrave sipas kësaj Konvente nuk mund të vihet në veprim në një vend që nuk është specifikuar në paragrafët 1 dhe 2 të këtij neni. Dispozitat e këtij paragrafi nuk përbëjnë një pengesë për juridiksionet e Shteteve Kontraktuese për masa përgatitore ose mbrojtëse.

4. a) Kur një padi është vënë në veprim në një gjykatë kompetente sipas paragrafëve 1 ose 2 të këtij neni ose kur vendimi gjyqësor është dhënë nga një gjykatë e tillë, nuk mund të fillojë më një padi e re midis palëve për të njëjtat argumente të çështjes, përveç rastit kur vendimi gjyqësor i gjykatës në të cilën është vënë në veprim padia e parë nuk është i zbatueshëm në vendin në të cilin do të vihet në veprim procedimi i ri.

b) Për qëllim të këtij neni, institucionalizimi i masave me synim arritjen e zbatimit të një vendimi gjyqësor nuk duhet të merret në konsideratë me fillimin e një padie të re.

c) Për qëllim të këtij neni, lëvizja e një padije nga një gjykatë në një gjykatë tjetër brenda të njëjtit vend, ose në një gjykatë të një vendi tjetër, në përputhje me paragrafin 2 (a) të këtij neni, nuk duhet të konsiderohet si fillimi i një padie të re.

5. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafëve të mëparshëm, në rastet kur rezulton një ankesë e bazuar në një kontratë transporti me rrugë detare, mund të arrihet një marrëveshje midis palëve për caktimin e vendit ku paditësi mund të vërë në veprim një padi.

## Neni 22 Arbitrazhi

1. Bazuar në dispozitat e këtij neni, palët mund të arrijnë nëpërmjet një marrëveshjeje me shkrim që çdo mosmarrëveshje që mund të dalë për sa i përket transportit të mallrave sipas kësaj Konvente duhet të ketë si referencë arbitrazhin.

2. Kur në një kontratë transporti përmbahet një dispozitë e veçantë ku shprehet se mosmarrëveshjet që dalin nga ajo do t'i referohen arbitrazhit dhe një fletëngarkesë e lëshuar në zbatim të kësaj kontrate transporti nuk përmban një shënim të veçantë, me kusht që kjo dispozitë të jetë e detyrueshme ndaj mbajtësit të fletëngarkesës, transportuesi nuk mund të kërkojë që kjo dispozitë është kundër një mbajtësi që ka marrë fletëngarkesën në mirëbesim.

3. Procedimet e arbitrazhit duhet, mbi bazën e gjykimit të vetë paditësit, të vihet në veprim në një nga vendet e mëposhtme:

a) Një vend në një shtet në territoret e të cilit ndodhet:

i) vendi kryesor i biznesit i të pandehurit ose, në mungesë të të cilit, vendbanimi i zakonshëm i të pandehurit; ose

ii) vendi ku është bërë kontrata, me kusht që i pandehuri të ketë atje një biznes të tij, një degë apo agjenci nëpërmjet të cilave është bërë kontrata; ose

iii) Porti i ngarkimit ose porti i shkarkimit; ose

b) Një vend i caktuar për këtë qëllim në klauzolën e arbitrazhit ose të një marrëveshjeje.

4. Arbitruesi ose gjyqi i arbitrazhit duhet të zbatojë rregullat e kësaj Konvente.

5. Dispozitat e paragrafëve 3 dhe 4 të këtij neni paracaktohen të jenë pjesë e çdo klauzole arbitrazhi ose marrëveshjeje, dhe çdo shprehje e kësaj klauzole apo marrëveshjeje që nuk është në përputhje me to është e pavlefshme ligjërish.

6. Asgjë në këtë nen nuk ndikon në vlefshmërinë e një marrëveshjeje që ka të bëjë me

arbitrazhin e bërë midis palëve, pasi një ankim ka dalë si rezultat i kontratës së transportit me rrugë detare.

