

LIGJ
Nr. 9251, datë 8.7.2004

KODI DETAR I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË
(Ndryshuar me ligjet; nr. 10 483, datë 17.11.2011; nr. 11/2021, datë 1.2.2021; nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

(i përditësuar)

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

PJESA E PARË
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

KREU I
OBJEKTI, SUBJEKTET DHE PARIMET E PËRGJITHSHME

Neni 1
Objekti

1. Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë rregullon marrëdhëniet juridike, ekonomike dhe shoqërore në fushën e detarisë, duke vendosur rregulla mbi të drejtat dhe detyrimet e subjekteve që ushtrojnë veprimtari detare dhe kanë përgjegjësi ligjore mbi hapësirën detare.

2. Këto marrëdhënie në fushën e detarisë lindin dhe zhvillohen gjatë ushtrimit të veprimtarive detare e të lundrimit për përdorimin e barabartë dhe me efikasitet të burimeve detare, konservimin e burimeve të tyre gjallore, kryerjen e studimeve shkencore detare përkatëse, mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotjet, sigurinë e lundrimit, sipas rregullave të trafikut detar, sigurimin e shërbimeve të posaçme të kërkim-shpëtimit, si dhe transportet e mallrave në përputhje me legjislacionin përkatës.

Neni 2
Fusha e veprimit

1. Dispozitat e këtij Kodi rregullojnë ushtrimin e të drejtave dhe marrëdhënieve juridike detare në Republikën e Shqipërisë.

2. Organet shtetërore respektojnë dispozitat e këtij Kodi kur ushtrimi i funksioneve të tyre ndërthuret me veprimtarinë ose subjektet juridike detare.

3. Dispozitat e këtij Kodi, për aq sa është e mundur, veprojnë me veçoritë përkatëse edhe në lumenj, liqene ose rezervuarë të lundrueshëm, që kanë lidhje me detin ose janë të përbashkët me shtete të tjera.

4. Veprimtaria e mjeteve lundruese shqiptare jashtë territorit të Republikës së Shqipërisë realizohet në përputhje me dispozitat e këtij Kodi, përveç rasteve kur:

- a) duhet zbatuar e drejta e shtetit në territorin ku ndodhet;
- b) ka marrëveshje ndërkombëtare të veçantë;
- c) duhet zbatuar e drejta ndërkombëtare.

Neni 3

Subjektet detare

1. Janë subjekte të së drejtës detare personat fizikë ose juridikë, publikë ose privatë, vendas ose të huaj, të cilët realizojnë veprimtarinë në fushën e detarisë.

2. Subjektet detare mund të jenë drejtues të veprimtarisë në fushën e detarisë, pronarë të mjeteve ose të mjediseve detare dhe ushtrues të veprimtarive në fushën e detarisë, zotërues, jo pronarë të mjeteve dhe të veprimtarive të fushës së detarisë, të punësuar ose përfitues nga kjo veprimtari.

Neni 4

E drejta detare dhe të drejtat e tjera

1. Të drejtat dhe marrëdhëniet juridike detare janë të tilla kur, përveç kërkesave të këtij Kodi, plotësojnë kërkesat e përgjithshme të Kodit Civil, të Kodit Tregtar dhe të ligjeve kryesore të fushave përkatëse.

2. Aspekte të veçanta të veprimtarisë detare, të përbashkëta me fusha të tjera të së drejtës, rregullohen sipas dispozitave të aktit normativ, fushë kryesore e të cilit janë, duke respektuar edhe dispozitat e përgjithshme të këtij Kodi.

Neni 5

E drejta detare dhe e drejta ndërkombëtare

1. Në veprimtarinë detare shqiptare e drejta ndërkombëtare është e detyrueshme dhe ka përparësi ndaj këtij Kodi kur buron nga një akt i pranuar ligjërish.

2. Organet përkatëse, kur pranojnë ligjërish aktet e së drejtës ndërkombëtare, shfuqizojnë ose ndryshojnë dispozitat e këtij Kodi dhe aktet ligjore, të dala në zbatim të tij, kur bien ndesh ose plotësojnë mangësitë përkatëse, përveçse kur këto akte kanë karakter të përkohshëm.

Neni 6

Përkufizime

(Ndryshuar titulli i nenit, shtuar pikat 5-15 me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Kuptimi i termave të veprimtarisë në fushën e detarisë përcaktohet shprehimisht në këtë Kod ose del nga përmbajtja e dispozitës përkatëse, në të kundërtën i përmbahet kuptimit të përgjithshëm të fjalëve në gjuhën shqipe.

2. Termat e fushave jodetare kanë kuptimin sipas legjislacionit të fushës përkatëse.

3. Termat e së drejtës ndërkombëtare detare kanë kuptimin që jepen prej saj dhe shënohen në kllapa pas termit në shqip, përveç kur nuk ka të tillë.

4. Kuptimi i termave detarë, sipas këtij Kodi, është i detyrueshëm për fushat e tjera të së drejtës.

5. “**Administrata Detare**” është autoriteti kompetent shtetëror i Republikës së Shqipërisë, përgjegjës për zbatimin, monitorimin dhe sigurimin e përputhshmërisë me instrumentet detare ndërkombëtare të miratuara nga Organizata Ndërkombëtare Detare, përfshirë Kodin për Zbatimin e Instrumenteve të IMO-s (*III Code*), në ushtrimin e funksioneve të shtetit të flamurit, shtetit portual dhe shtetit bregdetar.

6. “**Autoritet Portual**” është autoriteti publik i krijuar me ligj për administrimin, zhvillimin dhe funksionimin e infrastrukturës portuale.

7. **“Delegim i funksioneve teknike”** është transferimi i kompetencave të caktuara teknike nga Administrata Detare tek një organizatë e njohur, pa cenuar përgjegjësinë përfundimtare të shtetit.

8. **“Dritarja e Vetme Kombëtare Detare”** është platforma teknike e krijuar dhe e përdorur në nivel kombëtar për marrjen, shkëmbimin dhe përcjelljen elektronike të informacionit për të përmbushur detyrimet e raportimit, e cila përfshin administrimin e të drejtave të aksesit që përcaktohen në mënyrë të përbashkët, një modul ndërfaqeje raportimi dhe një ndërfaqe grafike të përdoruesit të harmonizuar për komunikimin me deklaruesit, si dhe lidhjet me sistemet dhe bazat e të dhënave relevante të autoriteteve në nivel kombëtar dhe në nivel të Bashkimit Evropian, që mundëson që deklaruesve t’u komunikohen mesazhe ose konfirmime që mbulojnë gamën më të gjerë të vendimeve të marra nga të gjitha autoritetet pjesëmarrëse relevante dhe e cila mund të lejojë, gjithashtu, aty ku është e aplikueshme, lidhjen me mjete të tjera raportuese.

9. **“Infrastrukturë detare dhe nënujore”** është tërësia e pasurive, objekteve, instalimeve, strukturave, pajisjeve, kabllove, tubacioneve, sistemeve dhe rrjeteve të vendosura në, mbi ose nën sipërfaqen e detit apo në shtratin e tij, që shërbejnë ose mbështesin lundrimin, veprimtarinë portuale, prodhimin, transmetimin, depozitimin dhe shpërndarjen e energjisë, komunikimet elektronike, furnizimin, monitorimin, kërkimin shkencor, mbrojtjen e mjedisit, sigurinë, mbrojtjen kombëtare ose ushtrimin e veprimtarive të tjera në hapësirën detare, pavarësisht regjimit të pronësisë ose mënyrës së administrimit të tyre.

10. **“Infrastrukturë portuale”** është tërësia e pasurive, objekteve, sistemeve dhe rrjeteve tokësore dhe detare, që shërbejnë për administrimin, funksionimin, sigurinë, mbrojtjen, zhvillimin dhe ofrimin e shërbimeve portuale, duke përfshirë, por pa u kufizuar në: basenet portuale, kanalet hyrëse, dallgëthyesit, kalatat, terminalët, pontilet, vendankorimet, rrugët, hekurudhat, magazinat dhe objektet e depozitimit, zonat logjistike dhe intermodale, rrjetet dhe objektet energjetike, infrastrukturën e furnizimit me energji elektrike, ujë, karburante dhe lëndë të tjera energjetike, rrjetet e telekomunikacionit dhe komunikimeve elektronike, sistemet e teknologjisë së informacionit, monitorimit dhe automatizimit, si dhe çdo pasuri, objekt, sistem ose rrjet tjetër të lidhur funksionalisht me administrimin, funksionimin ose zhvillimin e portit.

11. **“Organizatë e njohur”** janë persona juridikë të autorizuar nga Administrata Detare për të kryer në emër të saj funksione të klasifikimit, kontrollit, inspektimit dhe certifikimit të anijeve.

12. **“Organizata Ndërkombëtare Detare” (IMO)** është agjenci e specializuar e Kombeve të Bashkuara, përgjegjëse për zhvillimin dhe miratimin e standardeve ndërkombëtare për sigurinë detare, mbrojtjen e mjedisit detar dhe lehtësimin e transportit detar ndërkombëtar.

13. **“Sistemi i monitorimit dhe informacionit të trafikut të anijeve (VTMIS)”** është sistemi i informacionit dhe monitorimit të trafikut detar të anijeve.

14. **“SOLAS”** është Konventa Ndërkombëtare për Shpëtimin e Jetës në Det e vitit 1974, me ndryshimet përkatëse, në të cilën Republika e Shqipërisë ka aderuar me ligjin nr. 9213, datë 1.4.2004.

15. **“STCW”** është Konventa Ndërkombëtare për Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Vrojtimit për Detarët, 1978 (STCW 78/95), ratifikuar nga Republika e Shqipërisë me ligjin nr. 8596, datë 20.1.2000.

Neni 7

Veprimtaritë me burim rreziku të shtuar

1. Veprimtaria me mjetet lundruese, duke filluar nga çasti i pluskimit të parë, është me burim rreziku të shtuar në kuptim të Kodit Civil, me të gjitha pasojat përkatëse, me përjashtim të rastit kur mjeti lundrues rimorkiohet.

2. Mjetet lundruese në rimorkim trajtohen për kryerje veprimtarie me burim rreziku të

shtuar kur vërtetohen kritere të Kodit Civil që nuk kanë lidhje me lundrimin.

Neni 8 **Veprimtaritë detare**

Veprimtari detare dhe lundrimi konsiderohen:

- a) transporti detar i mallrave dhe i njerëzve;
- b) veprimtaritë në portet detare;
- c) peshkimi industrial dhe sportiv;
- ç) kërkimet shkencore dhe arkeologjike;
- d) shfrytëzimi i fundit të detit;
- dh) lundrimi sportiv dhe mësimor;
- e) turizmi detar;
- ë) operacionet e kërkim-shpëtimit;
- f) operacionet e pastrimit të sipërfaqes së detit dhe të fundit të tij;
- g) veprimtari të tjera që realizohen nga subjektet detare.

Neni 9 **Uniteti i drejtimit të veprimtarive detare** *(Ndryshuar pika 1 me ligjin nr. 10 483, datë 17.11.2011)*

1. Veprimtaritë detare, të përcaktuara në shkronjën "a" të nenit 8 të këtij ligji, përfshihen në kategorinë VII.4 të ligjit për licencat, ndërsa veprimtaritë e përcaktuara në shkronjat "b", "ë", "f" dhe "g" përfshihen në kategorinë VII.5 të ligjit për licencat. Këto veprimtari licencohen sipas dispozitave në vijim, të ligjit nr.10 081, datë 23.2.2009 "Për licencat, autorizimet dhe lejet në Republikën e Shqipërisë".

2. Veprimtaritë detare, duke qenë veprimtari me burim rreziku të shtuar, drejtohen në mënyrë unike.

3. Uniteti i drejtimit realizohet:

- a) në mjetin lundrues nga kapiteni;
- b) në portet detare dhe në rada nga kapiteneria e portit;
- c) në hapësirën detare nga Roja Bregdetare Shqiptare;
- ç) nga strukturat përkatëse të çdo dikasteri për veprimtaritë nën përgjegjësi.

Neni 10 **Lejimi i veprimtarisë në fushën e detarisë**

1. Veprimtaria në fushën e detarisë dhe shërbimet portuale kryhen nga subjekte të licencuara, me cilësitë e nevojshme të personave fizikë ose juridikë, që janë regjistruar si të tillë.

2. Subjektet vendase kanë të drejtën e veprimtarisë në fushën e detarisë me mjete lundruese që figurojnë në Regjistrin e Mjeteve Lundruese dhe vetëm në drejtimet që ka leja e dhënë nga organi përgjegjës shtetëror.

3. Subjektet e huaja me qendër në Shqipëri kanë të drejtën e ushtrimit të veprimtarisë me mjete lundruese, për veprimtari të veçanta ose të përkohshme, dhe lejohen nga organi kompetent shqiptar kur figurojnë të regjistruara në Regjistrin e Mjeteve Lundruese.

4. Përfshirja e mjeteve lundruese të subjekteve të huaja në këtë Regjistër i barazon ato me subjektet vendase për veprimtaritë me këto mjete.

5. Subjektet detare të huaja, kur veprojnë në territorin shqiptar, respektojnë dispozitat e këtij Kodi dhe ato të dala në zbatim të tij, përveç rasteve kur duhet zbatuar marrëveshja

ndërkombëtare e veçantë ose e drejta ndërkombëtare.

6. Për rastet e forcës madhore ose nevojës së domosdoshme, kur është e pamundur rrugë tjetër, mjetet e huaja detare mund të veprojnë në ujërat shqiptare pa autorizim paraprak, por, në çdo rast, duke dhënë sinjalet, sipas së drejtës ndërkombëtare ose duke vënë në dijeni kapitenerinë e portit më të afërt.

Neni 11

E drejta e kalimit paqësor

Mjetet lundruese që mbajnë flamurin shqiptar dhe mjetet lundruese të huaja gëzojnë të drejtën e kalimit paqësor në detin territorial të shtetit shqiptar, në përputhje me legjislacionin përkatës.

KREU II

PËRBËRËSIT E VEPRIMTARISË DETARE

Neni 12

Hapësira detare

Hapësira detare shqiptare përbëhet nga:

- a) ujërat e brendshme detare;
- b) deti territorial;
- c) zona fqinje (në vazhdim);
- ç) zona ekskluzive ekonomike;
- d) shelfi kontinental.

Neni 13

Mjedisi detar

1. Mjedisi detar janë pasuritë e nënujit, të sipërfaqes së fundit dhe të nëntokës së fundit të detit, si pjesë e pasurisë kombëtare të shtetit shqiptar.

2. Ai shtrihet gjatë gjithë vijës së bregdetit shqiptar dhe vazhdon deri në kufirin e zonës ekskluzive ekonomike.

3. Ujërat ekonomike të përcaktuara me marrëveshje dypalëshe i ratifikon Këshilli i Ministrave.

4. Mjedisi detar përbëhet nga:

- a) vija e bregdetit shqiptar;
- b) plazhet, portet, radat e porteve dhe territoret tokësore të tyre;
- c) lagunat, grykëderdhjet e lumenjve në det, liqenet e vijës së ujit, që komunikojnë vazhdimisht ose përkohësisht me detin;

ç) ujërat e brendshme detare, territoriale dhe ekonomike, sipas përcaktimit të nenit 12 të këtij Kodi.

Neni 14

Shërbimi Hidrografik Shqiptar

1. Shërbimi Hidrografik Shqiptar është institucion tekniko - shkencor shtetëror në përbërje të Forcave Detare të Republikës së Shqipërisë, që drejton, organizon dhe përpunon botimin e hartave detare, të vjetarëve, të udhëzuesve të lundrimit e të fenerëve.

2. Shërbimi Hidrografik Shqiptar kryen studime të karakterit hidrografik e hidrologjik

të relievit e të fundit të detit, për vendosjen e fenerëve e të shenjave detare dhe të kablllove detare të nënujshme. Ai boton dhe pajis me dokumentacionin e nevojshëm detar të gjitha anijet shqiptare, si: anijet luftarake, të transportit, të peshkimit e të turizmit.

3. Shërbimi Hidrografik Shqiptar, me autorizim të Ministrisë së Mbrojtjes, bashkëvepron me shërbime dhe institucione hidrografike të shteteve të huaja për qëllime studimi, bashkërendimi veprimtarie.

Neni 15

Veprimtaria në fushën e detarisë

1. Veprimtaria në fushën e detarisë është tërësia e veprimeve të ndërgjegjshme të njeriut, që kryhet drejtpërdrejt ose në mjediset detare, me karakter ekonomik, mjedisor, kërkimor - shkencor, ushtarak ose aspekte të tjera që lidhen me mbrojtjen e interesave kombëtarë.

2. Veprimtaria në fushën e detarisë organizohet dhe ushtrohet nga subjektet detare dhe realizohet me mjete, burime intelektuale, materiale ose financiare, në drejtime dhe forma të lejuara shprehimisht nga ky Kod ose nga dispozita të tjera ligjore.

3. Përbërës të veprimtarisë së fushës të detarisë janë: hapësira detare, subjektet detare, mjetet lundruese, mallrat, udhëtarët dhe organizmat drejtues të veprimtarisë së fushës të detarisë dhe organet shtetërore.

Neni 16

Mjetet lundruese

1. Në mjetet lundruese përfshihen të gjitha mjetet lundruese, me përjashtim të mjeteve, të cilat përdoren të fiksuara në trupin e njeriut.

2. Mjetet lundruese përbëhen nga:

a) anijet që plotësojnë të dhënat teknike për regjistrim në Regjistrin e Mjeteve Lundruese;

b) mjetet e vogla lundruese;

c) mjetet detare;

ç) mjetet ujore.

Neni 17

Mjetet detare dhe ujore

1. Veprimtaria në fushën e detarisë realizohet me anë të mjeteve lundruese, të cilat përbëhen nga: mjete detare, mjete ujore, mjete të vogla lundruese, instalime teknologjike mbi dhe nënujore me karakter shfrytëzimi, komunikacioni, shërbimi ose kërkimi shkencor, instalime portuale, teknika dhe sisteme të sinjalizimit detar, të komunikimit dhe të energjetikës.

2. Mjetet fluturuese, përfshirë edhe hidroplanet, u nënshtrohen rregullave të veprimtarisë ajrore, ndërsa, kur ulen në mjetet detare ose lundrojnë, respektojnë rregullat e kësaj fushe.

Neni 18

Portet detare

1. Porte detare janë territore të vijës bregdetare, të përgatitura posaçërisht për akostimin e anijeve e të pajisura me mjetet për shërbimet e ngarkim-shkarkimit, mjetet e sigurisë detare, akuatoriumin, kanalën hyrës dhe radat, si dhe instalimet përkatëse të sinjalizimit dhe të komunikimit detar.

2. Porte detare mund të jenë edhe territoret lundruese të përgatitura posaçërisht.
3. Pontilet janë zgjatime të bregut, të përgatitura posaçërisht për ankorimin e mjeteve lundruese.
4. Portet detare ndahen në:
 - porte të hapura për trafikun ndërkombëtar;
 - porte kombëtare për veprimtari të subjekteve shqiptare në fushën e detarisë, brenda ujërave territoriale shqiptare, ose të subjekteve të huaja për veprimtari jotregtare.
5. Në raste të veçanta, për të mbrojtur ose realizuar interesat e rëndësishëm shtetërorë, mund të përdoren dhe portet ushtarake të Republikës së Shqipërisë.
6. Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit, me nismë ose kërkesë, autorizon për këtë qëllim edhe portet e kategorive të tjera, për shkaqe të forcës madhore, defekte teknike ose për interes shtetëror.
7. Shpallja, kategorizimi dhe emërtimi i porteve përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 19 **Pronësia detare**

1. Janë në pronësi të shtetit dhe në administrim të organeve shtetërore, që mbulojnë fushat përkatëse të veprimtarive detare, ujërat e brendshme territoriale, deti territorial, vija bregdetare, ujërat e liqeneve dhe të lumenjve të lundrueshëm, trojet, kalatat dhe çdo objekt tjetër i paluajtshëm në territorin e portit, përfshirë muret rrethuese të tij dhe akuatoriumin, si dhe instalimet e sinjalizimit, të ndriçimit dhe të komunikimit brenda territorit të portit, në kanalin hyrës dhe në radë.
2. Janë në pronësi të subjekteve publike ose private makineritë dhe instalimet portuale, pajisjet e tjera, objektet e lëvizshme portuale dhe mjetet detare.
3. Shfrytëzimi dhe të drejtat e tjera të pronësisë së anijeve mund të realizohen nga çasti i regjistrimit të tyre në regjistrin përkatës të mjeteve lundruese.
4. Shfrytëzimi dhe të drejtat e tjera të pronësisë në platformat detare dhe në pajisjet mbi e nënujore realizohen nga çasti i dhënies së lejes së veprimtarisë.
5. Me ligj të veçantë mund të ndalohej pronësia e subjekteve private në lloje të caktuara mjedesh lundruese.

Neni 20 **Emërtimi**

1. Pronat e porteve emërtohen në çdo kohë me vendim të Këshillit të Ministrave, ndërsa anijet dhe mjetet e tjera të lundrueshme emërtohen në kohën e regjistrimit nga pronari. Emërtimi pasqyron dhe respekton traditat detare dhe normat e moralit. Njëkohësisht çdo mjet lundrues duhet të ketë numrin e Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO).
2. Emri mbahet vetëm nga një objekt, si e drejtë jopasurore e pronarit, dhe mbrohet nga ligji.
3. Emrat ndryshohen kur anija:
 - a) çregjistrohet nga Regjistri i Mjeteve Lundruese;
 - b) pushon së qeni si e tillë;
 - c) ka shkaqe të arsyeshme.

Neni 21 **Flamuri**

1. Flamuri është simboli unik, që pasqyron vendin e regjistrimit të anijes dhe shënon përkatësinë dhe sovranitetin territorial.

2. Flamurin shqiptar e mbajnë vetëm mjetet lundruese të regjistruara në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare.

3. Mënyra e mbajtjes dhe e përdorimit të flamurit përcaktohen në këtë Kod.

Neni 22

Eskluzivitete të flamurit

(Ndryshuar pikat 1 dhe 2 me ligjin nr. 10 483, datë 17.11.2011)

11. Mjetet lundruese me flamur shqiptar, si edhe ato me flamur të një shteti të Bashkimit Europian mund të kenë pikënisje dhe destinacion të brendshëm në çdo port shqiptar e të huaj, kur plotësojnë kërkesat ligjore.

2. Mjetet lundruese me flamur të huaj, me përjashtim të atyre të përmendura në pikën 1 të këtij neni, lundrojnë vetëm ndërmjet një porti shqiptar dhe atij të huaj.

3. Administrata Detare mund të lejojë lundrimin e tyre edhe ndërmjet porteve shqiptare në këto raste:

a) në bazë të parimit të barazisë me shtetin, flamurin e të cilit mban mjete lundrues;

b) për mjetet kërkimore shkencore;

c) për veprimtaritë e mbrojtjes së mjedisit detar;

ç) kur ka interes shtetëror;

kur ka detyrim nga e drejta ndërkombëtare;

dh) kur ka ndërprerje të udhëtimit për shkaqe teknike, të rreziqeve natyrore, për ndihmë mjekësore ose shkaqe të tjera objektive.

Neni 23

Shenja e thirrjes

1. Çdo mjet lundrues, që figuron në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare, ka numrin e Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO), shenjen ndërkombëtare të thirrjes, në shkronja ose numra ndërkombëtarë të thirrjes, të caktuara sipas kritereve të së drejtës ndërkombëtare detare, të shënuara në Regjistër dhe dëshminë përkatëse.

2. Shenja e thirrjes jepet detyrimisht kur komunikohet me autoritetet e portit, kur kërkohet nga autoritetet ushtarako - detare, organet e Policisë së Shtetit, organet e Rojes Bregdetare, të Policisë Doganore, kur jepet sinjali “SOS” ose merret ky sinjal dhe në çdo rast tjetër të detyrueshëm, sipas ligjit të shtetit, në territorin e të cilit ndodhet ose nga e drejta ndërkombëtare detare.

Neni 24

Kontrolli i linjës detare dhe ndërlidhja

1. Mjetet lundruese detyrohen të pajisen me lejen e organit përkatës shtetëror, me teknikat audiovizive, që sigurojnë ndërlidhje të pandërprerë në distancat maksimale të lundrimit të pavarur dhe me sistemet e radarit për kontrollin e linjës detare.

2. Ndërlidhja mund të realizohet edhe me anë të dhënies së kodeve ose formulave të komunikimeve të njohura botërisht, me anë flamujsh ose sinjalesh zanore të posaçme.

Neni 25

Ndërtimet detare

1. Ndërtimet e përhershme në mjedisin detar me themele në shelf, lidhur ose jo me veprimtarinë në fushën e detarisë, veç respektimit të procedurave të përgjithshme në fushën e ndërtimeve, lejohen nga Administrata Detare kur nuk bien ndesh me qarkullimin e mjeteve lundruese dhe, në çdo rast, ndalohen në radat, në kanalet e hyrjes në port dhe në akuatoriumet, përveç rasteve kur lidhen me funksionimin dhe mbrojtjen e tyre.

2. Ndërtimet e përhershme në mjedisin detar pasqyrohen në hartat detare.

3. Administrata Detare përcakton rregullat për distancat nga objektet detare të përcaktuara në pikën 1 të këtij neni dhe kriteret e tjera që lidhen me mjedisin dhe veprimtarinë detare.

4. Ndërtimet e përkohshme në mjedisin detar lejohen nga organet përkatëse.

5. Ndërtimet e përhershme dhe të përkohshme sinjalizohen me mjete e teknika të ndihmës detare.

6. Ndërtesat e përhershme ose të përkohshme pa themele në shelf vlerësohen dhe respektojnë kërkesat dhe rregullat e mjeteve detare.

KREU III

ORGANIZIMI, DREJTIMI DHE KONTROLLI I VEPRIMTARISË DETARE

Neni 26

Organizimi i veprimtarisë detare

1. Subjektet në fushën e detarisë e realizojnë veprimtarinë e tyre në mënyrë individuale ose me anë të ekuipazheve të mjeteve detare të drejtuesve të mjetit, të shoqërive publike ose private, të veprimtarive detare dhe të organizmave drejtues të tyre.

2. Të gjitha subjektet jodetare e realizojnë veprimtarinë në përputhje me dispozitat ligjore përkatëse, por duke bashkërenduar veprimet dhe duke respektuar autoritetet dhe organet e tjera portuale në portin dhe në zonën detare përkatëse.