## SEKSIONI VI DISPOZITA SHITESË

### Neni 23 Përcaktimet kontraktuale

1. Çdo përcaktim në një kontratë transporti me rrugë detare, në një fletëngarkesë ose në çdo dokument tjetër që dëshmon kontratën e transportit në rrugë detare është e pavlefshme ligjërisht në atë masë që ajo nuk i heq fuqinë ligjore, direkt ose indirekt, dispozitave të kësaj Konvente. Pavlefshmëria e një përcaktimi të tillë nuk ndikon mbi vlefshmërinë e dispozitave të tjera të kontratës së transportit ose dokumentit, ku ky përcaktim përbën një pjesë të tij. Një klauzolë e cila i atribuon përfitime të sigurimit të mallrave në favor të transportuesit, ose çdo klauzolë e një formati të ngjashëm, është e pavlefshme ligjërisht.

2. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 1 të këtij neni, një transportues mund të zgjerojë përgjegjësitë dhe detyrimet e tij bazuar në dispozitat e kësaj Konvente.

3. Kur lëshohet një fletëngarkesë ose ndonjë dokument tjetër që provon kontratën e transportit me rrugë detare, ajo duhet të përmbajë një deklaram që transporti është në përputhje me dispozitat e kësaj Konvente, e cila bën të pavlefshëm çdo përcaktim që heq fuqinë ligjore që buron prej saj si në dëm të dërguesit, ashtu edhe marrësit në dorëzim të mallit.

4. Kur paditësit, në lidhje me mallrat, i ka rezultuar humbje si rezultat i një përcaktimi që është i pavlefshëm ligjërisht mbi bazën e vlerësimit të këtij neni ose si rezultat i heqjes së deklaramit të referuar në paragrafin 3 të këtij neni, transportuesi duhet të paguajë kompensim në shkallën e caktuar, me qëllim që t'i japë paditësit kompensim në përputhje me dispozitat e kësaj Konvente për çdo humbje ose dëmtim të mallrave, si dhe për vonesën e mundshme në dorëzimin e tyre. Për më tepër, transportuesi duhet të paguajë kompensim edhe për shpenzimet e shkaktuara nga paditësi për qëllim të ushtrimit të së drejtës së tij, me kusht që shpenzimet e shkaktuara nga padia për shkeljen e dispozitave të mësipërme duhet të përcaktohen në përputhje me ligjin e shtetit ku kanë filluar procedimet.

### Neni 24 Mesatarja e përgjithshme

1. Asgjë në këtë Konventë nuk do të parandalojë zbatimin e dispozitave në kontratën e transportit me rrugë detare ose ligjin kombëtar në lidhje me rregullimin e mesatares së përgjithshme.

2. Me përjashtim të nenit 20, dispozitat e kësaj Konvente në lidhje me përgjegjësinë e transportuesit për humbjen ose dëmtimin e mallrave gjithashtu për të përcaktuar nëse marrësi në dorëzim i mallit mund të refuzojë kontributin në mesataren e përgjithshme dhe përgjegjësinë e transportuesit për të zhdëmtuar marrësin në ngarkim të mallit në lidhje me këtë kontribut të bërë ose ndonjë shpërbtim të paguar.

### Neni 25 Konventat e tjera

1. Kjo Konventë nuk modifikon të drejtat ose detyrat e transportuesit, transportuesit aktual dhe punonjësve e agjentëve të tyre, të parashikuara në konventat ndërkombëtare ose ligjin

kombëtar në lidhje me kufizimin e përgjegjesisë së pronarëve të anijeve oqeanike.

2. Dispozitat e neneve 21 dhe 22 të kësaj Konvente nuk parandalojnë zbatimin e dispozitave të detyrueshme të ndonjë konvente tjetër shumëpalëshe në fuqi në datën e kësaj Konvente, në lidhje me çështjet që janë trajtuar në nenet e mësipërme, me kusht që konflikti të ketë lindur ekskluzivisht midis palëve që kanë vendin kryesor të biznesit në shtetet anëtare të kësaj Konvente tjetër. Megjithatë, ky paragraf nuk cenon zbatimin e paragrafit 4 të nenit 22 të kësaj Konvente.

3. Asnjë përgjegjësi nuk do të lindë sipas dispozitave të kësaj Konvente për dëmin e shkaktuar nga një incident bërthamor, nëse operatori i një instalimi bërthamor është përgjegjës për këtë dëm:

a) sipas Konventës së Parisit të 29 korrikut 1960 mbi Përgjegjësinë e Palës së Tretë në Fushën e Energjisë Bërthamore, siç është amenduar nga Protokollu Shtesë i 28 janarit 1964 ose sipas Konventës së Vjenës së datës 21 maj 1963 mbi Përgjegjësinë Civile për Dëmin Bërthamor; ose

b) në bazë të ligjit kombëtar që përcakton përgjegjësinë për këtë dëm, me kusht që ky ligj të jetë në të gjitha aspektet po aq i favorshëm për personat që mund të vuajnë dëmin sa edhe Konventat e Parisit apo Vjenës.

4. Asnjë përgjegjësi që lind sipas dispozitave të kësaj Konvente për çdo humbje ose dëm apo vonesë në dorëzimin e bagazhit për të cilin transportuesi është përgjegjës sipas çdo konvente ndërkombëtare ose ligjit kombëtar në lidhje me transportin e pasagjerëve dhe bagazhin e tyre me rrugë detare.

5. Asgjë në përmbajtje të kësaj Konvente nuk parandalon një Shtet Palë Kontraktues nga zbatimi i çdo konvente tjetër ndërkombëtare, e cila është në fuqi në datën e kësaj Konvente dhe që zbatohet detyrimisht për kontratat e transportit të mallrave kryesisht me mënyrën e transportit të një lloji tjetër nga ai detar. Kjo dispozitë gjithashtu zbatohet për ndonjë rishikim të mëtejshëm ose amendament të kësaj konvente ndërkombëtare.

## Neni 26

### Njësia e llogaritjes

1. Njësia e llogarisë e referuar në nenin 6 të kësaj Konvente është e drejta speciale e tërheqjes, siç është përcaktuar nga Fondi Monetar Ndërkombëtar. Sasitë e përmendura në nenin 6 duhet të konvertohen në valutën kombëtare të një shteti, sipas vlerës së kësaj valute në datën e gjykimit ose datën e rënë dakord nga palët. Vlera e valutës kombëtare, në lidhje me të drejtën speciale të tërheqjes të një Shteti Palë Kontraktues, i cili është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar, duhet të llogaritet në përputhje me metodën e vlerësimit të zbatuar nga Fondi Monetar Ndërkombëtar që është në fuqi në datën në fjalë për operacionet dhe transaksionet e tij. Vlera e valutës kombëtare në lidhje me të drejtën speciale të tërheqjes të një Shteti Palë Kontraktues, i cili nuk është anëtar i Fondit Monetar Ndërkombëtar, duhet të llogaritet në mënyrën e caktuar nga ai shtet.

2. Megjithatë ato shtete që nuk janë anëtare të Fondit Monetar Ndërkombëtar dhe ligji i të cilave nuk lejon zbatimin e dispozitave të paragrafit 1 të këtij neni, në kohën e nënshkrimit ose ratifikimit, pranimit, miratimit ose hyrjes apo edhe në një kohë të mëvonshme, mund të deklarojnë se duhen caktuar kufijtë e përgjegjesisë të parashikuara në këtë Konventë për t'u zbatuar në territoret e tyre, si për shembull: 12,500 njësi monetare për paketë ose njësie tjetër ngarkese apo 37.5 njësi monetare për kilogram të peshës bruto të mallrave.

3. Njësia monetare e referuar në paragrafin 2 të këtij neni i korrespondon gjashtëdhjetë e pesë e gjysmë miligramëve flori me një përqindje të floririt prej nëntëqind të njëmijave. Konvertimi i sasive të referuara në paragrafin 2 në valutën kombëtare duhet të bëhet sipas ligjit të shtetit të interesuar.