3. Specialistët, organizmat ndërshtetërorë ose organizatat ndërkombëtare ushtrojnë veprimtaritë ose përgjegjësitë e tyre në zbatim të të drejtave dhe detyrimeve që rrjedhin nga marrëveshjet ndërkombëtare.

Neni 27

Drejtimi dhe kontrolli shtetëror

Drejtimi dhe kontrolli shtetëror i veprimtarive detare bëhet sipas përkatësisë së tyre nga:

a) strukturat e ministrive që administrojnë dhe licencojnë veprimtaritë (inspektoratet përkatëse);

b) strukturat e ministrive që kontrollojnë zbatimin e ligjshmërisë së veprimtarive në hapësirën detare;

c) çdo organ tjetër i njohur me ligj.

Neni 28

Kapiteneritë e porteve

1. Kapiteneritë e porteve janë organe administrative që ushtrojnë mbikëqyrjen e zbatimit të normave ligjore të karakterit detar, të përcaktuara në këtë Kod. Kapiteneritë e porteve e ushtrojnë autoritetin e tyre:

a) në respektimin e disiplinës portuale të trafikut detar;

b) në garantimin e sigurisë së mjeteve dhe njerëzve në porte dhe në rada;

c) në zbatimin e ligjshmërisë detare.

2. Kapiteneritë e porteve ndërtohen sipas strukturave të përshtatshme për realizimin e funksioneve të tyre. Ato organizohen në seksione të ndryshme, sipas problematikës së veprimtarisë së tyre. Struktura dhe organika e tyre përcaktohen nga Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit.

Neni 29

Juridiksioni i kapitenerive

Kapiteneritë e porteve kanë nën juridiksionin e tyre edhe ujërat e brendshme tokësore, ku kryhen veprimtari lundrimore. Këto veprimtari përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 30

Policia e sigurisë portuale

(Shtuar pikat 5, 6, 7 me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Policia e sigurisë portuale organizohet dhe funksionon mbi bazën e ligjit “Për sigurinë në anije e në porte”.

2. Veprimtaria e policisë së sigurisë portuale rregullohet me aktet ligjore të Policisë së Shtetit, si për organizimin dhe rregullat e brendshme, ashtu edhe për kriteret e ndërhyrjes për mbrojtjen dhe rivendosjen e rendit.

3. Policia e sigurisë portuale ka atributet e policisë gjyqësore.

4. Drejtori i përgjithshëm i policisë së sigurisë portuale emërohet nga ministri përgjegjës për transportin.

5. Mbikëqyrja e sigurisë së objekteve portuale ushtrohet nga autoriteti kompetent shtetëror, në përputhje me Kodin Ndërkombëtar për Sigurinë e Anijeve dhe Objekteve Portuale (*ISPS Code*) dhe legjislacionin shqiptar në fuqi për sigurinë në anije dhe porte.

6. Autoriteti kompetent kryen miratimin e vlerësimeve dhe planeve të sigurisë së objekteve portuale, auditimet, inspektimet, verifikimet e përputhshmërisë dhe ushtron kompetencat e tjera të parashikuara nga legjislacioni në fuqi.

7. Autoriteti Portual dhe operatorët e objekteve portuale nën mbikëqyrjen e autoritetit kompetent shtetëror marrin të gjitha masat e nevojshme për zbatimin e kërkesave të sigurisë portuale.

Neni 31

Autoriteti Portual

(Ndryshuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Autoriteti Portual siguron administrimin, zhvillimin, mirëmbajtjen, modernizimin dhe funksionimin e një ose më shumë porteve dhe infrastrukturës portuale përkatëse. Në ushtrimin e kompetencave të tij, Autoriteti Portual realizon drejtimin administrativ të veprimtarisë në fushat e detarisë dhe të zonave detare përkatëse, si dhe bashkërendon marrëdhëniet me Administratën Detare, Rojën Bregdetare, organet e tjera shtetërore, operatorët portualë dhe subjektet e tjera që ushtrojnë veprimtari në port.

2. Autoriteti Portual në përputhje me kompetencat e tij:

a) administron dhe zhvillon portet, infrastrukturën dhe pasuritë portuale që i janë ngarkuar në administrim;

b) organizon, koordinon dhe rregullon funksionimin e shërbimeve portuale, përdorimin efikas të infrastrukturës portuale dhe veprimtarinë e operatorëve portualë;

c) planifikon përdorimin dhe zhvillimin e hapësirës portuale, të infrastrukturës portuale, zonave logjistike dhe intermodale, duke promovuar investimet, inovacionin dhe integrimin e tyre me rrjetet kombëtare, rajonale dhe evropiane të transportit;

ç) aplikon regjim tarifor të shërbimeve dhe infrastrukturës portuale, në përputhje me këtë Kod dhe legjislacionin në fuqi;

d) garanton akses në infrastrukturë dhe shërbime portuale në administrim të tij për ushtrimin e veprimtarisë nga Administrata Detare, Roja Bregdetare dhe autoritetet e tjera kompetente për përmbushjen e detyrimeve të Republikës së Shqipërisë si shtet i flamurit, shtet portual dhe shtet bregdetar në përputhje me këtë Kod, legjislacionin në fuqi dhe marrëveshjet ndërkombëtare ku Republika e Shqipërisë është palë;

dh) siguron ndërveprueshmërinë dhe shkëmbimin e informacionit në administrim të tij nëpërmjet sistemeve kombëtare dhe ndërkombëtare të informacionit detar, në përputhje me këtë Kod dhe legjislacionin në fuqi.

3. Autoriteti Portual krijohet dhe organizohet me ligj të posaçëm, i cili përcakton natyrën juridike, organizimin, kompetencat, fushën territoriale dhe funksionale të administrimit, si dhe mënyrën e funksionimit të tij.

Neni 32

Drejtimi qendror shtetëror

(Shfuqizuar nëndarja “v” e shkronjës “a” të pikës 2 me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Veprimtaritë që kryhen në hapësirën detare dhe mjedisin detar të Republikës së Shqipërisë drejtohen dhe administrohen nga Këshilli i Ministrave me anë të ministrive përkatëse për çdo lloj veprimtarie. Këshilli i Ministrave ekskluzivisht realizon të drejtat e pronësisë shtetërore në hapësirën detare.

2. Ministrinë, me anë të strukturave të veta vartëse, administrojnë dhe menaxhojnë, përkatësisht:

a) Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit:

i) transportin detar të mallrave dhe njerëzve;

ii) portet detare të hapura për qëllime ekonomike;

iii) Regjistrin e Mjeteve Lundruese dhe klasifikimin e tyre;

iv) plotësimin e kushteve për sigurinë e jetës së njerëzve dhe mjeteve lundruese;

v) shfuqizuar.

b) Ministria e Financave:

i) zbatimin e legjislacionit fiskal dhe doganor gjatë zhvillimit të veprimtarive detare;

ii) ndalimin e trafikeve të paligjshme të mallrave dhe vlerave monetare e materiale;

iii) së bashku me ministrinë e tjera përcaktimin e tarifave për shërbimet dhe sanksionet.

c) Ministria e Rendit:

i) zbatimin e legjislacionit shqiptar për kalimin e kufirit dhe të luftës kundër krimit në portet dhe hapësirën detare shqiptare;

ii) mbrojtjen e rendit dhe të sigurisë në radat dhe në portet shqiptare;

ç) Ministria e Mbrojtjes:

i) sigurimin hidro-lundrimor të bregdetit shqiptar;

ii) prodhimin e hartave detare hidrografike dhe hidrologjike dhe pajisjen e anijeve që mbajnë flamurin shqiptar me dokumentacionin e nevojshëm lundrimor;

iii) organizimin dhe drejtimin e operacioneve të kërkim-shpëtimit në hapësirën detare shqiptare;

iv) ushtrimin e kontrollit të zbatimit të ligjshmërisë në hapësirën detare.

d) Ministria e Bujqësisë dhe Ushqimit:

i) shfrytëzimin e pasurive që peshkohen në hapësirën detare në përputhje me legjislacionin shqiptar;

ii) ndryshimin e sipërfaqes tokësore në vijën bregdetare të zonës abrazive në bashkëpunim me Ministrinë e Mbrojtjes (shërbimi hidrografik) dhe me Akademinë e Shkencave (Instituti Hidrometeorologjik).

dh) Ministria e Turizmit dhe Rregullimit të Territorit:

i) turizmin detar dhe bregdetar në Republikën e Shqipërisë;

ii) ndërtimet publike dhe private në vijën bregdetare dhe atë detare të lidhura me veprimtaritë e turizmit.

e) Ministria e Mjedisit:

i) mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotjet, nga veprimtaritë në zonë, nga anijet dhe bazat tokësore;

ii) konservimin e mjedisit detar.

ë) Ministria e Kulturës, Rinisë dhe Sporteve:

i) sportet e ujit dhe të nënujit që zhvillohen në hapësirën detare.

3. Dikasteret qendrore, në plotësimin e funksioneve të mësipërme, krijojnë struktura të përshtatshme dhe përgatisin aktet nënligjore në përputhje me këtë Kod.

Neni 32/1

Sistemi i Monitorimit dhe Informacionit të Trafikut të anijeve (VTMIS)

(Shtuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Sistemi i Monitorimit dhe Informacionit të Trafikut të Anijeve (VTMIS) ka për qëllim ngritjen dhe funksionimin e një sistemi monitorimi dhe informacioni për trafikun e anijeve, me synim:

- a) rritjen e sigurisë së navigimit, mbrojtjen e jetës në det dhe efikasitetin e trafikut detar;
- b) përmirësimin e reagimit të autoriteteve ndaj incidenteve, aksidenteve apo situatave potencialisht të rrezikshme në det, përfshirë operacionet e kërkim-shpëtimit;
- c) parandalimin, zbulimin dhe reagimin më efektiv ndaj ndotjes nga anijet;
- ç) sigurimin e shkëmbimit të informacionit ndërmjet autoriteteve kompetente;
- d) integrimin me sistemet përkatëse evropiane dhe ndërkombëtare.

2. Rregullat për ngritjen, organizimin, funksionimin, administrimin dhe operimin e VTMIS-it, organi përgjegjës për këtë sistem, kompetencat e autoriteteve përgjegjëse, si dhe afatet për vënien në funksion të tij përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 32/2

Dritarja e Vetme Kombëtare Detare (NMSWe)

(Shtuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Dritarja e Vetme Kombëtare Detare (NMSWe) përcakton funksionimin e një sistemi të unifikuar për pranimin, përpunimin dhe shpërndarjen e informacionit, në lidhje me detyrimet e raportimit për anijet që mbërrijnë, qëndrojnë dhe nisen nga portet detare të Republikës së Shqipërisë, nëpërmjet një ndërfaqeje të harmonizuar, teknologjikisht neutrale dhe të ndërveprueshme me mjedisin e Dritares së Vetme Detare Evropiane (EMSWe), me qëllim lehtësimin e transmetimit elektronik të këtij informacioni.

2. Ky sistem zbatohet për detyrimet e raportimit në mbërritje, qëndrim dhe nisje nga portet detare të Republikës së Shqipërisë, të anijeve që plotësojnë kushtet ligjore të përcaktuara në këtë rregullore.

3. Rregullat për ngritjen, organizimin, funksionimin, administrimin dhe ndërveprueshmërinë e Dritares së Vetme Kombëtare Detare, organi përgjegjës për këtë platformë, mënyra e shkëmbimit të të dhënave, kompetencat e autoriteteve përgjegjëse, si dhe afatet për vënien në funksion të saj përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 32/3

Administrata Detare

(Shtuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Administrata Detare i ushtron funksionet e saj në përputhje me parimet e ligjshmërisë, profesionalizmit, transparencës dhe përgjegjshmërisë, duke garantuar një nivel të lartë sigurie detare dhe mbrojtjeje të mjedisit detar.

2. Administrata Detare krijohet me ligj dhe garanton:

a) zbatimin efektiv të detyrimeve ndërkombëtare, duke përfshirë konventat, kodet dhe rezolutat e IMO-s, nëpërmjet hartimit dhe zbatimit të legjislacionit kombëtar përkatës;

b) ushtrimin e funksioneve të shtetit të flamurit (*Flag State*), përfshirë regjistrimin e anijeve, certifikimin, inspektimin, auditimin dhe mbikëqyrjen e vazhdueshme të tyre;

c) ushtrimin e kontrollit të shtetit portual (*Port State Control*) në përputhje me marrëveshjet rajonale dhe standardet ndërkombëtare, për të verifikuar përputhshmërinë e anijeve të huaja;

ç) në bashkërendim me Rojën Bregdetare, ushtrimin e funksioneve të shtetit bregdetar, përfshirë sigurinë e lundrimit, mbrojtjen e mjedisit detar, menaxhimin e trafikut detar, monitorimin, mbrojtjen, si dhe rritjen e qëndrueshmërisë së infrastrukturës detare e nënujore;

d) mbikëqyrjen e organizatave të autorizuar (*Recognized Organizations*) që veprojnë në emër të saj, duke garantuar që delegimi i kompetencave të jetë në përputhje me standardet e IMO-s;

dh) zbatimin e një sistemi efektiv të menaxhimit të cilësisë, në përputhje me kërkesat e Kodit III, për të siguruar transparencë, gjurmueshmëri dhe përmirësim të vazhdueshëm të performancës;

e) trajnimin dhe kualifikimin e personelit për të garantuar kapacitete teknike dhe profesionale, në përputhje me standardet ndërkombëtare;

ë) bashkëpunimin ndërkombëtar, përfshirë raportimin, auditimin dhe pjesëmarrjen në mekanizmat e vlerësimit të IMO-s (si auditimet IMSAS);

f) mbledhjen, analizimin dhe raportimin e të dhënave që lidhen me sigurinë detare, mbrojtjen e mjedisit dhe performancën e flotës nën flamur;

g) zbatimin e masave korrigjuese dhe parandaluese në rast të mospërputhjeve të identifikuara nga auditimet, inspektimet ose hetimet e aksidenteve detare.

Neni 33

Regjistri detar

(Shfuqizuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

Neni 34

Kontrolli shtetëror portual

(Ndryshuar togfjalësh në pikën 1, shtuar pika 3 me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Kontrolli shtetëror portual është strukturë e veçantë, që funksionon pranë Administratës Detare.

2. Organet e kontrollit shtetëror portual në mjetet lundruese të huaja verifikojnë:

a) ligjshmërinë e veprimtarisë në fushat e detarisë;

b) parandalimin e shkeljeve të ligjit;

- c) zbulimin e shkeljeve;
- ç) vënien para përgjegjësisë së ligjit të shkaktarëve në fushën e mbrojtjes;
- d) sigurinë detare dhe instalimet nënujore;
- dh) mbrojtjen e mjedisit dhe të rregullave shëndetësore;
- e) rregullsinë e shfrytëzimit të burimeve ujore.

3. Rregullat për organizimin dhe funksionimin e kontrollit shtetëror portual, procedurat e inspektimit, si dhe kompetencat e autoriteteve përgjegjëse përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozim të ministrit përgjegjës për transportin.

Neni 35

Eksperti Detar

(Ndryshuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Ekspert detar është personi fizik që plotëson kriteret e kualifikimit profesional, përvojës në sektorin detar dhe integritetit profesional sipas rregullave të përcaktuara me vendim të Këshillit të Ministrave dhe që angazhohet për të dhënë opinion, vlerësim, asistencë teknike ose këshillimore për çështje që lidhen me hapësirën dhe veprimtarinë detare.

2. Rregullat për kriteret e kualifikimit, përvojën profesionale, procedurat e aplikimit, vlerësimit, regjistrimit, pezullimit dhe çregjistrimit të ekspertëve detarë, si dhe për krijimin, administrimin, përditësimin dhe funksionimin e Regjistrisë Kombëtare të Ekspertëve Detarë miratohen me vendim të Këshillit të Ministrave, me propozimin e ministrit përgjegjës për çështjet detare.

3. Hetimi i aksidenteve dhe incidenteve detare kryhet nga një organ i pavarur hetimor i krijuar sipas parashikimeve të ligjit nr. 91/2021, “Për krijimin, organizimin dhe funksionimin e Autoritetit Kombëtar të Investigimit të Aksidenteve dhe Incidenteve Hekurudhore dhe Detare”, në përputhje me standardet dhe praktikat ndërkombëtare në fuqi.

4. Hetimi nuk synon përcaktimin e fajit apo përgjegjësisë civile ose penale.

Neni 36

Klasifikimi i anijeve

(Ndryshuar pika 1 me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Klasifikimi i anijeve, sipas llojit, tonazhit, destinacionit të përdorimit, kapacitetit transportues, fuqisë motorike, shpejtësisë dhe të dhënave të tjera teknike bëhet nga një shoqëri klasifikuese publike ose private.

2. Organi i klasifikimit krijohet dhe vepron me status të veçantë, me vendim të Këshillit të Ministrave.

3. Klasifikimi ka për bazë kriteret e pranuar nga e drejta ndërkombëtare dhe përcaktohet me vendim të Këshillit të Ministrave.

4. Klasifikimi i bërë nga ky organ është i detyrueshëm për organet shtetërore dhe personat juridikë, publikë e privatë.

5. Kundërshtimi i klasifikimit bëhet para gjykatës ku ka qendrën organi i klasifikimit, brenda 10 ditëve nga marrja e dijenisë.

6. Organi i klasifikimit mund të kryejë edhe ekspertime teknike, të kërkuara nga organet shtetërore, në ushtrim të funksioneve të tyre ose nga subjekte juridike, publike ose private.

Neni 36/1

Organizatat e njohura

(Shtuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Autorizimi i organizatave të njohura bëhet në përputhje me kërkesat e Kodit për Organizatat e Njohura dhe standardet e përcaktuara nga IMO.

2. Marrëdhëniet ndërmjet Administratës Detare dhe organizatave të njohura rregullohen me marrëveshje të posaçme me shkrim, në të cilat përcaktohen:

- a) fusha e kompetencave të deleguara;
- b) detyrimet dhe përgjegjësitë e palëve;
- c) procedurat e raportimit dhe shkëmbimit të informacionit;
- ç) kërkesat për transparencë dhe cilësi të shërbimit.

3. Rregullat për autorizimin, monitorimin dhe vlerësimin e organizatave të njohura përcaktohen me akt nënligjor të miratuar nga ministri përgjegjës për transportin detar.

PJESA E DYTË REGJISTRIMI DHE LICENCIMI I MJETEVE LUNDRUESE

KREU I REGJISTRIMI

Neni 37

Regjistri i Mjeteve Lundruese Shqiptare

1. Regjistri i Mjeteve Lundruese Shqiptare, që më poshtë do të quhet Regjistri, është strukturë në përbërje të Administratës Detare, që realizon regjistrimin, licencimin e mjeteve lundruese shqiptare ose të huaja me kontratë “Bareboat”, si dhe veprime të tjera të përcaktuara në këtë Kod.

2. Regjistri është unik, me statusin e regjistrimit publik në kuptim të Kodit Civil dhe vepron i pavarur prej Autoritetit Portual në një port detar.

3. Drejtimi, plotësimi, shfrytëzimi dhe mirëmbajtja e Regjistrimit realizohen personalisht nga drejtuesi i Regjistrimit, i cili më poshtë do të quhet regjistruesi.

4. Për veprimtarinë e tij regjistruesi ka personel ndihmës.

5. Për përmbajtjen dhe veprimet në Regjistrim, personit, të drejtat e të cilit pasqyrohen në të, i jepet dëshmia përkatëse.

6. Në rregulloren për mbajtjen e Regjistrimit, të miratuar nga drejtuesi i organit qendror shtetëror, përcaktohen procedurat e veprimeve, tarifat përkatëse dhe formati e rubrikat e dokumentacionit.

7. Regjistri materializohet në dokumentacionin përkatës, por shfrytëzohet edhe me sisteme elektronike.

8. Me të dhënat e Regjistrimit mund të njihen vetëm pronarët përkatës, trashëgimtarët e pronarëve, përfaqësuesit e tyre ligjorë ose me prokurë, si dhe organet shtetërore, të cilave u njihet kjo e drejtë në bazë të ligjit.

Neni 38

Funksionet e Regjistrimit të Mjeteve Lundruese Shqiptare

Regjistri i Mjeteve Lundruese Shqiptare shërben për:

a) mbajtjen e regjistrimit të mjeteve lundruese dhe regjistrimin, sipas kriterëve të përcaktuara në këtë Kod;

b) pasqyrimin e hipotekës dhe të privilegjeve në pronësinë e tyre ose çaste të tjera të përcaktuara në këtë Kod;

c) licencimin e mjeteve lundruese;

ç) mbajtjen e librit të mjeteve të vogla lundruese;

- d) njohjen e së drejtës të dhënies së flamurit;
- dh) përcaktimin e shenjës së mjetit lundrues;
- e) regjistrimin e emrit të mjetit;
- ë) testimin dhe mbajtjen e amzës së detarëve;
- f) dhënien e dëshmimeve për veprimet e regjistrimit.

Neni 39

Kriteret e regjistrimit sipas pronësisë

Në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare regjistrohen mjetet lundruese që janë:

- a) pronë publike shqiptare;
- b) pronë e subjekteve fizike, vendase e të huaja, me banim të përhershëm në Shqipëri;
- c) pronë e personit juridik, vendas ose i huaj, i regjistruar në Shqipëri;
- ç) pronë e një personi fizik ose juridik të huaj me banim ose qendër jashtë shtetit me përfaqësues të përhershëm në Shqipëri, me prokurë të posaçme për të pranuar reklamime drejtuar pronarit të anijes;
- d) mjete të marra me kontratë “Bareboat” nga secila kategori personash të përcaktuar në shkronjat “a”, “b” dhe “c” të këtij neni.

Neni 40

Kriteret e regjistrimit sipas të dhënave teknike

Mjetet lundruese, që plotësojnë kërkesat e nenit 39 të këtij Kodi, regjistrohen në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare kur janë:

- a) mjete motorike me fuqi më të madhe se 76 KF;
- b) mjete jomotorike mbi 80 BT ose mbi 80 tonë ujë zhvendosje.

Neni 41

Pengesa për regjistrimin në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare

Mjeti lundrues nuk mund të regjistrohet kur:

- a) nuk është çregjistruar nga regjistri i mëparshëm, vërtetuar me dëshminë e çregjistrimit, lëshuar nga organi përkatës i atij regjistri;
- b) ekziston një privilegj i regjistruar në regjistrin e mëparshëm edhe sikur të paraqesë dëshmi çregjistrimi, përderisa privilegji të anulohet.

Neni 42

Pezullimi i regjistrimit

1. Kur ka të dhëna se regjistrimi është bërë nga subjekte që nuk kanë të drejtën e regjistrimit, kur dokumentet janë të parregullta ose të mangëta apo mjeti lundrues figuron i regjistruar në një regjistër tjetër jashtë vendit, regjistruesi mund të urdhërojë pezullimin e regjistrimit, duke dhënë afat për plotësimin e mangësive.

2. Pezullimi bie me rënien e shkaqeve që e sollën, në të kundërt, në bazë të nenit 41 të këtij Kodi, sipas rastit, anulohet regjistrimi ose bëhet çregjistrimi.

3. Për periudhën e pezullimit regjistruesi tërheq dëshmitë, por mjeti ruan të drejtën e emrit, flamurit dhe shenjës, sipas Regjistrit të Mjeteve Lundruese Shqiptare.

Neni 43

Anulimi i regjistrimit dhe çregjistrimi

1. Regjistrimi i anijes ose i procedurës së dhënies së flamurit për të anulohet nga regjistruesi kur vërtetohet mungesa apo fiktiviteti i të paktën njërit nga kriteret e regjistrimit ose ka pasur pengesa për regjistrim dhe nuk ka vend për verifikime të mëtejshme.

2. Me anulimin, të gjitha të drejtat dhe detyrimet që rrjedhin nga regjistrimi, vlerësohen të paqena.

3. Çregjistrimi i anijes ose i procedurës së dhënies së flamurit bëhet kur kriteret e regjistrimit ose pengesat për regjistrim respektivisht mungojnë ose vërtetohen pas regjistrimit.

4. Çregjistrimi nuk ka efekte prapavepruese.

5. Kur veprimet e mësipërme lidhen me të dhënat teknike të anijes, regjistruesi merr paraprakisht mendimin e ekspertëve.

Neni 44

Ndreqja e mangësive dhe e gabimeve materiale

1. Regjistruesi, me kërkesën e të interesuarit ose me nismën e vet, bën ndreqjen e gabimeve materiale, duke shënuar me vizë tekstin e pasaktë ose vendin e mangësisë dhe në fund të fletës përkatëse bën shënimin plotësues ose korrigjues, të shoqëruar me sqarimin përkatës.

2. Kur është gabuar në llojin e regjistrit ose në rendin e faqeve, bëhet zhvleftësimi me vizë të kryqëzuar i rubrikës ose i faqes përkatëse dhe bëhet plotësimi në regjistër ose në faqen e duhur.

3. Prishja dhe ndreqja e gabimit material bëhen nga regjistruesi, duke pasqyruar në të dyja rastet shkaku dhe veprimeve të mësipërme, dhe vërtetohen prej tij me nënshkrim vulë e datë.

4. Për veprimet e mësipërme të kryera me nismën e vet, regjistruesi njofton paraprakisht subjektin përkatës dhe vlerëson pretendimet e tij.

Neni 45

Të drejtat dhe detyrat e regjistruesit

1. Regjistruesi ka të drejtë që, në përputhje me rregullat e Regjistrit të Mjeteve Lundruese Shqiptare, të lejojë regjistrimin ose pasqyrimin e të dhënave të tjera dhe ndryshimet përkatëse, të anulojë, të çregjistrojë ose të pezullojë regjistrimin ose shënimet e tjera, të bëjë transferime në regjistrat, si dhe të lëshojë dëshmitë përkatëse.

2. Për veprimet e mësipërme regjistruesi kryen ekspertime me shpenzimet e subjekteve që kërkojnë veprimet përkatëse.

3. Regjistruesi, me kërkesë të organeve përkatëse, kryesisht të subjekteve të të interesuara, mund të verifikojë, në çdo kohë, rregullsinë e saktësinë e dokumenteve mbi të cilat do të bëhet ose është bërë një regjistrim, si dhe gjendjen faktike të mjetit lundrues dhe, kur e gjykon të arsyeshme, vendos, sipas rastit, pezullimin, anulimin ose çregjistrimin e mjetit lundrues.