4. Llogaritja e përmendur në fjalinë e fundit të paragrafit 1 dhe konvertimi i përmendur në paragrafin 3 të këtij neni, duhet të bëhet në mënyrë që të shprehë në valutën kombëtare të Shtetit Kontraktues, sa më shumë të jetë e mundur, të njëjtën vlerë reale për shumat në nenin 6, siç është shprehur aty në njësi llogaritjeje. Shtetet Kontraktuese duhet t'i komunikojnë Depozitarit mënyrën e llogaritjes sipas paragrafit 1 të këtij neni ose rezultatit e konvertimit të përmendur në paragrafin 3 të këtij neni, sipas rastit, në kohën e nënshkrimit ose kur depozitohen instrumentet e tyre të ratifikimit, pranimit, miratimit apo hyrjes apo kur përfitojnë nga mundësia e parashikuar në paragrafin 2 të këtij neni dhe sa herë që ka një ndryshim në mënyrën e kësaj llogaritjeje ose në rezultatit e këtij konvertimi.

## SEKSIONI VII DISPOZITA PËRFUNDIMTARE

### Neni 27 Depozitari i Konventës

Sekretari i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara është përcaktuar këtu si Depozitari i kësaj Konvente.

### Neni 28 Nënshkrimi, ratifikimi, pranimi, miratimi dhe aderimi

1. Kjo Konventë është e hapur për nënshkrim për të gjitha shtetet në selinë e Kombeve të Bashkuara në Nju-Jork deri në datën 30 prill të vitit 1979.

2. Kjo Konventë i nënshtrohet ratifikimit, pranimit, ose miratimit nga shtetet palë nënshkruese.

3. Pas datës 30 prill të vitit 1979, kjo Konventë është e hapur për aderim për të gjitha Shtetet Palë të cilat nuk janë shtete nënshkruese.

4. Instrumentet e ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit do të depozitohen pranë Sekretarit të Përgjithshëm të Organizatës së Kombeve të Bashkuara, i cili ushtron funksionin e Depozitarit.

### Neni 29 Rezervat

Asnjë rezervë nuk mund të bëhet për këtë Konventë

### Neni 30 Hyrja në fuqi

1. Kjo Konventë do të hyjë në fuqi në ditën e parë të muajit që pason përfundimin e një periudhe njëvjeçare duke filluar nga data e depozitimit të instrumentit të 20-të të ratifikimit, miratimit, pranimit ose aderimit.

2. Për secilin shtet që bëhet një Palë Kontraktuese pas datës së depozitimit të instrumentit të 20-të të ratifikimit, miratimit, pranimit ose aderimit, kjo Konventë do të hyjë në fuqi në ditën e parë të muajit që pason përfundimin e një periudhe njëmuajore duke filluar nga data e depozitimit të instrumentit përkatës të ratifikimit, miratimit, pranimit ose aderimit nga ai shtet.

3. Çdo Shtet Palë Kontraktues do të zbatojë dispozitat e kësaj Konvente për kontratat e transportit detar të lidhura në ose pas datës së hyrjes në fuqi të kësaj Konvente për atë shtet.

## Neni 31 Denoncimi i konventave të tjera

1. Me bërjen e një Shteti Palë Kontraktues në këtë Konventë, çdo Shtet Palë te Konventa Ndërkombëtare për Unifikimin e Rregullave të Caktuara në lidhje me fletëngarkesën, nënshkruar në Bruksel më 25 gusht 1924 (Konventa e vitit 1924), do të njoftojë Qeverinë e Belgjikës si Depozitar i Konventës së vitit 1924, në lidhje me denoncimin e Konventës së mësipërme, duke paraqitur një deklaratë që denoncimi do të hyjë në fuqi në datën kur kjo Konventë të ketë hyrë në fuqi në lidhje me atë shtet.