Neni 46

Llojet e regjistrave

Për kryerjen e regjistrimit të anijeve, përdoren regjistra të veçantë për:
anijet tregtare;

anijet e kultivimit ose shfrytëzimit të florës e faunës dhe të burimeve të tjera detare (anijet e peshkimit);

anijet në ndërtim;

ç) anijet dhe mjetet e tjera lundruese me karakter kërkimor e shkencor; bigat, rimorkiatorët dhe mjetet e tjera lundruese të shërbimeve portuale;

dh) anijet me kontratë “Bareboat”;

mjetet e vogla lundruese (jahte, skafe dhe mjete të tjera lundruese të vogla).

Neni 47

Rastet e regjistrimit fillestar

Regjistrimi fillestar bëhet me kërkesën e pronarit të mjetit lundrues ose të përdoruesit kur:

a) mjeti është në proces ndërtimi;

b) mjeti kalon nga një përdorim çfarëdo në veprimtari detare;

c) fitohet pronësia, uzufrukti ose e drejta e përdorimit nga jashtë shtetit të një mjeti të paregjistruar;

ç) mjeti është konfiskuar i paregjistruar;

d) mjeti është i braktisur dhe nuk vërtetohet regjistrimi i mëparshëm.

Neni 48

Mënyra e regjistrimit fillestar

1. Për regjistrimin fillestar, kërkesa duhet të pasqyrojë identitetin dhe adresën ose qendrën e kërkuesit, dokumentet që vërtetojnë të dhënat teknike dhe aktin e klasifikimit, dokumentet që vërtetojnë se kërkuesi është një nga subjektet e parashikuara në këtë Kod dhe kriteret e tjera për regjistrim, sikurse përcaktohet në aktet nënligjore përkatëse.

2. Kur ka mungesë dokumentesh ose ato janë të parregullta, kërkesa vlerësohet e paraqitur, por jepet afat për plotësimet përkatëse. Nëse ky afat kalon, kërkesa refuzohet.

3. Regjistruesi verifikon paraprakisht me ekspertët përkatës të dhënat teknike të dokumenteve mbi gjendjen faktike të anijes dhe e refuzon kërkesën kur:

a) vihen re mospërputhje ndërmjet tyre dhe gjendjes faktike;

b) të dhënat faktike lejojnë regjistrimin në një regjistër tjetër nga ai i pretenduar, por ky regjistrim nuk pranohet nga kërkuesi;

c) mangësitë apo defektet e vëna re mund të ndreqen.

4. Refuzimi i kërkesës nuk është pengesë për riparqitje kur janë plotësuar kushtet për regjistrim.

Neni 49

Regjistrimi me transferim

1. Kur në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare ndryshojnë të dhënat për anijet e regjistruara në llojin ose masën që kushtëzon regjistri ku përfshihen, këto anije çregjistrohen dhe transferohen në regjistrin përkatës, në bazë të kërkesës së subjektit në emër të të cilit figurojnë, shoqëruar me dokumentin që vërteton ndryshimin e të dhënës.

2. Ndryshimi i të dhënave verifikohet paraprakisht nga regjistruesi me ekspertët përkatës.

3. Anijet që kanë qenë regjistruar në një shtet tjetër, përveç të dhënave dhe dokumenteve për regjistrim fillestar, sipas nenit 48, duhet të paraqesin edhe dokumentin që vërteton se nuk ka pengesa për regjistrim, sipas nenit 41 të këtij Kodi.

Neni 50
Veçori të regjistrimit për mjetet me kontratë “Bareboat”

Regjistrimi i mjetit lundrues të marrë me kontratë “Bareboat” ka këto veçori:

- a) kur mjeti ka qenë i regjistruar në një shtet tjetër, duhet vërtetuar çregjistrimi nga ai shtet ose pezullimi i regjistrimit për periudhën e kontraktuar dhe mbi këtë bazë zbatohen rregullat e regjistrimit fillestar;
- b) në regjistër regjistrohen emri, adresa dhe të dhëna të tjera të pronarit të mjetit lundrues dhe të kontraktuesit;
- c) kontraktuesi duhet t’i bëjë të ditur regjistruesit të dhënat për të gjitha privilegjet e pazgjidhura, në rast se ka, ose të drejta të tjera, të regjistruara kundrejt mjetit lundrues, të cilat pasqyrohen në regjistër;
- ç) në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare nuk mund të regjistrohen privilegje ose të drejta të tjera, përveç atyre të parashikuara në shkronjën “c” të këtij neni;
- d) me përfundimin e kontratës “Bareboat”, mjeti lundrues çregjistrohet nga Regjistri i Mjeteve Lundruese Shqiptare, duke lëshuar për këtë veprim dëshminë përkatëse të çregjistrimit;
- dh) në rast se ka ndryshim në pronësinë e mjetit lundrues gjatë kohëzgjatjes së kontratës “Bareboat”, kontraktuesi duhet t’i njoftojë regjistruesit ndryshimin e pronësisë dhe të dhënat e pronësisë së re, të cilat duhet të regjistrohen në regjistër.

Neni 51
Pranimi i privilegjeve për regjistrim

Kur mbi një mjet lundrues shqiptar është regjistruar ndonjë privilegj, regjistruesi lejon regjistrimin e privilegjeve të tjera kur plotësohen këto kushte:

- a) ka një kërkesë me shkrim nga pronari;
- b) personat në favor të të cilëve është vendosur privilegji i regjistruar pranojnë me akt noterial regjistrimin e privilegjit të ri.

Neni 52
Dëshmia e pronësisë ose e përdorimit

Përfshirja e një mjeti lundrues në regjistër bëhet vetëm me paraqitjen dhe depozitimin pranë regjistrimit të aktit që vërteton pronësinë, kontratën “Bareboat” ose të drejtën e përdorimit me emrin e kërkuar.

Neni 53
Regjistri i mjeteve lundruese në ndërtim

1. Mjeti lundrues në ndërtim, që ka të dhënat teknike të përcaktuara në këtë Kod, duhet të regjistrohet në regjistrin përkatës që nga data e nënshkrimit të kontratës së ndërtimit dhe figuron në të deri në transferimin në një regjistër tjetër, të përcaktuar në nenin 49, sipas destinacionit të përdorimit.

2. Kur mjeti i përfunduar merret në përdorim jashtë veprimtarisë së fushës së detarisë, çregjistrimi bëhet me paraqitjen e dokumentit, që vërteton përfshirjen në mjetet themelore të subjektit përkatës.

3. Kur mjeti i përfunduar është ose kalon në pronësi të një subjekti të huaj, që nuk përfshihet në nenin 48 të këtij Kodi, ose edhe të një subjekti vendas, por me veprimtari jashtë shtetit, çregjistrimi bëhet me paraqitjen e dëshmisë së regjistrimit në një shtet tjetër.

Neni 54
Tonazhi

1. Përpara regjistrimit, mjeti lundrues kontrollohet për saktësinë e tonazhit, sipas dokumenteve të pronarit, dhe në regjistër shënohet tonazhi faktik me shënimin për diferencat e rezultuara.

2. Regjistrimi pezullohet kur kundërshtohet tonazhi faktik, deri në vendimin e organit përgjegjës, që shqyrton ankesën sipas këtij Kodi.

3. Tonazhi i regjistruar ndryshohet nga regjistruesi kur rezultojnë të dhëna të ndryshme nga rillogaritjet ose rimatjet e ekspertëve, sipas pretendimeve të pronarit dhe subjekteve të interesuara.

4. Administrata Detare nxjerr rregulla për matjen e tonazhit të anijeve dhe për çështje që lidhen me të, në zbatim të detyrimeve që rrjedhin nga e drejta ndërkombëtare detare.

Neni 55
Certifikata ndërkombëtare e përmasave të tonazhit

1. Për tonazhin e anijes, të përcaktuar në nenin 54 të këtij Kodi, lëshohet certifikata ndërkombëtare e tonazhit.

2. Administrata Detare mund të përjashtojë anije të caktuara nga marrja dhe mbajtja e certifikatës ndërkombëtare të tonazhit.

Neni 56
Flamuri i mjeteve lundruese shqiptare

Flamuri kombëtar i Republikës së Shqipërisë është flamuri kombëtar i një mjeti lundrues shqiptar. Kanë të drejtë të mbajnë flamurin kombëtar vetëm mjetet lundruese shqiptare. Një mjet lundrues shqiptar e mban flamurin kombëtar:

- a) gjatë gjithë kohës së lundrimit;
- b) gjatë hyrjes dhe daljes në porte;
- c) kur merr kontakt me anije ushtarake, të Policisë Kufitare, doganore ose të Rojes Bregdetare në ujërat territoriale të huaja ose në det të hapur;
- ç) kur mbi anijen shqiptare fluturojnë mjetet ajrore, përveç atyre të linjave ndërkombëtare.

Neni 57
Dëshmia e flamurit

Pas regjistrimit në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare, regjistruesi i dorëzon pronarit ose kapitenit flamurin dhe dëshminë përkatëse të flamurit.

Neni 58
Përdorimi i jashtëligjshëm i flamurit shqiptar

1. Mohimi i karakterit kombëtar të një mjeti lundrues shqiptar ose përdorimi i flamurit kombëtar shqiptar nga një mjet lundrues i huaj, nga pronari ose kapiteni, duke synuar përfitime që rrjedhin prej tij, dënohet sipas Kodit Penal.

2. Shkelja e rregullave të tjera në mbajtjen dhe përdorimin e flamurit kombëtar dënohet administrativisht, sipas kriterëve të përcaktuara nga legjislacioni përkatës.

Neni 59

Pasojat juridike të kalimit të afateve dhe të mosregjistrimeve

Kalimi i afatit për regjistrimet dhe ushtrimi i veprimtarive me mjete lundruese pa dëshminë e regjistrit përbëjnë kundërvajtje administrative dhe ndëshkohen me gjobë, në bazë të legjislacionit përkatës.

Neni 60

Kundërshtimi i veprimeve të regjistruesit

1. Ankimet verbale nuk shqyrtohen dhe regjistruesi nuk detyrohet të japë përgjigje.
2. Refuzimi i një veprimi të kërkuar rregullisht bëhet nga regjistruesi me shkresë.
3. Ndaj refuzimit të kërkesës ose për mënyrën e zgjidhjes mund të bëhet ankim brenda 10 ditëve në Administratën Detare.
4. Ndaj refuzimit të regjistruesit drejtpërdrejt ose ndaj vendimit të Administratës Detare mund të bëhet ankim në gjykatë brenda 10 ditëve nga shpallja në prani të ankuesit ose nga marrja dijeni.

Neni 61

Identifikimi i mjetit lundrues

Me përfshirjen në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare, mjeti vlerësohet “Mjet lundrues shqiptar”, me statusin që përcaktohet në këtë Kod, dhe identifikohet me emrin, flamurin, numrin e IMO-së, shenjën, në bazë të dëshmive përkatëse, si dhe me projektin e anijes dhe numrin e motorit.

Neni 62

Libri i mjeteve të vogla lundruese

1. Mjetet lundruese, të cilat kanë të dhëna teknike më të vogla se ato të parashikuara në nenin 40 të këtij Kodi, pasqyrohen në librin e veçantë.
2. Libri i mjeteve të vogla lundruese ka vlerën e një dokumenti zyrtar. Pasqyrimi i mjeteve të vogla lundruese në libër është i detyrueshëm dhe vërtetohet me dëshmi regjistrimi.

Neni 63

Licencimi i mjeteve lundruese

1. Licenca është akti që vërteton se një mjet lundrues, i cili regjistrohet në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare, plotëson kërkesat ligjore dhe i ka të dhënat teknike për të kryer një ose disa veprimtari të caktuara në fushën e detarisë.
2. Për marrjen e licencës duhet të plotësohen kërkesat e mëposhtme:
 - a) pronësia e anijes;
 - b) e drejta e përdorimit nga jopronari;
 - c) të dhënat dhe garancitë teknike të nevojshme për realizimin e veprimtarisë për të cilën licencohet.
3. Kërkesa e shkronjës “c” të pikës 2 të këtij neni vërtetohet me projektin teknik të anijes dhe me raportin e ekspertëve të caktuar nga regjistruesi i anijeve.
4. Regjistruesi ka të drejtë që në çdo kohë të verifikojë ekzistencën e të dhënave, në

bazë të të cilave është dhënë licenca dhe kur, me pëlqimin e pronarit, mund ta heqë ose ta ndryshojë atë.

Neni 64 **Amëza e detarit**

1. Personat që mbarojnë shkollën profesionale të detarit ose plotësojnë kriteret përkatëse për të punuar në mjetet lundruese, regjistrohen paraprakisht në amëzën e detarit pranë Regjistrat të Mjeteve Lundruese Shqiptare.

2. Përfshirja në amëz vërtetohet me dëshminë dhe kartën e detarit.

3. Me fillimin e marrëdhënieve të punës dëshmia i dorëzohet personit të ngarkuar nga pronari i mjetit lundrues dhe kthehet me përfundimin e marrëdhënieve të punës.

4. Hipja e detarëve në mjetin lundrues lejohet vetëm kur kanë kartën e detarit.

5. Për lidhjen ose përfundimin e marrëdhënieve të punës pronari njofton Zyrën e Regjistrat të Mjeteve Lundruese Shqiptare për shënimet në amëz.

6. Mosnjoftimi i Regjistrat të Mjeteve Lundruese Shqiptare për lidhjen ose përfundimin e marrëdhënieve të punës me detarin, pranimi i detarit në anije pa u lidhur marrëdhënia e punës, si dhe hipja e detarit në anije pa kartën e detarit përbëjnë kundërvajtje dhe dënohen sipas legjislacionit në fuqi.

KREU II PRONËSIA NË VEPRIMTARINË DETARE

Neni 65 **E drejta e pronësisë**

1. Mjedisi detar brenda ujërave territoriale me të gjitha burimet është pronë publike dhe shfrytëzohet nga subjekte juridiko-civile, publike e private, në bazë të rregullave të këtij Kodi e të dispozitave ligjore të veçanta.

2. Pronësia e mjetit lundrues fitohet sipas mënyrave të parashikuara me ligj, por mund të shfrytëzohet në veprimtaritë e fushave të detarisë vetëm me dëshminë e Regjistrat të Mjeteve Lundruese Shqiptare, duke respektuar kushtet e përcaktuara në këtë Kod dhe dispozitat ligjore të dala në zbatim të tij.

3. Pronësia e mjeteve lundruese të mbytura në zhytje të plotë i takon shtetit.

4. Mjetet lundruese të braktisura, kur përcaktohet pronari ose përdoruesi, kalojnë në pronësi të shtetit:

a) kur nuk kërkohen 3 muaj pas njoftimit;

b) kur nuk dihen 6 muaj pas publikimit në një gazetë kombëtare dhe në kanale televizive satelitore publike, si dhe në organizma që përcaktohen nga e drejta ndërkombëtare.

5. Pronësia e mjeteve të tjera përcaktohet sipas rregullave të përgjithshme të Kodit Civil.

Neni 66 **Bashkëpronësia**

1. Pronësia mbi anijen mund të ndahet në 64 pjesë. Nuk lejohet regjistrimi në të njëjtën kohë i më shumë se 64 personave fizikë ose juridikë si pronarë të një anijeje.

2. Nuk lejohet të regjistrohen më shumë se 5 persona fizikë ose juridikë si pronarë të përbashkët të një pjese. Këta pronarë të përbashkët do të vlerësohen se përbëjnë një person të vetëm dhe nuk kanë të drejtë të veprojnë të gjithë mbi interesat e anijes.

Neni 67

Hipoteka dhe barrët siguruese financiare

1. Kuptimi, mënyra e krijimit dhe pasojat juridike të hipotekës dhe barrëve siguruese financiare në mjetet detare janë sipas dispozitave të Kodit Civil.

2. Hipoteka, sipas këtij Kodi, vendoset vetëm për mjetet lundruese.

Neni 68

Veçori të hipotekës mbi mjetet lundruese

1. Hipoteka mbi një mjet lundrues krijohet:

a) me ligj ndaj shumë subjekteve për detyrime ndaj shtetit;

b) me vendim të Këshillit të Ministrave për subjekte të veçanta, që kanë detyrime ndaj shtetit;

c) me vendim gjyqësor në konfliktet civile;

ç) vullnetarisht nga pronari me akt noterial.

2. Hipoteka mbi mjetet lundruese ka efekte, respektivisht, nga data e hyrjes në fuqi të ligjit dhe të aktit normativ, nga data e shpalljes së vendimit nga gjykatat ose nga data e dorëzimit të aktit noterial te regjistruesi.

3. Nga kjo datë, hipotekat e regjistruara nuk paragjykojnë nga akte ose kontrata, të cilat janë regjistruar nga pronari i anijes ose nga palë të treta.

Neni 69

Privilegjet hipotekore

Kur në një mjet lundrues vendosen disa hipoteka, ato kanë privilegje ndaj njëra-tjetrës në radhë, sipas datës së krijimit.

Neni 70

Realizimi i hipotekës në rast humbjeje ose dëmtimi të mjetit lundrues

Në rastet e humbjes ose të dëmtimit të mjetit lundrues, shumat që i detyrohen pronarit nga personat përgjegjës, nga siguruesi, ose nga personat që i detyrohen për zhdëmtime, si dhe çdo e ardhur tjetër për këto shkaqe, përdoren me përparësi për llogari të hipotekimeve mbi atë mjet.

Neni 71

Ndryshimi i pronësisë ose i regjistrimit të objektit me hipotekë

Me përjashtim të rastit të shitjes së detyruar, në të gjitha rastet e tjera çregjistrimi i anijes nuk lejohet përveçse, kur të gjitha hipotekimet e regjistruara janë pa fuqi ligjore ose kur është marrë pranimi me shkrim i të gjithë zotëruesve të këtyre hipotekimeve.

Neni 72

Efektet e hipotekës

1. Efektet e hipotekës në një mjet lundrues janë ato të parashikuara në Kodin Civil.

2. Hipoteka në një mjet detar shuhet sipas kritereve të Kodit Civil, me përjashtim të kalimit të afatit të caktuar, i cili nuk mund të jetë më shumë se 10 vjet.

3. Fshirja e hipotekës nga regjistri detar bëhet me pëlqimin e kreditorit, me akt noterial ose me vendim gjykatë.

KREU III KONTRATA E NDËRTIMIT TË ANIJES

Neni 73 **Detyrimet e palëve**

1. Me kontratën e ndërtimit, ndërtuesi merr përsipër ta ndërtojë anijen në bazë të karakteristikave të përcaktuara dhe t'ia dorëzojë atë blerësit, i cili merr në dorëzim anijen, si dhe paguan çmimin e caktuar në afatet e caktuara.

2. Me përjashtim të rasteve kur parashikohet ndryshe në kontratë, marrëdhëniet ndërmjet palëve rregullohen nga dispozitat e këtij kapitulli dhe, për çështje që nuk gjejnë rregullim në të, me dispozitat përkatëse të Kodit Civil.

3. Ndërtuesi ka të drejtë të nënkontraktojë për pjesë të veçanta me palë të treta.

Neni 74 **Zbatimi i ligjeve dhe i rregullave**

Anija duhet të plotësojë të gjitha kërkesat ligjore dhe kërkesat e rregullave në fuqi në vendin ku ndodhet qendra administrative e blerësit dhe duhet të ndërtohet në përputhje me praktikatat e zakonshme të ndërtimit të anijeve të ndjekura në atë vend.

Neni 75 **Shpenzimet e klasifikimit dhe të regjistrimit**

Shpenzimet e klasifikimit, të mbikëqyrjes dhe të provave që lidhen me detyrimet e ndërtuesit dhe artikujt e nevojshëm, sipas kontratës së ndërtimit, nëse nevojitet, janë në llogari të ndërtuesit. Regjistrimi i anijes kryhet nga blerësi dhe kostoja e shpenzimeve që lidhen me të është në llogari të tij.

Neni 76 **Inspektimi gjatë ndërtimit**

1. Blerësi ka të drejtë të inspektojë gjatë ndërtimit, vetë ose nëpërmjet përfaqësuesve të autorizuar, anijen dhe të gjitha makineritë, sistemet dhe pajisjet.

2. Ndërtuesi duhet të krijojë mundësi për kryerjen e këtij inspektimi në anije dhe në mjediset e kantierit gjatë orëve të punës.

3. Ndërtuesi duhet të marrë leje që blerësi të ketë mundësi të ushtrojë këtë inspektim edhe në mjediset e nënkontraktuesve të tij. Rreziqet dhe kostoja e inspektimit janë në llogari të blerësit.

Neni 77 **Dorëzimi i anijes**

1. Anija i dorëzohet blerësit në vendin dhe datën e përcaktuar në kontratën e ndërtimit, në varësi të zgjatjeve të lejuara të afatit të dhënë. Nëse nuk është rënë dakord për vendin e dorëzimit, anija dorëzohet në një nga kantieret e ndërtuesit.

2. Nëse ndërtuesi pengohet në ndërtimin ose dorëzimin e anijes në datën e caktuar, për

shkak të një force madhore, dorëzimi i anijes shtyhet për aq ditë pune sa është vonesa e shkaktuar.

3. Anija bën prova në prani të palëve përpara dorëzimit të saj.

4. Blerësi duhet të marrë menjëherë në dorëzim anijen e përfunduar dhe brenda një kohe të arsyeshme duhet ta heqë atë nga kantieri i ndërtuesit.

Neni 78

Të drejtat e pronësisë

1. Ndërtuesi ruan të gjitha të drejtat mbi planet dhe vizatimet e punës, përshkrimet teknike, llogaritjet dhe dokumentet e tjera për projektin dhe ndërtimin e anijes dhe blerësi nuk mund t'ia bëjë ato të ditura palëve të treta pa miratimin paraprak me shkrim të ndërtuesit.

2. Tregimi i këtyre planeve dhe vizatimeve nuk duhet refuzuar në mënyrë të paarsyeshme nga ndërtuesi, nëse një gjë e tillë është e nevojshme për kryerjen e riparimeve të anijes.

3. Pas kryerjes së pagesës ose të këstit të parë nga blerësi, sipas çmimit, anija ose pjesë të saj në ndërtim, pajisjet, përbërësit dhe materialet e parashikuara për anijen, sapo arrijnë në kantierin e ndërtuesit, janë pronë e blerësit, por ndërtuesi ka të drejtën e mbajtjes së anijes për çdo pjesë të papaguar të çmimit, për sa kohë ajo është në kantierin e tij.

Neni 79

Mospagimi i blerësit

1. Nëse blerësi nuk paguan këstet e kontratës ose çdo lloj shume tjetër që duhet paguar në bazë të kontratës së ndërtimit, përgjigjet për dëmet që i shkaktohen ndërtuesit si pasojë e kësaj vonese.

2. Kur vonesa kalon 15 ditë nga data e caktuar, ndërtuesi ka të drejtë të pezullojë punimet derisa atij t'i bëhet pagesa.

3. Kur pagesa vonohet 2 muaj nga data e caktuar, ndërtuesi ka të drejtë të zgjidhë kontratën në mënyrë të njëanshme, duke njoftuar me shkrim blerësin, i cili përgjigjet për dëmet e shkaktuara.

Neni 80

Mosplotësimi i detyrimeve nga ndërtuesi

1. Nëse anija, për shkaqe që varen nga ndërtuesi, nuk dorëzohet në datën e caktuar, duke marrë parasysh dhe zgjatjet e lejuara, ndërtuesi përgjigjet për dëmtimet e pësuar nga blerësi për shkak të kësaj vonese.

2. Nëse vonesa në dorëzim kalon 9 muaj, përveç shtyrjeve të ligjshme, për shkaqe që varen nga kontraktuesi, blerësi ka të drejtë të zgjidhë kontratën në mënyrë të njëanshme, duke njoftuar me shkrim ndërtuesin, i cili përgjigjet për dëmet e shkaktuara.

Neni 81

Garancia

1. Ndërtuesi duhet të rregullojë me plotësim, riparim ose zëvendësim çdo mangësi ose të metë të dukshme në punime, në lëndën e parë ose në pajisjet dhe makineritë, të vëna re nga blerësi, kur pasqyrohet në aktin e marrjes në dorëzim të anijes dhe çdo mangësi e të metë të fshehtë, që vërtetohet në një afat kohor prej 12 muajsh nga data e dorëzimit të anijes, me kusht që ndërtuesi të njoftohet me shkrim brenda 1 muaji nga data e zbulimit të tij.

2. Ndërtuesi mbetet përgjegjës për dëmtime të mëtejshme të pësuar nga blerësi si pasojë e mosveprimit të tij.

PJESA E TRETË PORTET

KREU I DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 82 Shërbimet portuale

1. Shërbimet portuale përfshijnë rimorkimin, ngarkim-shkarkimin, transbordimin, magazinimin, transportin, mbrojtjen nga zjarri, shërbimin e shpëtimit dhe çdo lloj veprimtarie tjetër që lidhet me mbërritjen dhe nisjen e mjeteve lundruese, si dhe me lëvizjen e pasagjerëve e të mallrave brenda dhe jashtë porteve.

2. Shërbimet portuale kryhen nga subjekte publike ose private të licencuara. Përzgjedhja bëhet mbi baza konkurrimi.

3. Konkurrimi dhe lidhja e kontratës për shërbimet që përmenden shprehimisht në pikën 1 të këtij neni, bëhen nga Administrata Detare.

4. Kontratat për veprimtari jokryesore lidhen nga Autoriteti Portual.

5. Kur subjekte të veçanta veprojnë më vete, Administrata Detare, mbi baza konkurrimi, kontraktin me njërin prej tyre për shërbimet ndihmëse, duke i dhënë të drejtën e nënkontraktimit.

Neni 83 Rregullat e shërbimeve

1. Administrata Detare përcakton rregullat e përgjithshme të shërbimeve portuale, ndërsa Autoriteti Portual përcakton rregullat e shërbimeve për portin përkatës.

2. Shërbimet Portuale drejtohen dhe kontrollohen nga Autoriteti Portual.

Neni 84 Tarifat portuale

Tarifat portuale për shërbimet, që legjislacioni në fuqi i cilëson kryesore, përcaktohen nga organet qendrore shtetërore për detarinë dhe financat, ndërsa tarifat e shërbimeve të tjera përcaktohen me propozimin e Autoritetit Portual dhe me miratimin e Ministrisë së Transportit dhe Telekomunikacionit e të Ministrisë së Financave çdo muaj dhjetor për vitin pasardhës.