2. Pas hyrjes në fuqi të kësaj Konvente, sipas paragrafit 1 të nenit 30, Depozitari i kësaj Konvente do të njoftojë Qeverinë e Belgjikës si Depozitar i Konventës së vitit 1924, mbi datën e hyrjes në fuqi dhe emrat e Shteteve Palë Kontraktuese në lidhje me të cilat kjo Konventë ka hyrë në fuqi.

3. Dispozitat e paragrafëve 1 dhe 2 të këtij neni zbatohen përshtatshmërisht në lidhje me Shtetet Palë në Protokollin e nënshkruar më 23 shkurt 1968, për të amenduar Konventën Ndërkombëtare për Unifikimin e Rregullave të Caktuara në lidhje me fletëngarkesën, e nënshkruar në Bruksel më 25 gusht 1924.

4. Pavarësisht nga neni 2 i kësaj Konvente, për qëllime të paragrafit 1 të këtij neni, një Shtet Palë Kontraktues, nëse dëshiron, mund të shtyjë denoncimin e Konventës së vitit 1924, e amenduar nga Protokollin e vitit 1968 për një periudhë maksimale prej pesë vitesh nga hyrja në fuqi e kësaj Konvente. Më pas, ajo do të njoftojë Qeverinë e Belgjikës mbi qëllimet e saj. Gjatë kësaj periudhe të përkohshme, ajo do të zbatojë këtë Konventë për Shtetet Palë Kontraktuese dhe mund të denoncojë ndonjë tjetër.

## Neni 32 Rishikimi dhe amendimi i Konventës

1. Me kërkesën e të paktën një të tretës së Palëve Kontraktuese në këtë Konventë, Depozitari do të thërrasë një konferencë të Shteteve Palë Kontraktuese për rishikimin ose amendimin e saj.

2. Instrumentet e ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit do të depozitohen pranë Sekretarit të Përgjithshëm të Organizatës së Kombeve të Bashkuara, i cili ushtron funksionin e Depozitarit.

3. Instrumentet e ratifikimit, pranimit, miratimit ose aderimit që do të depozitohen pas hyrjes në fuqi të një amendamenti në këtë Konventë do të konsiderohen se i referohen Konventës së amenduar.

## Neni 33 Rishikimi i sasive të kufizuara dhe i njësisë së llogaritjes ose njësisë monetare

1. Pavarësisht nga dispozitat e nenit 32, Depozitari do të mbledhë një konferencë në përputhje me paragrafin 2 të këtij neni, vetëm për qëllimin e rregullimit të sasisë së specifikuar në nenin 6 dhe paragrafin 2 të nenit 26 ose për zëvendësimin e njëres apo të dyja njësisë të përcaktuara në paragrafët 1 dhe 3 të nenit 26 me njësi të tjera. Një rregullim i sasive do të bëhet vetëm për shkak të ndryshimit të konsiderueshëm në vlerën e tyre reale.

2. Një konferencë rishikimi do të mbledhet nga Depozitari kur jo më pak se një e katërta e Shteteve Kontraktuese e kërkojnë këtë gjë.

3. Çdo vendim i konferencës do të merret nga dy të tretat e shumicës së shteteve pjesëmarrëse. Amendamenti i komunikohet nga Depozitari të gjitha Shteteve Palë Kontraktuese



për pranim dhe të gjitha Shteteve Palë nënshkruese të Konventës për informacion.

4. Çdo amendament i miratuar hyn në fuqi në ditën e parë të muajit që pason përfundimin e një periudhe njëvjeçare duke filluar nga data e pranimi të tij nga dy të tretat e Shteteve Palë Kontraktuese. Pranimi bëhet nëpërmjet depozitimit të një instrumenti formal për këtë qëllim pranë Depozitarit.

5. Pas hyrjes në fuqi të një amendamenti, një Shtet Palë Kontraktues, i cili ka pranuar amendamentin është i autorizuar të zbatojë Konventën siç është amenduar në marrëdhëniet e saj me Shtetet Palë Kontraktuese, të cilat brenda gjashtë muajsh pas miratimit të amendamentit nuk kanë njoftuar Depozitarin që ky amendament nuk është i detyrueshëm për ta.