Neni 85 Mbrojtja e mjedisit portual

1. Makineritë dhe pajisjet e panevojshme, mbetjet teknologjike dhe çdo material tjetër i subjekteve, që kryejnë shërbimet portuale, ose i pasagjerëve, transportohen menjëherë jashtë portit ose hidhen në vende të caktuara.

2. Me mbarimin e kontratës subjekti përkatës largon nga territori i portit makineritë e pajisjet brenda afatit të caktuar nga Autoriteti Portual.

Neni 86

Heqja e mjeteve lundruese të mbytura dhe e materialeve të tjera

1. Autoriteti Portual ka të drejtë të urdhërojë pronarin ose personat e tjerë të interesuar për të hequr me shpenzimet e tyre mjetet lundruese të mbytura ose objekte të tjera të braktisura brenda portit ose në zona ku ato paraqesin rrezik ose vështirësi për lundrimin.

2. Nëse pronari ose një person tjetër i interesuar nuk zbaton këtë urdhër brenda një kohe të caktuar, administrata e portit ose Autoriteti Portual ka të drejtë të vendosë heqjen ose shitjen e tyre për llogari të shtetit.

3. Për mjetet lundruese me tonazh nën 300 BT, pronari është i detyruar të paguajë për shpenzimet vetëm brenda kufijve të vlerës së mallrave të shpëtuar.

4. Për mjetet lundruese me tonazh mbi 300 BT, pronari është i detyruar t'i paguajë shtetit diferencën, nëse me shumën e përfutur nga shitja nuk përballohen shpenzimet. Në rast se shuma e çmimeve të shitjes tejkalon edhe shpenzimet, pas rimbursimit kundrejt shtetit të shpenzimeve të përmendura, diferenca shpërndahet nëpërmjet privilegjeve të anijes dhe shuma e mbetur i jepet pronarit të mjetit lundrues.

5. Në rastet urgjente, Autoriteti Portual mund të procedojë për zhvendosjen ose shitjen e mjetit që përbën rrezik detar, pa ndonjë urdhër paraprak, për llogari të shpenzimeve të pronarit.

Neni 87

Dëmtimi i strukturave të portit

1. Në rast dëmtimi të strukturave të portit, kapiteni i portit ka të drejtë të urdhërojë personin që shkakton dëmin për kryerjen e riparimeve të nevojshme brenda një kohe të caktuar.

2. Kur nuk respektohet urdhri ose në raste urgjente, kapiteni i portit mund të urdhërojë kryerjen e riparimeve për llogari të shpenzimeve të palëve të interesuara.

3. Në rast dëmtimi të shkaktuar nga një mjet lundrues, kapiteni i portit mund të kërkojë vënien e një garancie të mjaftueshme.

Neni 88

Ndalimi i armëve dhe i lëndëve plasëse me rrezik zjarri

1. Ndalohet përdorimi i armëve dhe ndezja e zjarreve brenda zonës së portit.

2. Lëndët plasëse ose me rrezik zjarri ngarkohen e shkarkohen në vende të përgatitura posaçërisht dhe mund të depozitohen vetëm jashtë portit.

Neni 89

Thyerja e rregullit publik në port dhe në bordin e mjeteve lundruese

1. Kapiteneria e portit, për veprime të cilat ndikojnë në thyerjen e rregullit publik në zonën e portit, në zona të tjera bregdetare, në bordin e mjeteve lundruese që ndodhen në port dhe në zonën përkatëse detare, ka të drejtë të ndërhyjë për rivendosjen e rregullit dhe vënien para përgjegjësisë ligjore të shkelësve e, në rast nevojë, kërkon ndihmën e organeve të Policisë së Rendit Publik.

2. Për ngjarje dhe shkelje të rregullave në mjetin lundrues me flamur të huaj, policia portuale ndërhyr me kërkesë të kapitenit të mjetit lundrues ose me autorizimin e shërbimit diplomatik ose konsullor të shtetit përkatës.

Neni 90

Kufizimi i veprimtarisë detare

1. Ministri përgjegjës për transportin, me kërkesë të Ministrit të Mbrojtjes ose të Ministrit të Rëndit Publik, ndalon veprimtaritë në zona detare të caktuara për një periudhë kohe të caktuar. Efekti i ndalimit fillon 48 orë pas shpalljes së tij në portet e zonave përkatëse dhe pas njoftimit sipas rregullave të së drejtës ndërkombëtare.

2. Në kushtet e gjendjes së jashtëzakonshme ose kur rrethanat nuk presin, ndalimi ka efekt të menjëhershëm por, sipas rastit, Ministria e Mbrojtjes ose ajo e Rëndit Publik marrin masa për largimin e njerëzve, të mjeteve dhe për moslejimin e hyrjes në zonën e ndaluar.

3. Kufizimi i veprimtarisë në sipërfaqe të vogla, për shkak të pengesave ose rreziqeve të tjera natyrore të përhershme, bëhet nga Administrata Detare, kryesisht ose me kërkesë të kapitenerisë, duke u pasqyruar në hartat detare.

4. Kufizimi i përkohshëm, në sipërfaqe të vogla detare, i veprimtarisë në objektet e punës së njeriut, për shkak të pengesave ose rreziqeve të përkohshme natyrore, bëhet nga kapiteneria e portit, duke bërë publikimin dhe njoftimin përkatës.

5. Zonat me kufizim të veprimtarisë detare bëhen të njohura me anë të njoftimeve e të publikimeve detare dhe rrethohen me mjetet ndihmëse detare.

6. Kategorizimi i sipërfaqes ujore dhe kriteret teknike të kufizimit të veprimtarisë detare bëhen sipas legjislacionit përkatës në fuqi.

Neni 91

Rregullimi i lëvizjeve brenda portit

1. Autoriteti Portual rregullon hyrjen e mjeteve lundruese në kalatë dhe në struktura të tjera të portit, si dhe të gjitha lëvizjet e mjeteve lundruese brenda portit.

2. Kapiteni i portit mund të nxjerrë një urdhër për një ose më shumë mjete lundruese për të dhënë shërbime shpëtimi për mjetet lundruese ose për personat në rrezik mbytjeje.

KREU II

SHËRBIMET PORTUALE

Neni 92

Shërbimi i pilotimit

1. Pilotimi është shërbimi i orientimit të mjeteve lundruese, për të lëvizur nga rada, në kanalin hyrës dhe në akuatoriumin e portit dhe lidhjen me kalatën.

2. Në çdo port të hapur të Republikës së Shqipërisë, Autoriteti Portual vendos një stacion pilotimi. Për hyrjen në port, kapiteni i mjetit lundrues duhet t'i dërgojë një kërkesë stacionit të pilotimit.

Neni 93

Përgjegjësia e pilotit

Piloti është përgjegjës para pronarit dhe operuesit të mjetit lundrues për dëmet e shkaktuara nga pasaktësia e të dhënave që i jep kapitenit të anijes dhe që kanë lidhje me të dhënat detare në zonën që piloton.

Neni 94

Shërbimi i rimorkimit

1. Rimorkimi është tërheqja ose shtyrja e mjetit lundrues në radë, gjatë kanalit të hyrjes në akuatorium deri në vendin e akostimit.
2. Rimorkimi në mjediset detare të përcaktuara në pikën 1 të këtij neni lejohet vetëm subjekte të licencuara, në përputhje me kontratën e lidhur.
3. Në raste avarie në det të hapur, lëvizja e mjetit lundrues me tërheqje nga një mjet tjetër, nuk quhet rimorkim në kuptim të këtij Kodi, por kryhet duke respektuar rregullat teknike të këtij shërbimi.
4. Shërbimi i rimorkimit kryhet, në çdo port të hapur, nga subjekti i autorizuar, sipas këtij Kodi, për një periudhë deri në 5 vjet.

Neni 95

Përgjegjësia për shërbimin e rimorkimit

1. Operuesi i rimorkiatorit është përgjegjës për dëmet e shkaktuara mjetit lundrues gjatë veprimeve të rimorkimit, përderisa të provojë se ai kishte marrë të gjitha masat e nevojshme për të shmangur dëmin në fjalë.
2. Mjeti lundrues që rimorkiohet është përgjegjës për dëmet e shkaktuara nga rimorkiatori gjatë veprimeve të rimorkimit, përveç rasteve kur ka marrë të gjitha masat e nevojshme për të shmangur dëmin.
3. Operuesi i rimorkiatorit dhe operuesi i mjetit lundrues të rimorkiuar janë, sipas rastit, bashkë ose veç e veç, përgjegjës për dëmet e shkaktuara palëve të treta.

KREU III AGJENTI DETAR

Neni 96

Kuptimi dhe funksioni

1. Agjenti detar është përfaqësues i pronarit operues, charteruesit të mjetit lundrues ose operuesit të transportit pa mjet lundrues për lidhjen, në emër e për llogari të tyre, të kontratave me objekt mjetet lundruese, si dhe përfaqësimin e tyre në konfliktet, që kanë lidhje me këto kontrata.
2. Për kontratat me objekt kalimin e pronësisë së mjeteve lundruese ose për veprime të tjera duhet prokurë e posaçme.
3. Përveç sa përcaktohet në këtë Kod, kontrata ndërmjet pronarit operues, charteruesit të anijes ose operuesit të transportit pa anije dhe agjentit detar, rregullohet në mbështetje të neneve përkatëse të Kodit Civil për përfaqësimin dhe kontratën e porosisë, përveç kur është parashikuar ndryshe ndërmjet tyre.

Neni 97

Prezumimi i fuqive të plota të agjentit

1. Agjenti detar mund të lidhë çdo kontratë për përfaqësuesin dhe në emër të tij edhe nëse nuk është parashikuar ndryshe në aktin e përfaqësimit.
2. I përfaqësuari nuk mund të kundërshtojë asnjë kufizim fuqie përfaqësimi të agjentit detar, përveç rasteve kur provohet që palët e treta kanë njohuri për kufizimet në fjalë për fuqitë e përfaqësimit.

Neni 98
Përfaqësimi përpara gjykatës

Agjenti detar, në kryerjen e detyrave të tij, mund të veprojë përpara gjykatave me cilësitë e tij, si përfaqësues i punëdhënësit, derisa ka lidhje me kontratën e përfunduar me punëdhënësin.

PJESA E KATËRT
VEPRIMTARITË NË MJETET LUNDRUESE

KREU I
EKUIPAZHI I MJETIT LUNDRUES

Neni 99
Ekuipazhi

(Ndryshuar fjalë në pikën 1 me ligjin nr. 11/2021, datë 1.2.2021)

1. Me ekuipazh kuptohet grupi i personave të regjistruar sipas legjislacionit në fuqi dhe në marrëdhënie punësimi me pronarin, që realizojnë veprimtarinë e mjetit lundrues që nga nisja, gjatë udhëtimit, në mbërritje në destinacion dhe deri në kthimin në portin e nisjes.

2. Çdo mjet lundrues shqiptar drejtohet nga një ekuipazh i mjaftueshëm dhe i aftë nga pikëpamja profesionale e sigurisë për jetën, për qëllimet e lundrimit që do të kryejë dhe duhet të mbetet në këtë gjendje gjatë gjithë periudhës së lundrimit.

3. Kapiteneria e portit nuk lejon lundrimin e mjeteve lundruese përderisa të jenë plotësuar me ekuipazh, në përputhje me kriteret e këtij Kodi.

4. Ekuipazhi mund të ndërrohet ose të shtohet në porte të tjera ose nga mjete lundruese në lundrim vetëm për nevoja të lundrimit.

Neni 100
Ekuipazhi minimal i sigurt
(Ndryshuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Çdo anije që mban flamurin e Republikës së Shqipërisë duhet të ketë në bord një ekuipazh minimal të mjaftueshëm për të garantuar operimin e sigurt të anijes, mbrojtjen e jetës njerëzore në det dhe mbrojtjen e mjedisit detar, në përputhje me kërkesat e *SOLAS Convention* dhe *STCW Convention*.

2. Ekuipazhi minimal përcaktohet nga Administrata Detare për çdo anije individualisht, duke marrë në konsideratë tipin, madhësinë, fuqinë motorike, nivelin e automatizimit, zonën e lundrimit, organizimin e shërbimit në bord dhe kërkesat për pushim dhe orë pune të ekuipazhit.

3. Administrata Detare lëshon për çdo anije dokumentin “*Minimum Safe Manning Document*”, i cili përcakton numrin dhe kualifikimin minimal të anëtarëve të ekuipazhit dhe është i detyrueshëm të mbahet në bord.

4. Pronari, operatori dhe kapiteni i anijes janë përgjegjës për respektimin në çdo kohë të kërkesave të ekuipazhit minimal, si dhe për sigurimin që anëtarët e ekuipazhit të jenë të certifikuar dhe të kualifikuar në përputhje me kërkesat e *STCW Convention*.

5. Administrata Detare siguron zbatimin, monitorimin dhe kontrollin e kërkesave për ekuipazhin minimal, në përputhje me Kodin për Zbatimin e Instrumenteve të IMO-s (*III Code*), duke përfshirë verifikimet, auditimet dhe masat korrigjuese në rast mospërputhjeje.

Neni 101
Nxënësit dhe praktikantët

1. Kapiteni mund të pranojë në mjetin lundrues, me leje të pronarit dhe me miratimin e kapitenerisë së portit ku ka qendrën, nxënës të shkollave detare dhe praktikantë të profesioneve detare, të cilët mund të kryejnë detyra vetëm në prani të anëtarit të ekuipazhit që ka dëshminë përkatëse.

2. Në mjetet lundruese të transportit të udhëtarëve nxënësit dhe praktikantët mund të jenë vetëm vëzhgues të veprimeve.

3. Nxënësit ose praktikantët, që janë në mjetin lundrues gjatë lundrimit, konsiderohen pjesëtarë të ekuipazhit me dallimet përkatëse në paga.

Neni 102
Rregullat për drejtimin e sigurt

Organi qendror shtetëror përgjegjës për detarinë, sipas rregulloreve ose akteve të tjera nënligjore drejtpërdrejt ose nëpërmjet Administratës Detare, ka të drejtë:

a) të përcaktojë masat për drejtimin e sigurt të mjeteve lundruese shqiptare dhe mjeteve ujore dhe për çështje të tjera të lidhura me to;

b) të përcaktojë nevojat në perspektivë për drejtues e specialistë të lundrimit dhe të sigurojë përgatitjen e tyre;

c) të japë certifikatat e aftësisë profesionale të detarëve të trajnuar;

ç) të krijojë dhe të drejtojë shkollën detare dhe trajnimin e tyre periodik;

d) të përcaktojë procedurat e nevojshme për bordin disiplinor dhe të shqyrtojë ankimet ndaj rekomandimeve të tij.

Neni 103
Përfjashtimet

Organi qendror shtetëror, përgjegjës për detarinë, mund të përfjashtojë një mjet lundrues ose klasë mjeteve lundruese nga kriteret e plotësimit të ekuipazhit për një periudhë të veçantë ose për një lundrim.

Neni 104
Bordi disiplinor

1. Bordi disiplinor është organ jopermanent, që krijohet për të shqyrtuar rastet e sjelljeve, veprimeve e qëndrimeve jo të rregullta e morale të detarëve në kryerjen e detyrës, në marrëdhëniet me drejtuesit e mjetit lundrues ose me pjesëtarët e tjerë të ekuipazhit.

2. Procedurat për krijimin dhe funksionimin e bordit disiplinor përcaktohen me akte nënligjore nga ministri përgjegjës për transportin.

Neni 105
Pezullimi dhe heqja e dëshmisë

1. Administrata Detare pezullon deri në 1 vit ose anulon certifikatën e lëshuar sipas nenit 42 dhe urdhëron që ajo të dorëzohet pranë Regjistrisë të Mjeteve Lundruese Shqiptare.

2. Kundër vendimit të Administratës Detare mund të bëhet ankim në gjykatën që ka në juridiksion portin ku është bërë regjistrimi.

Neni 106
Administrimi i amëzës së detarit

1. Në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare mbahet amëza e detarit, në të cilën pasqyrohen të gjithë emrat e detarëve me shtetësi shqiptare, që janë certifikuar nga Administrata Detare, ose kanë mbaruar shkollat e detarisë, pavarësisht nëse punojnë në anije shqiptare ose të huaja.

2. Për çdo detar, përveç të dhënave personale e profesionale, pasqyrohet edhe vendi i punës me ndryshimet dhe masat disiplinore.

3. Veprimet me amëzën e detarit kryhen nga ndihmësi i regjistruesit.

Pas regjistrimit në amëz, detarit i jepet dëshmia përkatëse dhe karta e detarit me numër të njëjtë me atë që ka në amëz.

4. Regjistri Detar dhe regjistruesi kanë të drejtë të verifikojnë në çdo mjet lundrues shqiptar rregullsinë e përbërjes së ekuipazhit për amëzën dhe, sipas rastit, kërkojnë nga pronari ose kapiteni i anijes marrjen e masave për rivendosjen e rregullit të shkelur.

5. Ndaj kërkesës së regjistruesit ose të inspektorit mund të bëhet ankim në Administratën Detare brenda 10 ditëve nga marrja e dëgjimit. Drejtpërdrejt ndaj kërkesës së inspektorit dhe regjistruesit ose ndaj përgjigjes së Administratës Detare mund të bëhet ankim në gjykatë brenda 30 ditëve nga marrja e dëgjimit.

Neni 107
Marrëdhëniet e punësimit

Në mjetet lundruese, pronë publike dhe private, marrëdhëniet e punësimit rregullohen sipas Kodit të Punës, përveç kur parashikohet ndryshe në këtë Kod.

Neni 108
Mosha e punësimit

Në mjetet lundruese shqiptare mund të punësohen persona, që kanë mbushur moshën 16 vjeç, ndërsa në mjetet e vogla të lundrimit persona që kanë mbushur moshën minimale, sipas Kodit të Punës.

Neni 109
Shtetësia e ekuipazhit

1. Ekuipazhi i mjetit lundrues shqiptar mund të përbëhet nga persona me shtetësi shqiptare, të huaj ose pa shtetësi.

2. Shtetasit e huaj ose pa shtetësi punësohen kur plotësojnë kërkesat ligjore për hyrjen dhe qëndrimin në Shqipëri.

Neni 110
Pengesat për punësim

1. Shtetasi i huaj, i cili ka pengesa për të hyrë në territorin e Republikës së Shqipërisë, nuk mund të punësohet.

2. I punësuar, shqiptar ose i huaj, nuk duhet të ketë pengesë për të hyrë në territorin e shteteve të itinerarit të mjetit lundrues, përveç rasteve kur është në kërkim ndërkombëtar.

Neni 111
Vdekjet gjatë lundrimit

1. Kur një detar vdes gjatë lundrimit, trupi i tij duhet të ruhet në mjetin lundrues dhe t'i dorëzohet zyrtarëve përkatës në portin e parë të mbërritjes për varrim.
2. Kur nuk mund të ruhet për mungesë kushtesh ose kohëzgjatje të lundrimit, kapiteni bën varrimin në det, në përputhje me traditat detare.
3. Rregullat e mësipërme vlejnë edhe për vdekjen e personave të tjerë gjatë lundrimit.
4. Me vdekjen e detarit, kur anija nuk kthehet në Shqipëri, kapiteni, me mbërritjen e anijes në portin tjetër, mund të njoftojë nëpunësin përkatës dhe ta dorëzojë atë në ruajtje te ky person, për të vepruar në mbështetje të ligjeve shqiptare në fuqi.

Neni 112
Shpenzimet për trajtimin mjekësor dhe vdekjen

Kur një detar i anijes shqiptare, gjatë lundrimit ose në portin e huaj, merr një trajtim mjekësor që është i domosdoshëm për të ruajtur shëndetin, që nuk mund të shtyhet pa rrezikuar shëndetin e jetën e tij, si dhe për rastet e vdekjes në lundrim, shpenzimet përballohen nga punëdhënësi.

Neni 113
Sendet në pronësi të detarit të vdekur ose të humbur në bordin e mjetit lundrues

1. Kur detari i një mjeti lundrues shqiptar humbet ose vdes gjatë lundrimit, kapiteni i anijes, lidhur me pronësinë e tij, vepron si më poshtë:
 - a) përcakton dhe merr në dorëzim çdo send personal, vlerë monetare, letër me vlerë ose dokument, që i përket detarit të humbur në bordin e anijes, i regjistron ato në ditarin e anijes me përshkrimet përkatëse, në lloj, cilësi, sasi e vlerë;
 - b) përlllogarit pagat që kishte për të marrë dhe shumën e zbritjeve, në rast se ka.
2. Veprimet e mësipërme kryhen në prani të një oficeri dhe të dy anëtarëve të ekuipazhit, me të cilët përpilohet “deklarata e sendeve në pronësi” të detarit, e cila nënshkruhet nga të pranishmit.
3. Objektet, që i përkasin mjetit lundrues, kthehen në magazinë dhe dokumenti vërtetues i bashkëlidhet deklaratës.
4. Veprimet e mësipërme pasqyrohen në ditarin e mjetit lundrues.

Neni 114
Dorëzimi i sendeve në pronësi së detarit të vdekur a të humbur

1. Sendet, letrat me vlerë dhe dokumentet e detarit të vdekur a të humbur i dorëzohen nga kapiteni, brenda 48 orëve nga mbërritja në portin ku ka qendrën mjeti lundrues, bashkëshortit, prindërve ose fëmijëve të të vdekurit a të humburit dhe u dorëzon atyre dy kopje të shkresës së vërtetuar nga noteri.
2. Njëërën kopje të shkresës kapiteni ia dorëzon të ngarkuarit me amëzën e detarit.
3. Në mungesë të personave të mësipërm, kapiteni bën dorëzimet tek i ngarkuari me amëzën e detarit, të cilit i dorëzon edhe “deklaratën e sendeve në pronësi” të detarit.
4. Për veprimet e mësipërme kapiteni merr vërtetim nga mbajtësi i amëzës.

Neni 115
E drejta për t'u ankuar

1. Kur një detar, gjatë kohës që është në një mjet lundrues shqiptar, njofton kapitenin e anijes se ai dëshiron të bëjë një ankesë në organet përkatëse kundër tij ose pjesëtarëve të ekuipazhit, kapiteni, sa më shpejt që është e mundur, e lejon atë të shkojë në breg, për të bërë këtë ankesë.

2. Kur ligji e quan të vlefshme ankesën verbale, detarit i sigurohet komunikimi me mjetet teknike përkatëse.

3. Për ankesat që nuk kanë lidhje me veprimtarinë detare, ky rregull ka vlerë vetëm kur detari rrezikon të humbasë afatet ligjore të ankimit.

Neni 116
Mënyrat e punësimit

1. Kapiteni i mjetit lundrues, oficerët dhe specialistët punësohen në periudha kohe të caktuara e, në raste të veçanta, edhe vetëm për një lundrim.

2. Detarët, si rregull, punësohen për lundrime të caktuara.

3. Punësimi për shërbimet e mjetit lundrues në port bëhet edhe me akord ose me orë pune për persona, që nuk janë pjesëtarë të ekuipazhit.

Neni 117
Lidhja e marrëveshjes së punësimit të ekuipazhit

1. Marrëveshja e punësimit lidhet ndërmjet kapitenit të mjetit lundrues shqiptar dhe detarit. Marrëveshja lidhet me shkrim, në mënyrë individuale ose me të gjithë ekuipazhin.

2. Në mjetin lundrues, pronë private, marrëveshja e punësimit me një person duhet të lidhet nga kapiteni, pasi merret pëlqimi paraprak nga pronari.

3. Për mjetet lundruese, pronë publike, zbatohen paraprakisht rregullat e përgjithshme të punësimit.

4. Në mjetet e vogla të lundrimit zbatohen rregullat e përgjithshme të marrëveshjes së punësimit, sipas Kodit të Punës.

Neni 118
Përmbajtja e marrëveshjes së punësimit të ekuipazhit

Marrëveshja e punësimit të ekuipazhit, e nënshkruar ndërmjet kapitenit dhe çdo të punësuar, duhet të përmbajë:

- a) datën dhe vendin ku lidhet marrëveshja;
- b) emrin e anijes, portin ku ka qendrën, pronarin dhe kapitenin e anijes;
- c) identitetin e të dhënat personale të të punësuarit, numrin e kartës së detarit;
- ç) vendin, datën e fillimit dhe të përfundimit të marrëveshjes;
- d) portet në të cilat nuk mund të zbarkohet i punësuar;
- dh) detyrën dhe pagën për secilin detar;
- e) përcaktimet për të drejtat fakultative të këtij Kodi;
- ë) termat e tjerë, për të cilët palët mund të bien dakord.

Neni 119
Zbatimi i marrëveshjes

1. Në fillim të çdo udhëtimi kapiteni vendos një kopje të marrëveshjes në një vend të dukshëm të mjetit lundrues për të gjithë ekuipazhin.

2. Çdo ndryshim i marrëveshjes detare të punësimit, përveç plotësimeve për itinerarin e lundrimit, zëvendësim ose marrje personash në punë pas nisjes së parë të mjetit lundrues, do të jetë pa efekt përderisa të provohet që është bërë me dëshirën e të gjithë personave të interesuar me anë nënshkrimit të posaçëm.

3. Pretendimet për njohje ose mbrojtje të të drejtave, që garantohen nga ky Kod janë të pranueshme në çdo rast, ndërsa të drejtat fakultative janë të pranueshme kur përmenden shprehimisht në tekstin e marrëveshjes.

Neni 120

Përfundimi i marrëveshjes

1. Përfundimi i marrëveshjes së punësimit bëhet:

- a) me mirëkuptimin e palëve;
- b) kur i punësuari bëhet i paaftë fizikisht për detyrën e përcaktuar në marrëveshje ose ka paaftësi të përkohshme për më tepër se gjashtë muaj;
- c) për mungesë kushtesh ose kur krijohen të tilla, ose pengesë ligjore për veprimtari detare;
- ç) kur del i paaftë profesionalisht nga testimet;
- d) kur është marrë masë disiplinore për zgjidhjen e marrëveshjes së punësimit;
- dh) me humbjen ose daljen jashtë përdorimit të anijes;
- e) kur i punësuari urdhërohet të zbarkohet;
- ë) kur mbush moshën për pension pleqërie, me përjashtim të rastit kur është në gjendje shëndetësore të mirë dhe kapiteni vendos ta mbajë;
- f) me vdekjen e detarit.