6. Çdo instrument ratifikimi, pranimi, miratimi ose aderimi i depozituar pas hyrjes në fuqi të një amendamenti për këtë Konventë, çmohet të zbatohet për Konventën e amenduar.

#### Neni 34 Denoncimi

1. Një Shtet Palë Kontraktues mund ta denoncojë këtë Konventë me anë të një njoftimi me shkrim drejtuar Depozitarit.

2. Ky denoncim do të hyjë në fuqi në ditën e parë të muajit që pason përfundimin e një periudhe njëvjeçare pas datës së marrjes së njoftimit nga Depozitari ose një periudhe më të gjatë siç mund të specifikohet në njoftimin e marrë prej Depozitarit.

Bërë në Hamburg në datën 31 të muajit mars të vitit 1978, në një kopje origjinale të vetme, tekstet e të cilit në gjuhë arabe, kineze, angleze, frënge, ruse dhe spanjolle kanë të njëjtën vlerë autentikë

Në dëshmi të sa më sipër, nënshkruesit fuqiplotë të autorizuar posaçërisht nga qeveritë e tyre respektive kanë nënshkruar këtë Konventë

#### MEMORANDUM MIRËKËPTIMI I PËRBASHKËT I MIRATUAR NGA KONFERENCA E KOMBEVE TËBASHKUARA PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE NËRRUGËDETARE (A/CONF. 89/13, ANEKSI 11)

Në bazë të mirëkëptimit të përbashkët, përgjegjësia e transportuesit sipas kësaj Konvente bazohet në parimin e fajit ose pakujdesisë së paramenduar. Kjo nënkupton që, si rregull, barra e provës qëndron mbi transportuesin, por, në raste të veçanta, dispozitat e Konventës modifikojnë këtë rregull.

#### REZOLUTA E MIRATUAR NGA KONFERENCA E KOMBEVE TËBASHKUARA PËR TRANSPORTIN E MALLRAVE NËRRUGËDETARE (A/CONF. 89/13, ANEKSI III)

Konferenca e Kombeve të Bashkuara mbi Transportin e Mallrave në Rrugë Detare, duke vërejtur me vlerësim ftesën e përzemërt të Republikës Federale të Gjermanisë për të mbajtur Konferencën në Hamburg,

të vetëdijshëm se mjediset e vendosura në dispozicion të Konferencës dhe mikpritjes bujare ndaj pjesëmarrësve nga Qeveria e Republikës Federale të Gjermanisë dhe nga Free and Hanseatic city of Hamburg kanë kontribuar në shkallë të konsiderueshme në suksesin e Konferencës,

i shpreh mirënjohjen e saj Qeverisë dhe popullit të Republikës Federale të Gjermanisë

dhe duke miratuar Konventën mbi Transportin e Mallrave në Rrugë Detare mbi bazën e një draftkonvente të përgatitur nga Komisioni i Kombeve të Bashkuara mbi Ligjin e Tregtisë Ndërkombëtare, me kërkesë të Konferencës së Kombeve të Bashkuara mbi Tregtinë dhe Zhvillimin,

i shpreh mirënjohjen e saj Komisionit të Kombeve të Bashkuara mbi Ligjin e Tregtisë Ndërkombëtare dhe Konferencës së Kombeve të Bashkuara mbi Tregtinë dhe Zhvillimin për kontributin e tyre të jashtëzakonshëm për thjeshtimin dhe harmonizimin e ligjit mbi transportin e mallrave nërrugëdetare dhe

vendos të emërtojë Konventën e miratuar nga Konferenca si “Konventa e Kombeve të Bashkuara mbi Transportin e Mallrave në Rrugë Detare, 1978” dhe

rekomandon që rregullat e përfshira në të të njihen si “Rregullat e Hamburgut”.

(Formulari i vërtetimit për faturë të paguar)