2. Për zbarkimin jashtë vullnetit të tij, i punësuari mund të bëjë ankim në bordin disiplinor ose drejtpërdrejt në gjykatë brenda 10 ditëve nga dhënia e dëshmisë.

Neni 121

Dëshmia e zbarkimit

1. Në mbështetje të njërit ose të disa rasteve të parashikuara në nenin 120, kapiteni i jep të punësuarit një dëshmi ku saktësohen periudha e shërbimit, vendi, data dhe shkaku i zbarkimit, leja vjetore etj., si dhe të drejtat e detyrimit financiar të të punësuarit.

2. Të zbarkuarit i kthehet edhe dëshmia e detarit ose certifikata e oficerit.

Neni 122

Zbarkimi kur mjeti lundrues ndryshon regjistrin

Kur për një mjet lundrues shqiptar ndryshon regjistri me transferim, çdo detar i punësuar duhet të zbarkohet, përveç rastit kur pranon me shkrim për vazhdimin e punësimit.

Neni 123

Pasojat e largimit të paligjshëm nga puna

Kur organi përkatës, që shqyrton ankimin, e gjen zbarkimin e detarit të pabazuar në ligj, përveç dhënies së pagës për kohën e mbetur pa punë, mund të detyrojë punëmarrësin për zhdëmtim deri në 3 muaj pagë.

Neni 124

Të dhënat e lundrimit dhe lista e ekuipazhit

1. Kapiteni i anijes shpall në një vend të dukshëm të anijes listën e ekuipazhit, të nënshkruar prej tij para nisjes, të cilën e plotëson gjatë lundrimit, deri në kthimin në portin e nisjes, ku përcakton:

a) numrin dhe datën e regjistrimit të anijes, tonazhin bruto e neto, gjatësinë e saj, destinacionin, si dhe qëllimin e udhëtimit;

b) emrat, datat dhe vendin e lindjes për të gjithë ekuipazhin, vendin e punës ose të detyrës në anije, datat e vendin e imbarkimit në anije;

c) emrin e çdo anëtari të ekuipazhit që largohet nga anija, shoqëruar me datën, vendin, shkaqet dhe rrethanat e largimit;

ç) emrin e çdo anëtari të ekuipazhit që plagoset, vritet ose humbet, duke përcaktuar kohën, vendin dhe shkaqet.

2. Për anijet, që lundrojnë vetëm brenda ujërave të brendshme, dokumenti i mësipërm duhet të dorëzohet nga kapiteni ose pronari, në kapitenerinë e portit ku ka qendrën anija jo më vonë se 30 qershori, kurse për ato që udhëtojnë jashtë ujërave territoriale brenda 31 dhjetorit të çdo viti.

3. Kur një anije shqiptare humbet ose braktiset, kapiteni i anijes, zëvendësi i tij ose pronari, sa më shpejt të jetë e mundur, dorëzojnë në kapitenerinë e portit ku ka qendrën anija listën e ekuipazhit të zbarkuar në kohën e humbjes ose të braktisjes.

Neni 125

Regjistrimi i ekuipazhit

1. Kapiteni i mjetit lundrues, përpara nisjes së mjetit lundrues për lundrim nga porti ku ka qendrën, në çdo itinerar i dorëzon kapitenerisë së portit njoftimin zyrtar për ekuipazhin e tij të lundrimit.

2. Kur gjatë lundrimit me transbordim ose në porte të tjera ndryshohet ekuipazhi me lënie, shtesa ose zëvendësime, bëhet njoftimi i menjëhershëm e i drejtpërdrejtë i kapitenerisë së portit ku ka qendrën mjeti lundrues dhe i pronarit, e në pamundësi njoftimi nëpërmjet kapitenerisë së portit më të afërt dhe kur nuk e lejon ligji i vendit përkatës, menjëherë me kthimin në portin ku ka qendrën pronari dhe mjeti lundrues.

Neni 126

Koha dhe mënyra e pagesës

1. Kapiteni ose pronari i mjetit lundrues shqiptar duhet t'u paguajë pagat, brenda dy ditëve pas mbërritjes së mjetit lundrues në portin ku ka qendrën, sipas rastit, ekuipazhit ose një detari që zbarkohet me një llogari të plotë të pagës që i takon me zbritjet përkatëse.

2. Pas marrjes së pagës detari nënshkruan një dokument lirimi, duke vërtetuar se nuk ka pretendime financiare për lundrimet e kaluara ose punësimin. Dokumenti duhet të nënshkruhet edhe nga kapiteni ose pronari i mjetit lundrues.

Neni 127

Përgjegjësia e regjistruesit detar për pagën

1. Mosmarrëveshja për pagat ndërmjet kapitenit dhe secilit pjesëtar të ekuipazhit ngrihet përpara regjistruesit detar, e shoqëruar me kërkesën me shkrim të të dyja palëve.

2. Regjistruesi, pasi dëgjon palët, kërkon sqarimet nga pronari e nëpunësit e tij, kapiteni,

oficerët, anëtarët e ekuipazhit ose çdo person që ka dijeni për çështjen. Ai shqyrton ditarin e mjetit lundrues dhe dokumentet e tjera për çështjen dhe vendos në bazë të këtij Kodi dhe të akteve të dala në zbatim të tij, si dhe të dispozitave të tjera ligjore.

3. Kundër vendimit të regjistruarit detar mund të bëhet ankim brenda 10 ditëve në gjykatën e vendit, ku ka qendrën mjeti lundrues.

Neni 128

Kursi i këmbimit të monedhës për pagën e detarit

Kur në marrëveshjen e ekuipazhit parashikohet që pagesa e detarit ose një pjesë e saj bëhet në një monedhë të huaj, çdo pjesë e pagës së tij në monedhën e kërkuar duhet të bëhet me kursin e këmbimit në kohën dhe vendin ku kryhet pagesa.

Neni 129

Paga kur përfundon punësimi

1. Kur punësimi përfundon përpara afatit në një port të huaj për paaftësi shëndetësore, detari ka të drejtën e pagës për kohën e shërbimit, deri në kthimin e mjetit lundrues në portin ku ka qendrën dhe shpenzimet e kthimit në atdhe.

2. Kur shërbimi i detarit përfundon përpara datës së përcaktuar në marrëveshje për defekt të rëndë, dalje jashtë përdorimit, shkatërrim të mjetit lundrues ose mbetje në cektinë, ai ka të drejtë të marrë pagat për një periudhë deri në dy në muaj në masën që do të merrte po të punonte, si dhe shpenzimet për kthimin në atdhe, përveç rasteve kur siguron ose i sigurohet punësim tjetër.

3. Çdo parashikim i kundërt në kontratën e punësimit është i pavlefshëm.

Neni 130

Pavarësia e pagës nga navlloni

1. E drejta mbi pagën nuk varet nga të ardhurat e navllonit dhe çdo detar e nxënës, në mbështetje të rregullave të tjera të ligjit dhe të kushteve të zbatueshme për rastin, do të kenë të drejtë ta kërkojnë atë edhe nëse nuk është marrë navlloni.

2. E drejta e pagës humbet në rastet e humbjes së mjetit lundrues, rënies në cektinë, kur vërtetohet fajësia ose mundësia e shpëtimit të mjetit lundrues dhe e ngarkesës.

3. Kur një detar ose nxënës vdes, paga e pamarrë përfitohet si në rastin e vdekjes së detarit gjatë lundrimit, sipas nenit 113 të këtij Kodi.

Neni 131

Paga kur refuzohet detyra

Detari nuk ka të drejtë page kur, gjatë periudhës së marrëveshjes së punësimit, refuzon punën ose kur është paraburgosur, sipas legjislacionit shqiptar ose të huaj.

Neni 132

Rastet e përjashtimit nga paga për paaftësi në punë

Kur detari është i paaftë të kryejë detyrën dhe vërtetohet se paaftësia është shkaktuar me vetëdashje, për faj të tij ose nga një sëmundje e fshehur nga ai me qëllim në kohën që do të punësohej, nuk ka të drejtën e pagës gjatë periudhës së paaftësisë.

Neni 133

Pushimet, lejet dhe festat zyrtare

1. Kapitenët dhe oficerët kanë të drejtën e lejes vjetore të pagueshme për 60 ditë, ndërsa anëtarët e tjerë të ekuipazhit për 30 ditë për çdo dymbëdhjetë muaj shërbimi ose pune të vitit kalendarik, që realizohet jashtë mjetit lundrues.

2. I gjithë ekuipazhi ka të drejtën e pushimit dyditor javor e në festat zyrtare, të cilat realizohen në mjetin lundrues dhe, kur nuk është e mundur, i shtohen lejes vjetore.

3. Leja vjetore gëzohet jo më vonë se 6 muaj pas plotësimit të periudhës 12-mujore e me kalimin e këtij afati kompensohet detyrimisht me pagën e periudhës përkatëse.

4. Kur vërtetohet se kanë qenë mundësitë e dhënies së lejes në afatet e mësipërme, veç kompensimit jepet edhe një dëmshpërblim prej një page mujore.

Neni 134

Kriteret e përllogaritjeve

1. Koha ditore e punës është 8 orë në 24 orë, por që mund t'i kalojë këta kufij, duke respektuar kohën maksimale të punës së një jave dhe, kur është e pamundur, kompensohet me pagesë të veçantë, sipas kriterëve të përcaktuara në akte nënligjore.

2. Periudha e qëndrimit të mjetit lundrues në portin e huaj dhe në portin ku ka qendrën mjeti lundrues, kur punohet për shërbimet në të, si dhe ndërprerjet e punës jo për faj të detarit, përllogariten në afatin 12-mujor të lejes vjetore.

3. Për periudhë shërbimi më pak se 12 muaj, janë të njëjtat të drejta, por të përcaktuara proporcionalisht.

4. Kohëvazhdimi i punës për efekt të lejes vjetore fillon prej largimit nga porti i qendrës së mjetit lundrues, deri në kthim, duke vlerësuar kohë pune edhe kohën e kthimit individual jashtë anijes, si dhe kohën e qëndrimit të detyrueshëm në det ose në vende të tjera, jo për faj të tij.

5. Koha e lejes vjetore nuk përcaktohet në marrëveshjet e punës, por jepet në bazë të kërkesave të veprimtarisë detare.

6. Detari mund të thirret nga leja me pagesë kur anija është në portin ku ka qendrën, kur puna nuk mund të përballohet me pjesëtarët e tjerë të ekuipazhit, në rastet e forcës madhore ose në gjendjet e jashtëzakonshme.

7. Në bazë të marrëveshjes ndërmjet pronarit të mjetit lundrues dhe detarit pagesa në dorë mund të garantohet për leje në rrethana të veçanta ose lejet mund të mbledhen dhe të kryhen.

8. Në rastet e vdekjeve të të afërmeve detari ka të drejtën e preferencës së lejes vjetore të pakryer e, në pamundësi, të lejes së papagueshme.

9. Për shkaqe të arsyeshme, pronari mund të refuzojë të japë lejen në datën e kërkuar nga detari.

10. Marrëveshja e punës, në të cilën një detar heq dorë nga të drejtat e mësipërme, është e pavlefshme për sa u përket këtyre të drejtave.

KREU II

KAPITENI I MJETIT LUNDRUES

Neni 135

Emërimi dhe zëvendësimi

1. Kapiteni i mjetit lundrues caktohet nga pronari ose organi përkatës i shoqërisë publike

ose private, së cilës i përket anija.

2. Kur kapiteni pushon së qeni në komandë të mjetit lundrues, për largim ose paaftësi shëndetësore, e drejta e komandimit i kalon oficerit të parë të anijes ose të ngarkuarit nga pronari.

3. Kur kapiteni vdes ose nuk dëshiron të kalojë komandën, atë e merr zëvendësi i caktuar nga pronari e, në mungesë të tij, përkatësisht, oficeri i parë ose detari me i vjetër.

4. Kur kapiteni i anijes bëhet i paaftë për komandim, për shkak të gjendjes shëndetësore dhe nuk pranon t'ia kalojë komandën zëvendësit të caktuar nga pronari ose oficerit të parë, vë në dijeni pronarin e, në pamundësi, kapitenerinë e portit ku ka qendrën anija dhe vepron sipas udhëzimeve të dhëna prej tyre.

5. Zëvendësi i kapitenit merr prej tij ose me nismë për veprim dëshminë e flamurit dhe dokumentet e tjera përkatëse për lundrimin e anijes dhe ekuipazhin.

6. Para largimit ose dorëzimit të detyrës, kapiteni pasqyron në ditarin e anijes veprimet e tij, shkaqet e largimit, emrin e zëvendësuesit dhe procedurën e dorëzimit të dokumenteve, në të kundërt, këto shënime bëhen nga zëvendësuesi.

Neni 136

Shtetësia e kapitenit të anijes shqiptare

(Ndryshuar pika 1 me ligjin nr. 10 483, datë 17.11.2011; ndryshuar me ligjin nr. 11/2021, datë 1.2.2021)

1. Kapiteni i anijes shqiptare duhet të jetë shtetas shqiptar apo shtetas i një shteti të Bashkimit Evropian, ose shtetas i një shteti anëtar të Organizatës për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik.

2. Organi shtetëror qendror që mbulon detarinë ka të drejtë të lejojë shtetasin e huaj si kapiten anijeje, për anijet pronë të subjekteve të huaja.

3. Përcaktimet e pikës 1 të këtij neni nuk zbatohen për mjetet lundruese turistike dhe të argëtimit të përcaktuara nga legjislacioni përkatës si të tilla.

Neni 137

E drejta e kapitenit për punësimin e detarëve

1. Punësimi dhe zbarkimi i anëtarëve të ekuipazhit të anijes shqiptare bëhen vetëm nga kapiteni.

2. Një person nuk mund të punësohet, në rast se kundërshton pronari, dhe kërkesa e tij për zbarkimin e një pjesëtari të ekuipazhit është e detyrueshme për kapitenin.

Neni 138

Autoriteti i kapitenit

1. Kapiteni, gjatë gjithë kohës, duhet të jetë në komandën e anijes dhe përgjegjës për drejtimin e ekuipazhit dhe të lundrimit. Ai duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për lundrimin dhe sigurinë teknike të anijes, si dhe për mbajtjen e rregullit në bordin e anijes.

2. Urdhrat e dhënë nga kapiteni, brenda përgjegjësi të njohura nga ky Kod dhe legjislacioni në fuqi për fushën e detarisë, duhet të zbatohen, pa asnjë rezervë, nga të gjithë personat në bord.

3. Kapiteni mund të marrë masa disiplinore ndaj një anëtari të ekuipazhit, i cili nuk zbaton rregullat e detyrës ose të shërbimit.

4. Kapiteni është personi përgjegjës për vendosjen e kundërvajtjeve të caktuara

administrative, që lidhen me veprimtarinë detare.

5. Llojet e shkeljeve disiplinore e të kundërvajtjeve administrative dhe masat në kompetencë të kapitenit të anijes, si dhe procedurat përkatëse, përcaktohen në legjislacionin përkatës për fushën e detarisë.

Neni 139

Autoriteti i kapitenit në ngjarjet penale

1. Kur gjatë lundrimit ka të dhëna të dukshme se po tentohet, është kryer ose menjëherë pas kryerjes së një vepre penale, që ka lidhje me sigurinë e anijes, rrezikimin e personave në bord ose pasurisë së tyre, nga persona në bord ose që hyjnë nga jashtë, kapiteni merr masa për parandalimin e ngjarjes ose për vënien para përgjegjësisë së autorit, duke e arrestuar në flagrancë dhe vendosjen e tij në një vend të sigurt deri në portin ku ka qendrën anija.

2. Kur për shkak të largësisë, i arrestuari rrezikohet, në portin më të afërt, veprohet sipas orientimeve të kapitenerisë së portit të qendrës së anijes, ose në pamundësi, të përfaqësive, diplomatike ose konsullore shqiptare e, në mungesë të tyre, të autoriteteve të portit ku ndalon anija.

3. Për realizimin e kësaj të drejte, kapiteni përdor çdo lloj force e mjete të arsyeshëm dhe kërkon ndihmën e të gjithë anëtarëve të tjerë të ekuipazhit.

Neni 140

Nevojat shtesë për ushqimet dhe ujin në anije

Kur gjatë lundrimit del se ushqimet dhe rezervat e ujit nuk mjaftojnë deri në portin më të afërt, edhe jashtë itinerarit, kapiteni, për ruajtjen e jetës së njeriut në bord, mund të racionojë ushqimin dhe ujin dhe të rekuizojë të gjitha ushqimet dhe ujin, që janë pronë e personave ose që ndodhen në ngarkesë dhe që mund të përdoren si ushqim ose për pirje, duke ia shpërndarë të gjithë personave në anije. Vlera e ushqimeve ose e pijeve, të rekuizuara nga kapiteni, u rimbursohet pronarëve të ligjshëm nga pronari i anijes.

Neni 141

Financimet shtesë deri në përfundimin e lundrimit

1. Kur gjatë lundrimit anija nuk ka gjendje financiare për riparimin e anijes, furnizimin ose mjekimin e ekuipazhit ose të pasagjerëve dhe nuk mund të marrë udhëzime ose ndihmë nga pronari, kapiteni mund të shesë pjesë të pronës së anijes që nuk rrezikojnë lundrimin, ose pjesë të ngarkesës, për financimin e nevojshëm deri në përfundimin e udhëtimit me sa më pak shpenzime.

2. Në bazë të rregullave të avarisë së përgjithshme, të shpëtimit ose të neneve të tjera të këtij Kodi, vlera e mallit të shitur rimbursohet nga pronari i anijes ndaj pronarit të mallit.

KREU III

KUSHTET E PUNËS DHE TË JETESËS NË ANIJE

Neni 142

Rregullat e sigurimit në punë

Me rregullore të posaçme, të miratuar nga drejtuesi i organit qendror shtetëror që mbulon detarinë, përcaktohen kërkesat dhe masat e sigurisë së punës të detarëve, që në çastin

e hyrjes në anije dhe konkretisht:

- a) për mirëmbajtjen dhe inspektimin e çdo aparature, makinerie e pajisjeje për gjendjen teknike, kushtet e përdorimit dhe testimin e përdoruesve;
- b) duke kërkuar ndalimin ose rregullimin e përdorimit të çdo veshjeje mbrojtëse ose pajisjeje;
- c) duke kërkuar parashikimin dhe përdorimin e çdo veshjeje ose pajisjeje mbrojtëse;
- ç) për të kufizuar orët e punës së detarit në çdo punë të veçantë ose në çdo rrethanë të veçantë;
- d) për dokumentimin e ngjarjeve dhe raportimin e dëmtimeve dhe ndihmën e parë që u jepet detarëve të dëmtuar;
- dh) për instruktimin e ekuipazhit.

Neni 143

Kontrolli dhe ekzaminimi mjekësor

1. Ekzaminimi i aftësive shëndetësore është kërkesa paraprake për pranimin e detarit në shkollat detare, në kurset e aftësimit, në dhënien e certifikatës profesionale, të regjistrimit në amëz dhe lidhjes së marrëveshjes së punës në anije.

2. Kur ekzaminimi i fundit është kryer brenda tri muajve nuk ka vend për riekzaminim për efekt të hallkave të mëpasme.

3. Me kërkesë të pronarit, kapitenit të anijes, regjistruarit dhe regjistrarit detar, komisioni bën në çdo kohë kontrollin shëndetësor të detarëve të veçantë, ndërsa ekuipazhet në tërësi kontrollohen një herë në vit, përveç kontrolleve për raste të jashtëzakonshme.

4. Ndaj vendimit të komisionit mund të bëhet ankim brenda 10 ditëve te drejtuesi i organit qendror shtetëror që mbulon shëndetësinë dhe ndaj përgjigjes së tij ose drejtpërdrejt mund të bëhet ankim në gjykatë, në çdo rast, brenda 10 ditëve nga marrja e tij.

5. Mënyra dhe koha e ekzaminimit të kontrollit të drejtuesve të anijes dhe kontrollet e mjekut të anijes përcaktohen me rregulla të veçanta.

Neni 144

Jetesa e ekuipazhit në anije

Kushtet e jetesës së ekuipazheve në anijet shqiptare miratohen nga komisioni shëndetësor i projekteve të anijeve dhe kanë të bëjnë:

- a) me pozicionet e vendeve të fjetjes;
- b) me hapësirën minimale për person në ndarjet e fjetjes;
- c) me pajisjet e domosdoshme për fjetjen dhe vendet e tjera të përdorimit të përbashkët;
- ç) me masat për mbrojtjen e ekuipazhit nga dëmtimet, të nxehtit, të ftohtit dhe zhurmat në anije;
- d) me pajisjet për ujë, nxehtësi, ndriçim, ventilim dhe pajisjet sanitare;
- dh) me masat për mirëmbajtjen dhe riparimin e vendeve, instalimeve e të pajisjeve;
- e) me ndalimin e përdorimit të instalimeve e pajisjeve sipas qëllimeve, për të cilat ato janë projektuar dhe vendosur;
- ë) me ndalimin e ndryshimeve të mjediseve të anijes, pa pëlqimin e organit që ka miratuar projektin dhe komisionin mjekësor;
- f) me kontrollin periodik ose të posaçëm për respektimin e kërkesave të mësipërme dhe masat e nevojshme.

Neni 145

Rregullat për mbajtjen e ilaçeve

1. Organet shtetërore qendrore, që mbulojnë detarinë dhe shëndetësinë, përcaktojnë rregullat për mjetet e ndihmës mjekësore dhe medikamentet e domosdoshme në lloj e sasi, mënyrën e administrimit të tyre, pajisjet dhe manualët praktike të ndihmës mjekësore, që pronari ose kapiteni i çdo anijeje duhet t'i ketë të siguruara gjatë lundrimit.
2. Kapiteneria e portit, mbikëqyrësit dhe komisioni mjekësor kanë të drejtë të ndalojnë daljen e anijes në lundrim për mosrespektim të këtyre rregullave.

Neni 146

Ushtrimi i besimit fetar

Pronari dhe kapiteni nuk mund të ndalojnë pjesëtarët e ekuipazhit ose udhëtarët në ushtrimin e riteve të besimit fetar në vende të caktuara, pa penguar veprimet në anije dhe që nuk prishin qetësinë ose që bien ndesh me besimin fetar të pjesëtarëve të tjerë të ekuipazhit ose të udhëtarëve.

Neni 147

Ushtrimi i veprimtarive shoqërore dhe e drejta e grevës

1. Pronari dhe kapiteni mund të lejojnë anëtarët e ekuipazhit dhe udhëtarët të kryejnë veprimtari individuale, që kanë lidhje me pikëpamjet e tyre shoqërore ose veprimtari kolektive festive në vende të caktuara, pa penguar lundrimin dhe pa shqetësuar të tjerët.
2. Gjatë lundrimit janë të ndaluara format e protestës ose veprimtaritë kolektive në mjediset e punës ose ato të përbashkëta.
3. Kapiteni, oficerët, marinarët, kryemotoristi, tekniku i ndërlidhjes, mjeku dhe kuzhinieri në anijet e udhëtarëve nuk mund të braktisin detyrën për motive sindikale dhe në çdo rast tjetër, pa lejen e pronarit ose të kapitenit.
4. Kur braktisja e detyrës përmban elemente të veprës penale, kapiteni urdhëron arrestimin në flagrancë.
5. Rastet e tjera të shkeljes së këtyre rregullave përbëjnë kundërvajtje administrative dhe ndëshkohen në përputhje me aktet ligjore dhe nënligjore në fuqi.

KREU IV

DOKUMENTET E ANIJES

Neni 148

Ditari i anijes

1. Në anijet shqiptare mbahet ditar, në të cilin bëhen shënime sa më shpejt të jetë e mundur për faktet dhe rrethanat e ndodhura gjatë lundrimit, duke saktësuar edhe rastet kur nuk ka gjë për të shënuar.
2. Çdo shënim në ditar duhet nënshkruar nga kapiteni dhe nga anëtarët e tjerë të ekuipazhit. Për raste sëmundjesh, plagosjesh ose vdekjesh shënimi nënshkruhet nga mjeku i anijes.
3. Çdo shënim në ditar pranohet si një evidencë prove e faktit të ndodhur.
4. Për ruajtjen e ditarit në raste fatkeqësish në anije ka kuti të posaçme, që mbron nga uji ditarin dhe pluskon në sipërfaqe.
5. Në rastet e mbytjes së anijes, ditari merret nga kapiteni ose personi i caktuar prej tij

dhe dorëzohet në kapitenerinë e një porti shqiptar, te përfaqësuesi diplomatik ose konsullor shqiptar në shtetin ku ka ndodhur ngjarja e në pamundësi në kapitenerinë e çdo porti e në organet e policisë së shtetit të huaj.

6. Në raste të skajshme ditari hidhet në det me kutinë e posaçme.

Neni 149

Shënimet në ditarin e anijes

Kapiteni i anijes duhet të bëjë shënimet ose të ndërhyjë që shënimet të bëhen në ditarin e anijes:

- a) për emrat dhe kualifikimin e secilit anëtar të ekuipazhit;
- b) për rastet e sëmundjes, të dëmtimit ose plagosjes, që i ndodh anëtarëve të ekuipazhit, diagnozën dhe trajtimin mjekësor ose refuzimin e mjekimit;
- c) për lindjen ose vdekjen gjatë lundrimit;
- ç) për emrin e secilit anëtar të ekuipazhit që nuk është më anëtar i tij edhe për arsye vdekjeje, duke shënuar vendin, kohën si dhe mënyrën se si u shkaktua;
- d) për pagat e detarit, i cili vdes gjatë udhëtimit, si dhe shumën e zbritjeve për detyrimet financiare;
- dh) për çdo rast përplasjeje me ndonjë anije tjetër dhe rrethanat në të cilën ndodhi ajo;
- e) për datën dhe kohën e stërvitjeve me sanallet e shpëtimit, ose kundër zjarrit, që bëhen në bordin e anijes;
- ë) për datën dhe kohën e paraqitjes në anije të të dhënave të veçanta, si peshkimi dhe bordi i lirë;
- f) për çdo dënim të shpallur nga gjykata për anëtarët e ekuipazhit;
- g) për çdo veprim a sjellje, të kryer nga anëtarët e ekuipazhit, të cilët mund të vihen para përgjegjësisë ligjore;
- gj) për çdo dënim që ekzekutohet në bordin e anijes;
- h) për dënimet administrative të tij;
- i) për rastet e tjera të përcaktuara në këtë Kod, që shënohen ose shihen të arsyeshme nga kapiteni.

Neni 150

Dorëzimi i ditarit të anijes

Kapiteni ose pronari i një anijeje shqiptare duhet të dorëzojë ose t'ia transmetojë këtë ditar ose ditarët, në bazë të periudhës së përcaktuar në marrëveshjen e ekuipazhit, kapitenerisë së portit ku ka qendrën anija, brenda 7 ditëve nga zbarkimi i ekuipazhit.

Neni 151

Dorëzimi i ditarit me ndryshimin e pronësisë së anijes dhe kur anija humbet ose braktiset

Kur, për arsye të transferimit të pronësisë së anijes, ndryshimit të veprimtarisë së saj ose braktisjes, ditari nuk është i vlefshëm, kapiteni ose pronari i anijes duhet që brenda një muaji, kur anija është në Shqipëri, dhe brenda gjashtë muajve, kur anija është jashtë Shqipërisë, t'ia dorëzojë kapitenerisë së portit ku ka qendrën anija.

Neni 152

Përgjegjësitë për ditarin e anijes

1. Kapiteni e në mungesë të tij zëvendësuesi, për mosmbajtje të ditarit dhe plotësim të pasaktë ose të parregullt të tij, mban përgjegjësi disiplinore dhe administrative, në bazë të akteve nënligjore të nxjerra nga ministri përgjegjës për transportin, përveç rasteve kur ka vend për përgjegjësi penale.
2. Ndaj personit të ngarkuar për ruajtjen e ditarit, ose dhe ndaj shkaktarit për humbje ose dëmtim nga pakujdesia të ditarit, merren masa disiplinore dhe administrative, në bazë të rregullave për veprimtaritë detare.
3. Veprat e mësipërme të bëra me dashje, si dhe falsifikimi i ditarit, dënohen sipas Kodit Penal.

Neni 153

Lindjet, vdekjet dhe humbjet në bordin e anijes

1. Lindjet dhe vdekjet në bordin e anijes së akostuar në portet shqiptare vlerësohen se kanë ndodhur në territorin e portit. Në këto raste kapiteni, nëpërmjet kapitenerisë së portit, kërkon kryerjen e veprimeve nga organet përkatëse të qeverisjes vendore.
2. Lindjet, vdekjet dhe humbjet e ndodhura gjatë lundrimit të pjesëtarët e ekuipazhit e tek udhëtarët vërtetohen nga kapiteni i anijes me një procesverbal, të nënshkruar prej tij, nga mjeku i anijes dhe nga dy pjesëtarë të ekuipazhit, përmbajtja e të cilit pasqyrohet në ditarin e anijes. Me mbërritjen në portin ku ka qendrën anija, procesverbali i dorëzohet kapitenerisë së portit, e cila kërkon kryerjen e veprimeve nga organet përkatëse, sipas ligjit dhe njofton pjesëtarët e familjes së lehonës, të të vdekurit ose të të humburit kur nuk kanë qenë të shoqëruar prej tyre.

Neni 154

Martestat në bordin e anijes

Kur anija është e akostuar në port, kapiteni mund të lejojë që organet e shërbimit të gjendjes civile të lidhin në bord martesa ndërmjet pjesëtarëve të ekuipazhit apo udhëtarëve.

Neni 155

Testamentet në bord

1. Kapiteni, para nisjes ose gjatë lundrimit, mund të pranojë teste me shkrim të pjesëtarëve të ekuipazhit dhe të udhëtarëve, të sigurojë ruajtjen e të garantojë fshehtësinë e tyre dhe, me zbritjen e testatorit nga anija, t'ia kthejë atij testamentin.
2. Kur testatori vdes ose humbet gjatë lundrimit, kapiteni e dorëzon testamentin në kapitenerinë e portit ku ka qendrën, përveç kur testatori ka kërkuar me shkrim të dorëzohet në kapitenerinë e njërit prej porteve të itinerarit të anijes.
3. Gjatë lundrimit, kapiteni mund të pranojë ose, me kërkesën e të interesuarit, të hartojë vetë teste me posaçme në kuptim të Kodit Civil.
4. Veprimet e kapitenit pasqyrohen në ditarin e anijes.

PJESA E PESTË

PARANDALIMI I PËRPLASJEVE DHE SIGURIMI I LUNDRIMIT

KREU I RREGULLAT PËR PARANDALIMIN E PËRPLASJEVE

Neni 156

Kuptimi dhe objekti

1. Përcaktohen me akte ligjore dhe nënligjore masat:
 - a) për parandalimin e përplasjeve në lundrim;
 - b) për dritat që duhet të ekspozohen;
 - c) për rregullat e lundrimit dhe të kurseve që duhet të vrojtohen nga anijet.
2. Për secilin aspekt parashikohen ndëshkimet administrative në rast shkeljeje.
3. Organi qendror shtetëror, që mbulon detarinë, mund të nxjerrë rregulla të veçanta për parandalimin e përplasjeve në lundrim në ujërat e brendshme dhe ndëshkimet përkatëse administrative.

Neni 157

Anijet e huaja në ujërat shqiptare

Rregullat e parandalimit të përplasjeve dhe çdo rregull i veçantë për ujërat e brendshme janë të detyrueshme edhe për të gjitha anijet e huaja, që lundrojnë brenda ujërave territoriale shqiptare, me pasojat përkatëse, dhe në rast shkeljeje të këtyre rregullave veprohet si për anijet shqiptare.

Neni 158

Përgjegjësitë e përplasjes

1. Përgjegjësia për përplasjet, ku përfshihet çdo dëm ndaj anijes, ngarkesës, sendeve ose çfarëdo lloj pasurie të personave në bord, i përket shkaktarës së përplasjes dhe, kur kanë përgjegjësi të dyja anijet do të përpjesëtohet me shkallën e gabimit të secilës.
2. Kur nuk është i mundur përcaktimi i shkallës së gabimit të çdo anijeje, ose kur gabimet janë të një mase të barabartë, ato ndahen në mënyrë të barabartë.
3. Në rast se përplasja është aksidentale, ose e shkaktuar për arsye të forcës madhore, dëmtimet përballohen nga ai që i ka pësuar ato. Ky fakt është i zbatueshëm pa marrë në konsideratë faktin se anijet ose njëra prej tyre është e përfshirë në përplasje.
4. Për dëmet e shkaktuara me vdekje ose plagosje, personi që ka paguar dëmin, për shkak të ligjit ose nga një detyrim kontraktor, është përgjegjës ndaj anijes për përplasjen.
5. Përgjegjësia e përplasjes i përket pilotit, kur ajo shkaktohet nga një gabim i tij.
6. E drejta e veprimit për shlyerjen e dëmeve, që rrjedhin nga përplasja, nuk është e kushtëzuar me paraqitjen e protestës detare ose plotësimin e çdo dokumenti tjetër formal të veçantë.

Neni 159

Përgjegjësitë kur nuk ndodh përplasja

Kur nuk ka ndodhur ndonjë përplasje, përgjegjësia për dëmin e shkaktuar anijes së implikuar në incident, ose mallit dhe personave në bord, që rezultojnë nga ekzekutimi ose mosekzekutimi i një manovre ose thyerjeje të rregullave të parandalimit të përplasjeve, përcaktohet sipas parashikimeve të nenit 158 të këtij Kodi.

Neni 160

Kontrolli për zbatimin e rregullave të parandalimit të përplasjeve

1. Kapiteneria e çdo porti cakton një mbikëqyrës, i cili ka të drejtën e inspektimit të çdo anijeje në port ose në zonën detare përkatëse, për të verifikuar nëse anija është e pajisur me dritat, shenjat përkatëse dhe mjetet e sinjalizimit, në përputhje me rregullat e parandalimit të përplasjeve.

2. Kur mbikëqyrësi vëren shkelje ose mangësi, kërkon ndreqjen e menjëhershme dhe, kur nuk është e mundur, mban procesverbal dhe urdhëron bllokimin e anijes deri në rivendosjen e rregullit të shkelur.

3. Në rast mosbindjeje, kërkon ndërhyrjen e policisë së sigurisë portuale dhe vënien para përgjegjësisë për shkeljen administrative përkatëse.

Neni 161

Dhënia e ndihmës në rastet e përplasjes

Pas një përplasjeje ndërmjet anijeve, kapiteni i secilës anije duhet menjëherë, pa i shkaktuar dëme anijes, ekuipazhit dhe pasagjerëve:

a) të bëjë të gjitha përpjekjet për t'i dhënë ndihmë anijeve të tjera, kapitenit, ekuipazhit dhe pasagjerëve, aq sa është e mundur për të parandaluar pasojat e mëtejshme të përplasjes;

b) t'u bëjë të njohur kapitenëve të anijeve të tjera emrin e tij, emrin dhe shenjën e anijes, portin e regjistrimit të anijes dhe itinerarin.

Neni 162

Detyrimi për të dhënë njoftim për rreziqet detare

Kapiteni i çdo anijeje shqiptare kur përballlet me pengesa në ujë, ose një vend të rrezikshëm dhe me çdo rrezik natyror në lundrim, duhet të dërgojë njoftim me çfarëdo mjeti komunikimi në dispozicion të tij për të gjitha anijet në afërsi dhe autoritetet përkatëse në breg, ndërsa në det të hapur të njoftojë, nëpërmjet kapitenerisë së portit ku ka regjistrimin, duke dhënë edhe koordinatat përkatëse.

Neni 163

Veprimet e kapitenit kur pengohet ose rrezikohet lundrimi

Kapiteni i një anijeje shqiptare, kur vëren pengesa në det ose rreziqe të tjera duhet:

a) të ndalë lundrimin gjatë natës, ose të vazhdojë të lundrojë me një shpejtësi të kufizuar për të parandaluar përplasjet në rrethanat e krijuara;

të vërë në veprim të gjitha sinjalet e parandalimit të përplasjes;

c) të ndryshojë kursin për të qenë jashtë rrezikut;

ç) të marrë masat për shpëtimin e njerëzve në bord dhe të ngarkesës në rast përplasjeje ose mbytjeje të anijes.

Neni 164

Detyrimi për të ndihmuar anijet në rrezik

1. Kapiteni i një anijeje shqiptare, pas marrjes së një sinjali në det nga çdo burim, anije, aeroplan ose hidroplan, që përdoren për shpëtim e që ndodhen në rrezik, duhet të vazhdojë me të gjithë shpejtësinë për t'i dhënë ndihmë personave në rrezik, duke i njoftuar ata, në rast se është e mundur, që ai po vepron. Në rast se është e pamundur të veprojë, ose për rrethana që i

vlerëson të paarsyeshme ose të panevojshme për të vazhduar që të japë ndihmë, ai duhet të bëjë shënimin në ditar për arsyen pse po vepron në këtë mënyrë.

2. Kapiteni nuk i nënshtrohet këtij detyrimi, vetëm kur njoftohet nga mjeti në rrezik ose nga anijet që kanë vajtur për ndihmë se nuk është e nevojshme ndihma e tij.

Neni 165

Detyrimi për të ndihmuar personat në rrezik

Kapiteni i anijes duhet t'i japë ndihmë çdo personi në rrezik ose të humbur, duke përfshirë edhe pjesëtarët e ekuipazhit të anijes që ka shkaktuar përplasjen ose shtetasin e një vendi armik, pa i shkaktuar dëm anijes së vet.

Neni 166

Braktisja e anijes në rrezik

1. Kur anija është në rrezik mbyetjeje dhe kapiteni, megjithëse ka kryer të gjitha veprimet dhe ka marrë masat, në përputhje me praktikën detare, krijon bindje se mbetja e mëtijshme e njerëzve në bord rrezikon jetën e tyre, urdhëron braktisjen e anijes.

2. Kapiteni, së pari, duhet të marrë të gjitha masat për lehtësimin e braktisjes së anijes nga udhëtarët, femra e fëmijë, të ndjekur nga ekuipazhi i anijes.

3. Kapiteni duhet të jetë personi i fundit, i cili braktis anijen dhe duhet të marrë të gjitha masat për të ruajtur e transportuar të gjitha dokumentet e anijes, hartat detare, publikimet dhe instrumentet, si dhe mjetet e nevojshme për të mbijetuar në det, derisa të arrijë ndihma ose të arrijë i sigurt në breg.

Neni 167

Detyrat në gjendje të jashtëzakonshme ose lufte

1. Në situatën e gjendjes se jashtëzakonshme, kapiteni duhet të marrë të gjitha masat për të ruajtur anijen dhe njerëzit në bord.

2. Në rastet e gjendjes së luftës, ai duhet të parandalojë dëmtimin e njerëzve dhe të anijes nga veprimet luftarake, si dhe rrëmbimin ose sekuestrimin e paligjshëm të anijes apo të ngarkesës, duke:

- a) lëshuar sinjalet e nevojshme audiovizive për të bërë të ditur se është një anije civile;
- b) ndaluar, manovruar ose shtuar shpejtësinë për t'iu shmangur veprimeve luftarake.

Neni 168

Sinjalet e rreziqeve, të fatkeqësive dhe të urgjencës

Në situata rreziku ose urgjence duhet të përdoren vetëm sinjalet e përkohshme në rregullat e parandalimit të përplasjeve dhe të përcaktuara në Konventën Ndërkombëtare për Sigurimin e Jetës në Det.

Neni 169

Raportimi i aksidenteve të anijeve

1. Kur një anije pëson ose shkakton një aksident me humbje të jetës ose plagosje të rëndë të ndonjë personi, ose çdo dëm material që çon në uljen e aftësisë ludruese ose të efektivitetit të anijes, kapiteni, drejtpërdrejt ose nëpërmjet agentit detar dhe sa më shpejt të jetë e mundur, duhet t'i dërgojë kapitenerisë së portit ku ka qendrën një raport për aksidentin ose

dëmin.

2. Raporti duhet të nënshkruhet nga kapiteni, pronari ose agjenti dhe në të duhet të shënohen emri i anijes, numri i IMO-së, porti i regjistrimit, vendi ku ndodhet anija, rrethanat në të cilat ndodhi dëmi ose aksidenti dhe shkaqet e mundshme.

3. Ky nen zbatohet për të gjitha anijet shqiptare, si dhe për të gjitha anijet e huaja, që transportojnë pasagjerë nga dhe për në portet shqiptare.

Neni 170

Humbja e anijes

Në rast se pronari ose agjenti i një anijeje shqiptare ka arsye të besueshme, për shkak të rrethanave të tjera, që anija nuk duket, ai duhet të organizojë kërkimin për anijen dhe duhet, sa më shpejt të jetë e mundur, t'i dërgojë regjistrin ku ka qendrën anija një raport për humbjen e saj, ku të pasqyrojë rrethanat e shkaqet e mundshme të kësaj humbjeje.

Neni 171

Mbajtja e shënimeve, mjetet e shpëtimit e të rrezikut të zjarrit

1. Kapiteni i çdo anijeje shqiptare verifikon plotësinë dhe gatishmërinë e sanalleve të shpëtimit dhe të mjeteve kundër zjarrit në anije dhe organizon stërvitjet e ekuipazhit ose të udhëtarëve me to, duke bërë shënime të përkatese në ditarin e anijes.

2. Kur në çdo anije nuk janë verifikuar pajisjet para nisjes së lundrimit, kur në një anije udhëtarësh nuk është bërë stërvitje, të paktën një herë në çdo dy javë lundrim nga një port në tjetrin e në anijet e tjera, kapiteni duhet të pasqyrojë arsyet në ditar.

Neni 172

Këshillimet dhe paralajmërimet për rreziqet

1. Administrata Detare duhet të marrë masat përkatese për këshillimin e detarëve dhe njoftimin e situatave ekzistuese, si dhe zhvillimet që mund të ndikojnë në sigurinë detare.

2. Rreziqet e lundrimit t'i komunikohen në çdo rrethanë dhe me çdo mjet çdo organi shtetëror e personi fizik e juridik, vendas ose i huaj.

KREU II

NDIHMA PËR LUNDRIM

Neni 173

Kuptimi i ndihmës për lundrim

Me “ndihmë për lundrim” kuptohen fenerët, bovat, radiofenerët dhe çdo dritë, sinjal ose shenjë, të krijuara për të ndihmuar lundrimin detar; gjithashtu përfshihen edhe ndërtimet, kalunjtë, si dhe punime të tjera që i shoqërojnë. Ndihma për lundrim ndërtohet me pëlqimin e Ministrisë së Transportit e Telekomunikacioneve.

Neni 174

Sigurimi hidrolundrimor

1. Shërbimi Hidrografik Shqiptar organizon dhe drejton punën për ngritjen dhe mbajtjen në gatishmëri të sistemit të fenerëve bregdetarë, shenjave me drejtim, sistemit të bovëzimit, si për qëllime ekonomike, ashtu edhe për qëllime mbrojtjeje.

2. Shërbimi i sigurimit të lundrimit bregdetar, të fenerëve dhe shenjave me drejtim në det, është me pagesë, në bazë të tarifave shtetërore të përcaktuara nga Ministria e Financave.

Neni 175

Karakteristikat e ndihmës për lundrim

1. Administrata Detare dhe Shërbimi Hidrografik Shqiptar përcaktojnë sistemin e ndihmës për lundrim në mbështetje të sistemeve ndërkombëtare të ndihmave për lundrim dhe publikimin e skemave për ndihmat për lundrim miratuar prej tyre, si dhe ndryshimet përkatëse.

2. Organet që shqyrtojnë konflikte ose pretendime për ndihmën detare mbështeten në publikimet e Administratës Detare.

Neni 176

Përgjegjësia për shkeljet për ndihmën për lundrim

1. Prishja e skemës, dëmtimi i elementeve përbërëse të saj, ndryshimet në skemë, në llojin e karakteristikat e mjeteve të ndihmës detare, kur nuk përbëjnë vepër penale, përbëjnë kundërvajtje administrative dhe dënohen sipas përcaktimeve në këtë Kod.

2. Personat e ngarkuar nga organet përkatëse për kontrollin dhe mirëmbajtjen e mjeteve të ndihmës detare, kanë sipas rastit përgjegjësi disiplinore ose administrative për moskryerje të detyrës ose shkelje të rregullave.

Neni 177

Cenimi i skemës së ndihmës për lundrim

1. Kur për shkak të punimeve, që nuk kanë lidhje me veprimtarinë detare, në objekte detare, në breg, si dhe në mjetet lundruese, aksidentalisht, ose për çdo shkak tjetër, vihen në veprim mjete ose realizohen efekte ndriçuese, që zhvleftësojnë ose çorientojnë skemën e ndihmës detare, kapiteneria e portit urdhëron ndalimin e efekteve çorientuese menjëherë ose në një afat të caktuar, në rast të kundërt urdhëron policinë e sigurisë portuale të veprojë forcërisht në sipërfaqet e ujërave ose kërkon ndërhyrjen e forcave të Policisë së Rendit Publik në breg.

2. Për këto raste në këtë Kod parashikohen sanksionet dhe ndëshkimet përkatëse.

Neni 178

Rreziku nga anijet e mbetura në cektinë

1. Kur një anije e mbetur në cektinë në ujërat shqiptare paraqet rrezik për njerëzit, pronën dhe veprimtarinë detare, kapiteneria e portit të zonës përkatëse vepron si më poshtë:

a) shpall sipërfaqen ujore përreth anijes, në përmasa të arsyeshme, zonë të kufizuar për veprimtari detare, bën njoftimet dhe vendos mjetet e ndihmës detare përkatëse për efekt paralajmërues;

b) merr masa që anija të mbrohet nga ndërhyrja, përveç rasteve kur veprohet për situatë emergjente, nga pronari ose persona që kanë detyrë ligjore, duke marrë masat e nevojshme të sigurimit teknik;

c) njofton pronarin e anijes të marrë masa për kthimin e saj në gjendje lundrimi, duke i dhënë një afat të caktuar dhe, kur pronari nuk dihet ose nuk gjendet në adresën e dhënë, njoftimi i mësipërm bëhet me shpallje dhe publikime në portin e zonës përkatëse, në organet e shtypit e të televizionit ose me njoftime ndërkombëtare, sipas rregullave përkatëse.

2. Shkelja e rregullave të mësipërme dhe shpallja zonë e ndaluar jo nga organi përkatës, përbëjnë kundërvajtje administrative dhe dënohen sipas përcaktimeve të bëra nga Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit.

Neni 179

Heqja e pengesave dhe eliminimi i rreziqeve

1. Administrata Detare, që ka urdhëruar kufizimin e veprimtarisë detare, është i detyruar të studiojë natyrën e pengesës ose burimeve të tjera të rrezikut dhe të marrë masa për heqjen ose eliminimin e tyre dhe parandalimin e përhapjes së rrezikut jashtë zonës së ndaluar.

2. Për pengesa ose faktorë të tjerë natyrorë dhe për rreziqe nga veprimtaritë ose objektet e dorës së njeriut, që paraqesin rrezik të përbashkët, sigurohet bashkëpunimi me institucionet përkatëse shkencore ose të specializuara, si dhe me organin qendror shtetëror që ndjek veprimtarinë e subjektit publik shkaktar, të cilat japin pëlqimin zyrtar për mënyrën e eliminimit. Eliminimi i pengesave dhe i rreziqeve organizohet dhe realizohet nën përgjegjësinë e organit urdhëruar të kufizimit, ndërsa shpenzimet i ngarkohen shkaktarit të rrezikut ose pronarit të objektit pengues.

3. Kur objekti ose rreziku ka natyrë ushtarake, veprimet e mësipërme organizohen dhe realizohen në mënyrën e përcaktuar nga organi qendror shtetëror, që mbulon mbrojtjen e vendit, kryesisht ose me kërkesë të Administratës Detare.

4. Kur me kalimin e afateve, pronari i njoftuar nuk vepron për heqjen e pengesave ose eliminimin e rreziqeve të tjera, ose nuk identifikohet pronari, urdhëruesi i kufizimit vepron për heqjen ose eliminimin dhe shpenzimet përballohen nga shkaktari i dëmit dhe, në mungesë të tij, nga pronari i objektit pengues.

5. Akti i kapitenerisë së portit për shpenzimet e mësipërme, kur ato nuk kundërshtohen në Administratën Detare ose në gjykatë brenda 10 ditëve nga njoftimi, shndërrohet në titull ekzekutiv.

6. Me miratimin e Administratës Detare, kapiteneria e portit urdhëron lëvizjen e objektit, që pengon ose rrezikon qarkullimin ose veprimtaritë e tjera detare dhe, kur është e pamundur ose kur paraqet rrezik të pakontrollueshëm për njerëzit, mjedisin dhe veprimtarinë detare, me miratimin e drejtuesit të organit qendror shtetëror, përgjegjës për detarinë, urdhëron asgjësimin.

Neni 180

Bllokimi i anijes

1. Kur dëmtimi i një ndihme për lundrim dhe pengesa ose rreziku janë shkaktuar nga një anije, mjet tjetër lundrimi, mjete fluturuese, përfshirë edhe hidroplanë ose çdo objekt tjetër me vlerë materiale, për të garantuar pagimin e shpenzimeve për eliminimin e pengesës ose rrezikut, shkaktari detyrohet të paguajë një garanci me depozitë bankare të mjaftueshme, në të kundërt kapiteneria e portit mund ta bllokojë mjetin lundrues deri në shlyerjen e detyrimit.

2. Bllokimi nuk pengon kryerjen e veprimtarisë detare, kur nuk kalohen distancat e përcaktuara në urdhrin e bllokimit.

3. Urdhri i kapitenit të portit për bllokim mund të kundërshtohet brenda 10 ditëve nga marrja e njoftimit nga regjistri detar ose drejtpërdrejt në gjykatën që ka në juridiksion territorin e portit.

4. Kur subjekti nuk ankohet brenda afatit ligjor ose kur gjykata me vendim të formës së prerë e gjen ankimin të pabazuar, urdhri i bllokimit shndërrohet në titull ekzekutiv.

5. Bllokimi i anijes mund të bëhet edhe në raste e mënyra të tjera, të parashikuara shprehimisht në këtë Kod.

6. Pas bllokimit të anijes, kapiteneria merr masa për ruajtjen e anijes ose të mjetit dhe largimin e objekteve të tyre ose të ngarkesës, të cilat paraqesin rrezik ose mund të dëmtohen.

7. Kur pas plotësimit të afateve të caktuara shkaktari i dëmit dhe, në mungesë të tij, pronari i mjetit të bllokuar nuk shlyejnë shpenzimet, kapiteneria e portit realizon të drejtën e zhdëmtimit me procedurat e titujve ekzekutivë për objektin e bllokuar brenda shumës së shpenzimeve.

8. Kur përdoruesi e pronari nuk gjenden, veprohet sipas Pjesës VII Kreu IV të këtij Kodi “Pengjet dhe reklamimet detare”.

KREU III SIGURIMI I JETËS SË NJERIUT DHE I PASURISË NË BORD

Neni 181 **Lundrimi ndërkombëtar**

Me “Lundrim ndërkombëtar” kuptohet lundrimi i mjetit lundrues me udhëtarë nga një port i hapur shqiptar në një port të huaj.

Neni 182 **Rregullat për sigurinë në det** (Ndryshuar pika 2 me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Mjetet lundruese shqiptare janë të detyruara që në ujërat territoriale të një shteti të njohin e të respektojnë rregullat e veçanta për sigurinë.

2. Kushtet dhe rregullat që garantojnë sigurinë detare, të cilat janë në përputhje me konventat ndërkombëtare në fushën e sigurisë detare, për përgjegjësinë e transportuesve të pasagjerëve nga deti në rast aksidenti, për radiondërlidhjen, për sistemin e sigurisë në rastet e një aksidenti detar, për kërkim shpëtimin nga rreziqet detare dhe aktet e tjera të së drejtës ndërkombëtare përcaktohen me akt nënligjor të miratuar nga ministri përgjegjës për transportin detar.

Neni 183 **Rregullorja teknike e konstruksionit dhe e sigurisë së mjetit lundrues**

1. Organi qendror shtetëror që mbulon detarinë miraton rregulloren teknike të konstruksionit dhe të sigurisë së mjeteve lundruese, në të cilën përcaktohen kërkesat për skafin, pajisjet dhe makineritë e anijeve shqiptare, masat e sigurisë dhe kriteret e mbikëqyrjes, shkeljet e dënueshme administrativisht dhe ndëshkimet përkatëse.

2. Këto rregulla përfshijnë kërkesat që vlerësohen të nevojshme për zbatimin e dispozitave të konventës së sigurisë për skafin, makineritë e pajisjet teknike të mjeteve lundruese.

3. Mjetet lundruese të huaja, kur lundrojnë në ujërat shqiptare, veprojnë në përputhje me dispozitat e përcaktuara në konventat ndërkombëtare në fuqi, përveç kur ka marrëveshje me shtetin përkatës.

4. Për mjetet lundruese, që nuk vihen në lëvizje nga mjete motorike, përcaktohen rregulla të veçanta.

KREU IV MBIKËQYRJA E MJETEVE LUNDRUESE

Neni 184
Mbikëqyrësit
(Shfuqizuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

Neni 185
Aspektet kryesore të mbikëqyrjes

Mbikëqyrësi ka të drejtë të bëjë çdo kontroll e verifikim që sheh të nevojshëm për të konkluduar për gjendjen e mjetit lundrues për sigurinë detare, por në çdo rast është i detyruar të krijojë bindje:

- a) për makineritë, pajisjet e lëvizjes dhe burimet e energjisë në mjetin lundrues;
- b) për skafin dhe superstrukturën e mjetit lundrues;
- c) për pajisjet e shpëtimit të jetës kundër zjarrit dhe mjetet e ndihmës së parë;
- ç) për instalimet elektrike dhe ato të ndërlidhjes;
- d) për mënyrën e stivimit të mallit dhe të mallrave të rrezikshme;
- dh) për respektimin e kërkesave për certifikimin e oficerëve e të detarëve dhe plotësimin e ekuipazhit;
- e) për klasat e mjetit lundrues sipas dokumenteve, gjendjen reale dhe respektimin e tij në lundrim;
- ë) për njohjen e rregullave të sigurisë, sipas këtij Kodi dhe të akteve të dala në zbatim të tij, si dhe të së drejtës ndërkombëtare nga kapiteni i mjetit lundrues, përgjithësisht dhe nga çdo pjesëtar i ekuipazhit, sipas detyrës së tij.

Neni 186
Atributet e mbikëqyrësit për shkeljet e mangësitë

Kur kërkesat e sigurisë së mjetit lundrues nuk janë zbatuar ose janë shkelur, mbikëqyrësi:

- a) kërkon sqarime nga drejtuesit e mjetit lundrues dhe pjesëtarët e ekuipazhit, të cilët janë të detyruar të japin shpjegime;
- b) mban procesverbale për problemet e vërejtura, duke përcaktuar edhe masat që duhen marrë për rivendosjen e rregullit dhe afatet;
- c) kërkon ndreqjen e të metave dhe mangësive menjëherë e në prani të tij kur është e mundur;
- ç) urdhëron bllokimin, sipas kriterëve të nenit 180 të këtij Kodi, kur mangësitë e shkeljet nuk mund të ndreqen menjëherë e janë të një shkalle ose rëndësie të tillë, që nuk krijojnë garanci për jetën e njerëzve në bord, për ngarkesën dhe vetë mjetin lundrues;
- d) përcakton përgjegjësitë dhe jep ndëshkimet përkatëse për shkeljet që përbëjnë kundërvajte administrative;
- dh) plotëson procesverbalin e mbajtur për veprimet që do të kryhen më pas;
- e) mban ditarin e inspektimit dhe një kopje të procesverbaleve dhe të urdhrave me shkrim;
- ë) raporton me shkrim regjistrin për veprimet e mësipërme dhe një kopje të raportit ia jep kapitenarisë së portit ku ka qendrën mjeti lundrues.

Neni 187
Përparësia e konventave për sigurinë

1. Kenventën e sigurisë zbatohen për të gjitha mjetet lundruese shqiptare, përveç atyre të përjashtuara nga ky Kod dhe nga të gjitha mjetet lundruese të tjera, kur lundrojnë në ujërat

shqiptare.

2. Administrata Detare boton në Fletoren Zyrtare, ose në botime detare, listën e vendeve dhe të territoreve që kanë ratifikuar, pranuar ose denoncuar konventën e sigurisë.

Neni 188

Shmangiet e arsyeshme nga rregullat e sigurisë

Rregullat e sigurisë mund të respektohen pjesërisht ose të shmangen për shkak të kohës së keqe, dukurive të natyrës ose rrethanave të tjera, që nuk mund të parashikohen e të parandalohen.

KREU V

MBIKËQYRJA E MJETEVE LUNDRUESE TË UDHËTARËVE

Neni 189

Mbikëqyrja fillestare dhe periodike e mjeteve lundruese të udhëtarëve

1. Para se mjeti lundrues të vihet në punë ose gjatë veprimtarisë për të garantuar respektimin e të gjitha kërkesave të sigurisë në lundrim e në mënyrë të veçantë të kërkesave të posaçme për sigurimin e udhëtarëve, kryhet mbikëqyrja periodike e këtij mjeti.

2. Përveç rasteve të verifikimit të njoftimeve ose sondazhit të pjesshëm e të befasishëm, mjetet lundruese të transportit të mallrave e të udhëtarëve mbikëqyren detyrimisht në tërësi:

a) para se mjeti lundrues të hyjë në punë, pavarësisht nga kolaudimet, sipas procedurave të prodhimit ose të akteve të kontrollit të sigurisë në një shtet të huaj;

b) në intervale jo më pak se një herë në 12 muaj.

Neni 190

Mbikëqyrje të veçanta

1. Mbikëqyrje të veçanta, të cilat janë të pjesshme ose të përgjithshme, bëhen detyrimisht në çdo kohë, kur ndodh një avari apo aksident, kur bëhen riparime kapitale, rinovime ose zëvendësime, kur ka njoftim për mangësi të tjera në masat e sigurisë ose me sondazh të befasishëm.

2. Mbikëqyrja duhet të sigurojë që rregulli i verifikuar, riparimet e nevojshme, rinovimet ose zëvendësimet janë kryer me efektivitet dhe materialet për këto riparime, rinovime ose zëvendësime janë të llojit e të cilësisë së duhur dhe se janë plotësuar mangësitë në drejtime të tjera, duke parandaluar çdo rrezik.

Neni 191

Certifikata e sigurisë për mjetet lundruese të udhëtarëve

(Shfuqizuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

Neni 192

Certifikata për udhëtime ndërkombëtare

(Shfuqizuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

Neni 193

Certifikata e përjashtimit për mjetet lundruese të udhëtarëve

1. Raporti i mbikëqyrësit përcakton se një mjet lundrues udhëtarësh për udhëtime ndërkombëtare mund të përjashtohet nga kërkesa e sigurisë, sipas këtij Kodi, akteve të tjera

ligjore, të dala në zbatim të tij, ose të konventës së sigurisë, për mjetet lundruese dhe udhëtimet ndërkombëtare.

2. Në këtë rast atij i jepet certifikatë përjashtimi, e cila përcakton:

a) kërkesat e sigurisë, nga të cilat përjashtohet mjeti lundrues dhe mënyrën e zëvendësimit;

b) kushtëzimin e përjashtimit të mjetit lundrues me destinacione dhe transporte të caktuara lundrimi, që mund të kryhen prej tij;

c) plotësimin e kërkesave të tjera të sigurisë.

Neni 194

Plotësimi i certifikatës për udhëtime përjashtuese

1. Në rrethana të veçanta, kur nuk mund të veprohet ndryshe për përfundimin e një lundrimi të nisur e për të parandaluar rrezikimin e njerëzve, ngarkesës dhe mjeteve lundruese, Administrata Detare mund të lejojë mjetin lundrues të udhëtarëve për lundrime përjashtuese që të kryejë një lundrim ndërkombëtar deri në 1200 milje detare, duke e pajisur atë me një certifikatë të vlefshme vetëm për udhëtimin që do të kryejë mjeti lundrues.

2. Certifikata plotësuese është e vlefshme edhe kur jepet me fakse e postë elektronike.

Neni 195

Mbajtja e certifikatës së sigurisë në mjetin lundrues

1. Për nisjen e lundrimit, mjetet lundruese të udhëtarëve duhet të jenë të pajisura në bord me certifikatën e vlefshme të sigurisë, ku përcaktohen kufizimet, nëse ka, përtej të cilave mjeti lundrues nuk është i përshtatshëm të lundrojë, numri i udhëtarëve që ai mund të mbajë, pjesët e mjetit lundrues dhe çdo kusht apo ndryshim, subjekt i të cilit është ky numër udhëtarësh.

2. Gjatë lundrimit, kapiteni duhet të njoftojë menjëherë kapitenerinë e portit të mjetit lundrues për humbjen ose dëmtimin e certifikatës së sigurisë, e cila autorizon lundrimin deri në portin më të afërt të huaj.

3. Një mjet lundrues i huaj udhëtarësh, me paraqitjen e certifikatës së sigurisë nga organi përkatës shtetëror, kur plotëson kriteret e konventës së sigurisë, gjykohet se i plotëson kërkesat për një mjet lundrues shqiptar.

Neni 196

Certifikata e radios për mjetet lundrues të udhëtarëve

Kur në raportin e mbikëqyrësit tregohet se një mjet lundrues udhëtarësh përmbush kërkesat e konventës së sigurisë për instalimet radio dhe kursgjatësi, për udhëtimet që ajo kryen, pajiset me certifikatën e radios për mjetet lundruese të udhëtarëve, sipas përcaktimeve të konventës së sigurisë.

KREU VI

MBIKËQYRJA E MJETEVE LUNDRUESE TË NGARKESËS

Neni 197

Siguria e konstruksionit, e makinerive dhe e pajisjeve në mjetet lundruese të ngarkesës

1. Mbikëqyrja e përgjithshme e çdo mjeti lundrues shqiptar të ngarkesës është e detyrueshme, përpara se të vihet në shfrytëzim dhe më pas në intervale të përcaktuara me rregullore.

2. Mbikëqyrja e përgjithshme apo e pjesshme kryhet kur ndodh një aksident ose kur zbulohet apo ka të dhëna se mund të ndodhë një avari, e cila prek sigurinë e mjetit lundrues ose funksionimin, tërësinë e mjeteve dhe të pajisjeve të shpëtimit ose kur kryhen riparime të rëndësishme, rinovime apo zëvendësime.

3. Verifikimi siguron kryerjen efektive të riparimeve, rinovimeve apo zëvendësimeve të nevojshme, që materialet dhe punimet për këto riparime, rinovime ose zëvendësime të jenë të kënaqshme në çdo drejtim dhe që mjeti lundrues të plotësojë kërkesat e dispozitave të konventës së sigurisë dhe të gjitha kriteret e përcaktuara në këtë Kod, si dhe rregullat e dala në zbatim të tij.

Neni 198

Mbikëqyrja e mjeteve të posaçme të sigurisë në mjetet lundruese të ngarkesës

Pajisjet e shpëtimit dhe zjarrfikëse në mjetet lundruese shqiptare të ngarkesës do t'i nënshtrohen mbikëqyrjes, përpara se mjeti lundrues të hyjë në shërbim dhe më pas në intervale jo më shumë se dy vjet.

Plani i kontrollit zjarrfikës në mjetet lundruese shqiptare dhe shkallët e pilotit, dritat e sinjalet zanore dhe sinjalet e fatkeqësisë në mjetet lundruese, të reja dhe ekzistuese shqiptare, mbikëqyren për të siguruar se përmbushin kërkesat e konventës së sigurisë dhe rregullat e parandalimit të përplasjeve aty ku gjejnë zbatim.

Neni 199

Certifikatat për mjetet lundruese të ngarkesës

(Shfuqizuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

KREU VII

KËRKESA TË VEÇANTA PËR CERTIFIKATAT

Neni 200

Lëshimi, forma dhe vlefshmëria e certifikatave

1. Certifikata mund të jepet për më shumë se një nga drejtimet e masave të sigurisë, por nuk unifikohet vlefshmëria në kohë e saj.

2. Certifikata mund të shfuqizohet, tërësisht ose pjesërisht, dhe të kufizohet koha e vlefshmërisë nga organi që e lëshon, kur vërtetohet se kanë munguar në kohën e dhënies ose mungojnë më pas kushtet, sipas këtij Kodi.

3. Kriteret e lëshimit të certifikatave, formati dhe përmbajtja e tyre përcaktohen sipas legjislacionit në fuqi, duke pasqyruar detyrimisht kërkesat e formës, sipas këtij Kodi dhe akteve të së drejtës ndërkombëtare.

Neni 201

Periodha e vlefshmërisë së certifikatës së sigurisë të konstruksionit të mjeteve lundruese të ngarkesës

1. Certifikata e sigurisë së konstruksionit të mjetit lundrues, përveç certifikatës së përjashtimit, është e vlefshme deri në 5 vjet ose për një periudhë më të shkurtër, siç mund të përcaktohet në të.

2. Certifikata e përjashtimit është e vlefshme vetëm për një udhëtim, nga porti i qendrës së mjetit lundrues në destinacion dhe kthim.

Neni 202

Periudha e vlefshmërisë së certifikatave
(Ndryshuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Certifikata e sigurisë për anijet e pasagjerëve është e vlefshme për një periudhë që nuk tejkalon 1 vit, në përputhje me kërkesat e *SOLAS Convention*.
2. Certifikata e sigurisë së radios dhe certifikata e sigurisë së pajisjeve për anijet e mallrave janë të vlefshme për një periudhë që nuk tejkalon 5 vjet, me kusht që të kryhen me sukses inspektimet periodike të kërkuara.
3. Certifikatat e përjashtimit lëshohen në përputhje me kërkesat e instrumenteve ndërkombëtare detare dhe janë të vlefshme për një periudhë që nuk tejkalon vlefshmërinë e certifikatës përkatëse me të cilën lidhen.
4. Periudha e vlefshmërisë së certifikatave, si dhe kushtet për rinovimin, zgjatjen, pezullimin ose anulimin e tyre përcaktohen në përputhje me instrumentet ndërkombëtare detare në fuqi dhe legjislacionin kombëtar përkatës.

Neni 203

Zgjatja e afatit të vlefshmërisë së certifikatave

1. Kur mjeti lundrues shqiptar nuk ndodhet në një port shqiptar në datën e skadimit të çdo certifikate të lëshuar, Regjistri i Mjeteve Lundruese mund ta zgjasë vlefshmërinë e çdo certifikate jo më shumë se një muaj nga data e skadimit dhe deri në dy muaj për agregatet.
2. Zgjatja bëhet për t'i dhënë mundësi mjetit lundrues që të lundrojë deri në njërin nga portet shqiptare ose në një port ku ai mund të mbikëqyret për rinovimin e certifikatave.

Neni 204

Përparësia e certifikatës së përjashtimit
(Shfuqizuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

Neni 205

Kërkesa të veçanta për certifikatat
(Shfuqizuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

Neni 206

Verifikimi i certifikatave të sigurisë në një mjet lundrues të huaj
(Shfuqizuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

Neni 207

Paraqitja e certifikatave të konventës së sigurisë

1. Kapiteni i mjetit lundrues të huaj, kur merret praktika e lirë dhe kërkohet të kryhet një udhëtim ndërkombëtar nga portet e hapura të Republikës së Shqipërisë, duhet t'u paraqesë autoriteteve përkatëse certifikatat e vlefshme, në përputhje me konventën e sigurisë, në rast të kundërt nuk i pranohet praktika e lirë dhe bllokohet derisa të bëhen certifikatat e reja.
2. Paraqitja e një certifikate të konventës së sigurisë, e njëjtë me certifikatat e veçanta, ose me një certifikatë përjashtimi, sipas parashikimeve të konventës së sigurisë, nuk vlen për qëllimet e nenit 206 të këtij Kodi derisa të riprodhohen certifikata të reja përjashtimi ose të veçanta, sipas rastit.

Neni 208

Privilegjet e ndryshme të mjeteve lundruese, që mbajnë certifikatat e sigurisë sipas konventës

1. Kur lëshohet një certifikatë për mjetet lundruese të huaja, ajo duhet të pranohet dhe mjetet lundruese duhet të përjashtohen nga kontrollet, sipas nenit 206 të këtij Kodi, përderisa është e qartë se kushtet e mjetit lundrues ose gjendja e pajisjeve të mjetit nuk ndryshojnë me të dhënat e certifikatës.

2. Kur një certifikatë nuk është e pranueshme me përcaktimet e bëra në pikën 1, ose nëse certifikata ka skaduar apo nuk është e vlefshme, mjetit lundrues nuk i jepet praktika e lirë dhe ai bllokohet derisa të shkojë në një kantier, pa u shkaktuar dëme mjetit lundrues ose personave në bord, të cilët njoftojnë me shkrim:

a) konsullin e shtetit, flamurin e të cilit mban mjeti lundrues, ose në mungesë të tij përfaqësuesin diplomatik të shtetit më të afërt, flamurin e të cilit mban anija;

b) inspektorin e caktuar ose organizatën e njohur, përgjegjëse për lëshimin e certifikatave, sipas pikës 1 të këtij neni.

Neni 209

Ndalimi i mjetit lundrues të papajisur me certifikatat përkatëse

Mjeti lundrues shqiptar nuk lejohet të niset në lundrime ndërkombëtare nga një port shqiptar kur nuk përmbush kërkesat e dispozitave ligjore në fuqi:

a) kur është mjet lundrues udhëtarësh:

pa certifikatën e sigurisë së udhëtarëve;

pa certifikatën e sigurisë për udhëtime ndërkombëtare ose pa certifikatën e veçantë për udhëtime të shkurtra;

b) kur nuk është mjet lundrues udhëtarësh:

i) pa certifikatën e konstruksionit ose pa një certifikatë të veçantë për sigurinë e konstruksionit;

ii) pa certifikatën e sigurisë së pajisjeve ose pa një certifikatë të veçantë të sigurisë së pajisjeve;

iii) pa certifikatën e radios, pa një certifikatë të veçantë për radion ose pa certifikatën e përjashtimit për radion.

Neni 210

Bllokimi i mjetit lundrues për mosparaqitjen e certifikatave

Kapiteni i çdo mjeti lundrues shqiptar, gjatë marrjes së praktikës së lirë përpara kryerjes së një udhëtimi ndërkombëtar, duhet t'u paraqesë autoriteteve përkatëse certifikatat e përcaktuara, sipas dispozitave ligjore që përcaktohen në këtë kre. Në rast të kundërt asaj nuk i jepet praktika ose mjeti lundrues bllokohet deri në paraqitjen e certifikatave të rregullta.

Neni 211

Mbajtja në mjetin lundrues e të dhënave për qëndrueshmërinë e tij

1. Çdo mjet lundrues shqiptar udhëtarësh, pavarësisht nga lloji e madhësia, dhe çdo mjet lundrues transporti mallrash, që ka një gjatësi mbi 24 metra, duhet të kenë në bord të dhëna për qëndrueshmërinë e mjetit lundrues, sikurse përcaktohet në legjislacionin përkatës.

2. Të dhënat, një kopje e të cilave duhet t'i dërgohet kapitenerisë së portit të qendrës, përgatiten me anën e provave të animit të mjetit lundrues, por mund të pranohen të dhëna edhe

pa prova të tilla, kur janë mjete lundruese të njëjta.

3. Kur mjeti lundrues nisët pa këto dokumente, kapiteni mban përgjegjësi administrative. Në këto raste, mund të urdhërohet edhe bllokimi i mjetit lundrues, deri në përgatitjen e paraqitjen e të dhënave të mësipërme.

Neni 212

Kërkesat e sigurisë për mjetet e tjera

1. Mjetet lundruese, që nuk u nënshtrohen kritereve të përcaktuara në këtë Kod dhe në konventën e sigurisë, në veprimtarinë e tyre zbatojnë masa të sigurisë, sipas rregulloreve të veçanta, të miratuara nga drejtuesi i organit qendror shtetëror përgjegjës.

2. Masat e sigurisë për mjetet lundruese ushtarake dhe policore përcaktohen me rregullore, të miratuara nga drejtuesi i organit qendror shtetëror, që mbulon fushat e mbrojtjes dhe të rendit.

Neni 213

Mbikëqyrja me kërkesën e mjeteve lundruese të huaja

1. Administrata Detare, me kërkesën e organit përgjegjës të shteteve ku zbatohet konventa e sigurisë, mund të mbikëqyrë një mjet lundrues të huaj dhe, në rast se ai plotëson kërkesat, i lëshon certifikatën përkatëse.

2. Çdo certifikatë e lëshuar duhet të shoqërohet me një deklaratë, që vërteton se certifikata është lëshuar me kërkesën e organit përgjegjës të shtetit, ku mjeti lundrues është ose do të regjistrohet dhe kjo ka të njëjtën fuqi dhe njohje si certifikatat e lëshuara sipas këtij Kodi.

Neni 214

Mbikëqyrja e mjeteve lundruese shqiptare nga vendet e tjera të konventës

1. Organi qendror shtetëror, që mbulon fushën e detarisë, mund t'i kërkojë organit përgjegjës të ndonjë shteti tjetër, që zbaton konventën e sigurisë, ose çdo organizatë të autorizuar të veprorë në emrin e tij, verifikimin sipas rregullave të atij shteti dhe lëshimin e çdo certifikate, që kërkohet sipas këtij Kodi, për mjetet lundruese shqiptare.

2. Certifikata e lëshuar pas kësaj kërke, e cila ka të bashkëlidhur deklaratën që vërteton se është lëshuar me kërkesën e organit përkatës shqiptar, ka fuqi dhe njihet nga ky Kod, si të ishte lëshuar nga organi përkatës shqiptar.

Neni 215

Lajmërimi i avarive, defekteve dhe ndryshimeve, që ndikojnë në lundrueshmërinë e mjetit lundrues

1. Gjendja e sigurisë së mjetit lundrues, të makinerisë e të pajisjeve, të vërtetuara nga certifikatat e sigurisë, lëshuar sipas këtij Kodi, duhet të garantohet gjatë gjithë kohës së lundrimit.

2. Kur zbulohen mangësi ose defekte, kur kryhet ndonjë ndryshim ose ndodh aksident në mjetin lundrues, në skaf, në makineri ose në pajisje, të cilat ndikojnë në sigurinë e mjetit lundrues, në efikasitetin dhe lundrueshmërinë e tij, kapiteni merr masat e duhura, deri në ndalimin e lundrimit ose në ndryshimin e itinerarit për në portin më të afërt.

3. Kapiteni ose pronari duhet të njoftojnë menjëherë me shkrim kapitenerinë e portit ku mjeti lundrues ka qendrën, duke përshkruar aksidentin, defektin ose ndryshimet sipas rastit, dëmet dhe rrezikun, si dhe masat e ndërmarra.

Neni 216

Mbikëqyrja e veçantë për ndryshimet ose dëmtimet në mjetet lundruese

Kur në bazë të të dhënave të kapitenit ose të njoftimeve nga burime të tjera vlerësohet se që nga koha e mbikëqyrjes së fundit, në mjetin lundrues janë vërtetuar rrethanat e përmendura në nenin 213 të këtij Kodi, organi përgjegjës urdhëron mbikëqyrjen e veçantë dhe, nëse nuk plotësohen kriteret, mund të anulojë çdo certifikatë sigurie.

PJESA E GJASHTË VEÇORI TË KONTRATAVE DETARE

KREU I DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 217

Bazat ligjore të kontratave detare

1. Kontratat detare rregullohen sipas dispozitave të përgjithshme të Kodit Civil dhe të legjislacionit tregtar.

2. Një kontratë detare rregullohet me dispozita ligjore të veçanta, për aq sa nuk përcaktohet ndryshe në këtë Kod.

Neni 218

Verifikimet dhe barra e shpenzimeve

Në të gjitha kontratat, para lidhjes, gjatë zbatimit ose në përfundim, pala e interesuar ka të drejtën e kërkimit të provave me objektet e kontratës ose të verifikimeve në to, duke përballuar shpenzimet përkatëse, përveç kur vërtetohen mangësi ose defekte për faj të palës tjetër.

Neni 219

Dokumentimi i veprimeve ndërmjet palëve

1. Veprimet ndërmjet palëve nga lidhja e kontratës, marrja në dorëzim e kthimi, njoftimet e ndërsjella, propozimet dhe miratimet bëhen me shkresë, në të kundërt vlerësohen të paqena për palën e interesuar.

2. Në formën e veprimit ndërmjet palëve janë të vlefshme detyrimet ligjore për aktin noterial dhe efektin e veprimit konkludues, kur parashikohet shprehimisht në këtë Kod ose në ligj të veçantë.

KREU II KONTRATA E SHITBLERJES SË MJETIT LUNDRUES

Neni 220

Kontrolli i mjetit lundrues

1. Nëse palët kanë rënë dakord për kontrollin e mjetit lundrues, shitësi vë në dispozicion mjetin lundrues në vendin e përcaktuar në marrëveshje ose në vendin ku mjeti lundrues ndodhet në çastin e marrëveshjes.

2. Blerësi kryen kontrollin e mjetit lundrues brenda kohës së përcaktuar në marrëveshje ose për një kohë të arsyeshme. Nëse blerësi shkakton një vonesë të paarsyeshme, ai duhet ta kompensojë shitësin për humbjet që rrjedhin nga kjo.

3. Blerësi e bën kontrollin me ekspertë të thirrur prej tij dhe ka në ngarkim shpenzimet.

4. Gjendja e mjetit lundrues kontrollohet në ujë.

5. Në rastet e shitjes së një mjeti lundrues me tonazh më të madh se 300 BT(bruto tonazh), përveçse kur është rënë dakord ndryshe, shitësi duhet ta nxjerrë mjetin lundrues në dok, në portin e dorëzimit, për kontroll të pjesës poshtë vijës së ngarkesës.

6. Shitësi detyrohet për riparimet e defekteve të vëna re.

7. Blerësi ka të drejtën e njohjes paraprake të ditarit, projekteve teknike, si dhe të shënimeve e klasifikimeve të mjetit lundrues.

Neni 221

Dorëzimi i mjetit lundrues

1. Mjeti lundrues dorëzohet dhe merret në ngarkim në vendin dhe datën e përcaktuar në marrëveshje.

2. Shitësi mban kontakt me blerësin për itinerarin e mjetit lundrues dhe, nëse është e nevojshme, për vendin dhe kohën e llogaritur të dokimit.

3. Në rast se mjeti lundrues përpara dorëzimit humbet, dëmtohet tërësisht ose pjesërisht, kontrata quhet e palidhur dhe, nëse është vënë depozitë garancie, i kthehet blerësit.

4. Shitësi çon mjetin lundrues deri te doku dhe nga doku në vendin e dorëzimit me shpenzimet e veta.

Neni 222

Dorëzimi i plotë i mjetit lundrues

1. Shitësi i dorëzon mjetin lundrues blerësit, me çdo gjë që i përket atij në bord dhe në tokë. Të gjitha pjesët e këmbimit dhe të pajisjeve, që i përkasin mjetit lundrues në çastin e kontrollit, të përdorura ose jo, pavarësisht se ndodhen ose jo në bord, bëhen pronë e blerësit.

2. Në ditën e dorëzimit të anijes në port blerësi merr në ngarkim pjesën e pakonsumuar të karburantit, vajërat lubrifikante të mbetura, ushqimet dhe magazinimet e papërdorura, duke i paguar ato me çmimin e tregut.

Neni 223

Kontrata e shitblerjes

1. Kontrata e shitblerjes së mjetit lundrues bëhet nga noteri dhe nënshkruhet nga palët.

2. Shitësi përballon shpenzimet noteriale dhe taksat përkatëse.

3. Në rast se bëhet ndonjë reklamim për fakte përpara dorëzimit të mjetit lundrues, shitësi liron blerësin nga çdo pasojë që rrjedh nga reklamime të tilla, përveç rastit kur ka qenë e parashikuar ndryshe në kontratë.

Neni 224

Detyrimet e tjera të blerësit

1. Blerësi është i detyruar që, me shpenzimet e veta, të kryejë veprimet e nevojshme me regjistrin detar, të bëjë regjistrimin e ekuipazhit e çdo veprim tjetër, që mundëson vënien në përdorim të mjetit lundrues prej tij.

2. Kur në kryerjen e këtyre veprimeve dalin pengesa ligjore ose mangësi, që kanë lindur përpara dorëzimit të mjetit lundrues, blerësi njofton brenda 48 orëve shitësin, i cili është i

detyruar të kryejë veprimet e nevojshme, të përballojë shpenzimet për heqjen e këtyre pengesave e për plotësimin e mangësive dhe zhdëmtimin e blerësit nga vonesa, në të kundërt kontrata quhet e zgjidhur dhe shitësi përballon dëmet që i janë shkaktuar blerësit.

KREU III KONTRATA E TRANSPORTIT

Neni 225

Përkufizimi i kontratës së transportit

1. Termi “Kontratë transporti” përdoret vetëm për kontratat e transportit, që mbulohen nga një policë – ngarkesë ose dokument tjetër ligjor i ngjashëm me të, për sa kohë që ka lidhje me transportin detar të ngarkesave.

2. Kur një policë – ngarkesë ose dokument tjetër ligjor i ngjashëm me të lëshohet në bazë të një çarter parti, dispozitat e këtij kreu janë të zbatueshme nga çasti kur një policë – ngarkesë e tillë ose dokument tjetër ligjor i ngjashëm me të rregullojnë marrëdhëniet ndërmjet transportuesit dhe mbajtësit të saj.

Neni 226

Periudha e përgjegjësisë

1. Transportuesit mbajnë përgjegjësi për mallrat, sipas këtij kreu, për periudhën gjatë së cilës ata kanë në ngarkim mallrat në portin e ngarkimit, gjatë transportit, dhe në portin e shkarkimit.

2. Në kuptim të këtij neni, malli quhet në ngarkim të transportuesit:

nga koha kur ai ka marrë mallrat prej:

i) kontraktuesit ose personave që veprojnë në emër të tij;

ii) një autoriteti ose pale të tretë, të cilit, në bazë të ligjeve ose të rregullave në fuqi në portin e ngarkimit, i janë dhënë mallrat për ngarkim dhe përpunim;

b) deri në çastin që ai dorëzon mallrat:

i) duke i dorëzuar mallrat pritësit;

ii) në rastet kur pritësi nuk i merr mallrat nga transportuesi, duke i vënë ato në dispozicion të pritësit, në përputhje me kontratën ose ligjet e rregullat në fuqi në portin e shkarkimit;

iii) duke ia dorëzuar mallrat një autoriteti ose pale të tretë, në zbatim të ligjit ose të rregullave në fuqi në portin e shkarkimit.

3. Termat “Transportuesit” ose “Pritësit” nënkuptojnë edhe agjentët ose përfaqësuesit e tyre.

Neni 227

Detyrimet e transportuesit

Transportuesi, përpara fillimit të udhëtimit dhe gjatë tij, është i detyruar:

të përgatisë hambarët, frigoriferët dhe dhomat e ftohjes, si dhe të gjitha pjesët e tjera të mjetit lundrues, ku transportohen mallra, për të siguruar marrjen, transportimin dhe ruajtjen e tyre;

të ngarkojë, të përpunojë, të stivojë, të transportojë dhe të shkarkojë mallrat e transportuara në rregull dhe me kujdes;

të drejtojë mjetin lundrues drejt një porti të sigurt, kur mjeti lundrues nuk mund të mbërrijë në portin e destinuar për arsye të pengesave të jashtëzakonshme, të cilat nuk mund të

kapërcehen brenda një kohe të arsyeshme. Për pengesa të tilla, transportuesi njofton kontraktuesin;

ç) të jetë përgjegjës për humbjet për shkak të vonesave në shkarkim, derisa të provojë se përfaqësuesi i tij ose agjenti kishin marrë të gjitha masat e nevojshme për shmangien e ngjarjes dhe të pasojave.

Neni 228

Regjimi i detyrueshëm i përgjegjësive të transportit

1. Për përgjegjësitë dhe të drejtat e transportuesit ose të drejtuesit të mjetit lundrues, për humbjet ose dëmet, transportuesi dhe dërguesi i ngarkesës mund të hyjnë në marrëveshje për kushte, rezervime ose përjashtime, që kanë të bëjnë me ruajtjen, kujdesin dhe përpunimin e mallrave përpara ngarkimit deri në çastin e shkarkimit.

2. Çdo klauzolë ose marrëveshje, përveç atyre të parashikuara në këtë kre, që lehtëson transportuesin ose drejtuesin e mjetit lundrues nga përgjegjësia për humbjet ose dëmet në mall, të cilat rrjedhin nga gabimet, të metat në kryerjen e detyrave ose nga detyrimet e përcaktuara në këtë nen, është e pavlefshme dhe nuk ka efekt për përfitimin e siguracionit nga transportuesi.

3. Transportuesi është i lirë të dorëzojë plotësisht ose pjesërisht një nga të drejtat a imunitetet ose të rrisë një nga përgjegjësitë dhe detyrimet sipas këtij kreu, me kusht që një dorëzim i tillë të jetë shkruar në policë – ngarkesën e lëshuar nga dërguesi.

4. Dispozitat e këtij kreu nuk janë të zbatueshme në ndonjë çarter parti, por, nëse policë-ngarkesat janë lëshuar në bazë të një çarter parti, ato duhet të jenë në përputhje me termat e këtij kreu. Këto rregulla nuk duhet të pengojnë vendosjen në policë-ngarkesë të rregullave për avarinë e përgjithshme.

Neni 229

Përjashtimet nga përgjegjësia e transportuesit

1. Transportuesi dhe drejtuesi i anijes nuk janë përgjegjës për humbjet ose dëmet që rrjedhin nga moslundrueshmëria, përveç rasteve kur këto shkaktohen nga mungesa e kujdesit nga pala e transportit për lundrueshmërinë, pajisjen me ekuipazh, pajisjen e furnizimit të anijes, si dhe për përgatitjen e hambarëve, frigoriferëve ose dhomave të ftohjes e të pjesëve të anijes ku janë vendosur mallrat, për të siguruar marrjen, transportin dhe ruajtjen e tyre në përputhje me këtë Kod.

2. Kur dëmet ose humbjet rezultojnë nga moslundrueshmëria, e drejta e provave për kujdesin është mbi transportuesin ose persona të tjerë, që reklamojnë përjashtime sipas këtij neni.

3. Transportuesi dhe drejtuesi i anijes nuk janë përgjegjës për humbjet ose dëmet e shkaktuara nga:

a) një veprim, neglizhencë ose gabim i kapitenit, marinarëve a personave të tjerë, që i shërbejnë transportuesit gjatë lundrimit ose për drejtimin e anijes;

b) zjarri, përveç rasteve kur shkaktohet nga një gabim i transportuesit;

c) rreziqe dhe aksidente në det ose në ujëra të tjera të lundrueshme;

ç) forca madhore;

d) veprime luftarake;

dh) veprime të armiqve të shtetit;

e) sekuestrimi ose bllokimi sipas një procesi gjyqësor;

ë) kufizime të karantinës;

f) akte nga pronari i mallrave, agjenti ose përfaqësuesi i tij;

g) grevat, llokautet ose bllokimet dhe kufizimet e punës për çfarëdo shkak, të

përgjithshme ose të pjesshme;

gj) rebelime dhe protesta civile;

shpëtimi i jetës ose përpjekje për shpëtimin e jetës a të pronës në det;

i) humbje për rifuxhot a në peshë ose çfarëdo humbje apo dëm i shkaktuar nga defekte të brendshme;

cilësia ose zëvendësime të mallrave;

k) mosparaqitja e mirë ose papërshtatshmëria e marketimit;

l) defekte të pazbuluara si rezultat i kujdesit të treguar;

ll) çfarëdo klauzole tjetër, që rrjedh jo për gabim të provuar të transportuesit, ose neglizhencën apo gabimin aktual të agjentit ose të përfaqësuesit të transportuesit. Në këtë rast e drejta e provave është në anën e personit që reklamon për përfitim, duke treguar se gabimet e transportuesit dhe/ose agjentit apo të përfaqësuesit tjetër të tij nuk kanë ndikuar në humbjet ose dëmet.

4. Çdo devijim për të kursyer ose çdo përpjekje për shpëtimin e jetës apo të pronës në det ose çdo devijim i arsyeshëm nuk vlerësohet veprim i paligjshëm, sipas neneve të këtij kreu ose sipas kontratës së transportit dhe transportuesi nuk vlerësohet përgjegjës për humbjet dhe dëmet që kanë rezultuar.

Neni 230

Kufijtë e përgjegjësisë së transportuesit

1. Transportuesi dhe drejtuesi i anijes nuk janë përgjegjës ose nuk bëhen përgjegjës për çdo humbje ose dëm për mallrat në shumën që tejkalon 66 njësi të vlerës së kolisë ose njësisë apo 2 njësi të vlerës për kilogram ose peshën bruto të mallrave të humbura apo të dëmtuara, cilado qoftë më e madhe, përveç rastit kur përpara ngarkimit është deklaruar natyra dhe vlera nga dërguesi, të cilat janë pasqyruar në policë – ngarkesë.

2. Vlera më e madhe e rikuperuar llogaritet mbi vlerën e mallrave në çastin dhe vendin e shkarkimit nga anija, në përputhje me kontratën, me të cilën përcaktohen mallrat që duhej të shkarkoheshin. Vlera e mallrave përcaktohet në bazë të çmimeve të kursit të këmbimit ose të çmimit të tregut, në bazë të vlerës normale të mallrave të të njëjtit lloj dhe të së njëjtës cilësi.

3. Kur një paletë, konteiner ose artikull i njëjtë me to për transport është përdorur për ruajtjen e mallit, numri i pakove ose njësive, i përcaktuar në policë-ngarkesë, quhet si numër njësie ose paketimi, ndërsa artikujt e tillë quhen koli ose njësi matjeje.

4. Përgjegjësia e transportuesit për vonesë në dorëzimin sipas parashikimeve të bëra në këtë kre, kufizohet në një shumë të barabartë me 2 herë e gjysmë të navllonit të pagueshëm në përputhje me kontratën e transportit të mallrave me det.

5. Transportuesi dhe drejtuesi i anijes nuk janë të ngarkuar për kufizimet e përgjegjësisë të parashikuara në këtë paragraf, nëse provohet që dëmi ka ardhur si rezultat i një veprimi ose pengese të transportuesit, i bërë me qëllim që të shkaktojë dëm pa rrezik dhe me dijeninë se dëmtimi mund të ndodhë.

6. Nëse deklarata e përmendur në pikën 1 të këtij neni është e shkruar në policë-ngarkesë, ajo është dëshmi e parë, por nuk i bashkëngjitet dokumentacionit të anijes ose nuk është përfundimtare për transportuesin;

7. Transportuesi dhe drejtuesi i mjetit nuk kanë përgjegjësi kur është lidhur një marrëveshje ndërmjet transportuesit, kapitenit ose agjentit të transportuesit dhe ngarkuesit, për shumën maksimale të përmendur në pikën 1, nëse është e shkruar në policë-ngarkesë që asnjë shumë maksimale e fiksuar të jetë jo më pak sesa ai maksimum i përmendur në këtë paragraf.

8. Transportuesi dhe drejtuesi i anijes nuk janë përgjegjës në çdo ngjarje për humbje ose dëmtime, që u ndodhin ose kanë lidhje me mallrat, nëse natyra ose vlera janë deklaruar me vetëdije gabim nga ngarkuesi në policë – ngarkesë.

Neni 231
Reklamimet jokontraktuale

1. Mbrojtja dhe kufijtë e përgjegjësisë, të parashikuar në këtë kre, zbatohen në çdo veprim kundër transportuesit për humbjet ose dëmet e mallit në përputhje me një kontratë transporti, kurdoherë që veprimi përcaktohet ose jo në kontratë.

2. Në rast se një veprim i tillë është bërë nga agjenti ose përfaqësuesi i transportuesit (një agjent ose përfaqësues i tillë nuk është kontraktues i pavarur), njëri nga këta merr të gjitha përgjegjësitë, sipas këtij kreu.

3. Shuma që përballohet nga transportuesi dhe agjenti ose persona të tjerë që e përfaqësojnë transportuesin, në asnjë rast nuk duhet të kalojë kufirin e përmendur në këtë kre.

4. Agjenti ose përfaqësuesi i transportuesit nuk ka të drejtë të përjashtojë veten nga parashikimet e këtij neni, nëse provohet që dëmi rezulton nga një veprim i qëllimshëm i tij ose me paramendim se dëmi do të ndodhë më vonë.

Neni 232
Të drejtat e kontraktuesit

1. Kontraktuesi ka të drejtën e zotërimit të ngarkesës deri në dorëzimin e saj pritësit të ligjshëm.

2. Kontraktuesi, përpara fillimit të lundrimit, mund të kërkojë ridorëzimin e ngarkesës në portin e ngarkimit dhe pas fillimit të lundrimit të ndryshojë njoftimet e tij origjinale për pritësit dhe vendin e shkarkimit kundrejt sigurimeve për të mbuluar humbjet dhe shpenzimet që lidhen me të.

3. Kur ngarkesa transportohet sipas një policë - ngarkese, e drejta për zotërimin e ngarkesës i jepet çdo mbajtësi të ligjshëm të policë – ngarkesës dhe transportuesi është i detyruar të ndjekë udhëzimet vetëm pas dorëzimit të të gjitha kopjeve të Policë-ngarkesave të lëshuara.

Neni 233
Përgjegjësitë e kontraktuesit

1. Kontraktuesi nuk është përgjegjës për humbjet ose dëmet e pësuar nga transportuesi ose anija, që rrjedhin ose rezultojnë pa ndonjë shkak veprimi, gabimi ose neglizhence të kontraktuesit, agjentit ose përfaqësuesit të tij.

2. Kontraktuesi duhet të bëjë marketimin e domosdoshëm për mallrat e rrezikshme, të vlerësuara të tilla.

3. Kur kontraktuesi i dorëzon transportuesit mallra të rrezikshme, ai duhet ta njoftojë atë për rrezikshmërinë dhe, nëse është e nevojshme, edhe për masat që duhen marrë. Në të kundërt transportuesi nuk ka mundësi të njihet me rrezikshmërinë dhe kontraktuesi është përgjegjës për:

a) humbjet që rezultojnë nga transporti i mallrave të tilla;

b) mallrat që mund të shkarkohen, të shkatërrohen ose të dorëzohen në çdo kohë, sipas rrethanave që paraqiten pa kompensim pagese.

4. Kur shkelet dispozita e shkonjës “b” të pikës 3 të këtij neni dhe kur mallrat e rrezikshme bëhen një rrezik real për jetën ose pronën, ato mund të shkarkohen, të shkatërrohen ose të dorëzohen, sipas rrethanave, me përjashtim të rasteve kur këto mallra kanë shkaktuar avarinë e përgjithshme ose kur transportuesi është përgjegjës, sipas këtij kreu.

Neni 234

Lëshimi i policë-ngarkesës

1. Kur transportuesi ose transportuesi i fundit merr mallrat në ngarkim, me kërkesën e kontraktuesit, duhet t'i lëshojë atij policë-ngarkesën.

2. Policë-ngarkesa nënshkruhet nga personi i ngarkuar nga transportuesi. Policë-ngarkesa e nënshkruar nga kapiteni i anijes, që do të transportojë mallin, vlerësohet e nënshkruar në emër të transportuesit.

3. Nënshkrimi në policë-ngarkesë mund të bëhet me shkrim, e printuar, e vulosur ose me simbole, si dhe me mjete të tjera mekanike ose elektronike, në përputhje me ligjet e vendit ku lëshohet Policë-ngarkesa.

Neni 235

Garancia e kontraktuesit

1. Kontraktuesi vlerësohet se ka garantuar transportuesin për saktësinë e të dhënave të shënuara në policë – ngarkesë, për natyrën e përgjithshme të mallrave, marketimin e tyre, numrin, peshën dhe sasinë. Kontraktuesi përjashton transportuesin nga humbjet që rezultojnë nga pasaktësia në të dhëna të tilla. Kontraktuesi mbetet përgjegjës edhe nëse ai ka transferuar policë-ngarkesën. Të drejtat e transportuesit në përjashtime të tilla kufizojnë përgjegjësitë e tij, sipas kontratës së transportit me det ndaj çdo personi tjetër, përveç kontraktuesit.

2. Çdo letër garancie ose marrëveshje, me anën e së cilës kontraktuesi përjashton transportuesin nga humbjet, që rezultojnë nga lëshimi i policë-ngarkesës së transportuesit ose nga persona të tjerë që veprojnë në emër të tij, pa bërë shënim për të dhënat e kontraktuesit, të vendosura në policë -ngarkesë ose nga kushtet e jashtme të mallrave, janë të pavlefshme dhe pa fuqi vepruese edhe për palët e treta, duke përfshirë edhe dërguesin, të cilit i është transferuar Policë-ngarkesa.

3. Një letër e tillë garancie ose marrëveshje është e vlefshme edhe për kontraktuesin, kur transportuesi ose personi që vepron në emër të tij nuk ka bërë shënimin sipas pikës 2 të këtij neni dhe me këtë dëmton një palë të tretë, duke përfshirë edhe dërguesin, i cili vepron sipas të dhënave të shënuara në policë-ngarkesë. Nëse shënimi i fshehur lidhet me të dhënat e kontraktuesit që duhen vendosur në policë-ngarkesë, transportuesi nuk mund të përjashtohet nga kontraktuesi, sipas pikës 1 të këtij neni.

4. Në rastin e një vepre të paligjshme, në kundërshtim me pikat 1, 2 dhe 3 të këtij neni, transportuesi është përgjegjës, pa ndonjë përfitim ose kufizim të drejtash të parashikuara në këtë kre, për humbjet e ndodhura një palë të tretë, përfshirë edhe pritësin, për arsye se ai nuk ka vepruar, sipas të dhënave të përshkruara në policë-ngarkesë.

Neni 236

Dokumente të tjera përveç policë-ngarkesës

Kontraktuesi, përveç policë – ngarkesës, për të autorizuar marrjen e mallrave për transportim, lëshon një dokument, i cili është dëshmi e mjaftueshme për përfundimin e kontratës së transportit me det dhe për marrjen e mallrave nga transportuesi siç përshkruhet në të.

Neni 237

Dorëzimi i ngarkesës

1. Në mungesë të urdhrave, të dhënë në përputhje me nenin 232, ngarkesa dorëzohet në

portin e destinacionit.

2. Kur nuk është lëshuar ndonjë policë-ngarkesë, ngarkesa i dorëzohet në vendin e destinacionit personit të urdhëruar me shkresë të zakonshme nga kontraktuesi.

3. Kur është lëshuar policë – ngarkesë, transportuesi është i detyruar t’ia dorëzojë ngarkesën, në portin e destinacionit, mbajtësit të ligjshëm të policë-ngarkesës ose mbajtësit të një kopjeje të saj.

4. Pas dorëzimit të ngarkesës nga transportuesi kundrejt një policë - ngarkese, kopjet e tjera janë të pavlefshme.

5. Mbajtës i ligjshëm i policë-ngarkesës origjinale është:

a) mbajtësi i shënuar në policë- ngarkesë;

b) mbajtësi i një policë – ngarkese të urdhëruar me shkresë të veçantë nga personi përgjegjës, ose mbajtësi i një policë-ngarkesë që e provon një gjë të tillë me prova të tjera shkresore;

c) mbajtësi i policë-ngarkesës jodirekte.

Neni 238

Detyrimet e pritësit

Me marrjen e ngarkesës, pritësi merr përgjegjësinë e pagesës së navllonit, të detyrimeve, të dëmeve për bllokimin e anijes dhe të vlerave të tjera për transportin e mallrave, edhe sikur të mos jenë parashikuar në kontratën e transportit, por që janë përmendur në policë-ngarkesë.

Neni 239

Verifikimi i ngarkesës para dorëzimit

1. Pritësi dhe transportuesi, përpara dorëzimit të mallrave, kërkojnë të bëhet verifikimi nga ekspertët përkatës.

2. Në rastin e një humbjeje ose dëmtimi nga cenimi i ambalazhit ose kolive nga aksidente ose ngjarje kriminale, të deklaruara nga transportuesi para dorëzimit, si dhe kur pritësi ka qenë njoftuar me shkrim më parë, verifikimi është i detyrueshëm para marrjes në dorëzim.

3. Kur refuzohet verifikimi, secila palë, respektivisht, nuk dorëzon ose nuk merr në dorëzim ngarkesën. Refuzuesi detyrohet të paguajë të gjitha dëmet që pasojnë refuzimin. Pala jokërkuuese ka të drejtë të jetë e pranishme gjatë gjithë verifikimit. Rezultati i verifikimit pasqyrohet në aktin e nënshkruar nga ekspertët, pritësi dhe transportuesi, duke pasqyruar edhe rezervat e rastit.

4. Shpenzimet e verifikimit përballohen nga:

a) pala që e ka kërkuar, kur nuk rezultojnë mungesa e dëme;

b) transportuesi, kur vërtetohen mungesa e dëme dhe kur është kërkuar nga pritësi.

5. Transportuesi përjashtohet nga detyrimi, sipas shkronjës “b”, kur vërteton se nuk përgjigjet ligjërisht për dëmet e mungesat.

Neni 240

Lajmërimet për humbjet, dëmet ose vonesën

1. Kur verifikimi nuk është bërë me ekspertët përkatës, pritësi duhet të njoftojë me shkrim për mungesa në njësi e sasi ose dëme e të meta të dukshme brenda ditës së dorëzimit të mallrave, në të kundërt, vlerësohet se ngarkesa është dorëzuar sipas dokumenteve.

2. Për dëmtime të fshehta ose mungesa në kolitë, që dorëzohen të pahapura, lajmërimi me shkrim duhet bërë brenda 15 ditëve kalendarike nga data e dorëzimit të tyre.

3. Për humbjet që rezultojnë nga vonesat në dorëzim nuk do të paguhet asnjë kompensim

derisa njoftimi me shkrim kundrejt transportuesit të jetë bërë brenda 60 ditëve pas datës së dorëzimit të mallrave pritësit.

4. Në transportet tranzite, çdo lajmërim, që i jepet transportuesit të fundit sipas këtij neni, ka të njëjtin efekt sikur ato t'i ishin dhënë transportuesit të parë dhe anasjelltas.

5. Lajmërimi, që i jepet transportuesit, kapitenit, oficerit të ngarkuar nga anija ose personave që veprojnë në emër të kontraktuesit, vlerësohet si t'i ishin dhënë, respektivisht, transportuesit të parë, transportuesit të fundit ose kontraktuesit.

6. Përderisa lajmërimi me shkrim për humbjet ose dëmet është dhënë brenda 90 ditëve nga dita e ndodhjes së këtyre humbjeve ose dëmeve të mallrave ose pas dorëzimit të tyre në afatet e caktuara në këtë Kod, gabimi për dhënien e këtij lajmërimi është fakt i mjaftueshëm, që provon se transportuesi nuk ka pësuar humbje ose dëme, si rezultat i gabimeve ose i neglizhencës së kontraktuesit, agjentit ose përfaqësuesit të tij.

Neni 241

Garancia për pagesat

Transportuesi refuzon të dorëzojë mallrat derisa pritësi të ketë paguar ose siguruar shumën për transportin e bërë nga ai, kontributin e ngarkesës në avarinë e përgjithshme, si dhe shpëtimin e jetës.

Neni 242

Pasojat e refuzimit për dorëzimin

1. Kur pritësi nuk reklamon dorëzimin ose refuzon marrjen në dorëzim të ngarkesës, transportuesi vendos në llogari të pritësit ngarkesën në magazinë ose në vende të tjera të përshtatshme për ruajtje.

2. Transportuesi vepron me ngarkesën në të njëjtën mënyrë edhe kur reklamojnë për dorëzimin disa mbajtës të Policë-ngarkesave.

Neni 243

Shitja e ngarkesës

1. Kur brenda 2 muajve nga dita e mbërritjes së anijes në portin e shkarkimit, ngarkesa e vendosur në ruajtje nuk është tërhequr dhe nuk është kryer pagesa për transportin e mallrave të tilla, transportuesi mund ta shesë ngarkesën.

2. Një ngarkesë e pamarrë në dorëzim shitet edhe përpara afatit dymujor të ruajtjes, kur rreziku i prishjes së ngarkesës ose kur shpenzimet për një veprim të tillë janë më të mëdha se vlera e ngarkesës.

3. Nga të ardhurat e përfituara nga shitja, transportuesi merr ato që i detyrohet kontraktuesi për transportin dhe ato që kanë lidhje me shpenzimet për ruajtjen e ngarkesës, si dhe koston për realizimin e një shitjeje të tillë, kurse pjesa tjetër i vihet në dispozicion gjykatës në vendin e shitjes për t'ia dorëzuar atë palës që i takon.

4. Në mënyrë që të ruhen reklamimet e përmendura në nenin 242, transportuesi është i detyruar ta lajmërojë kontraktuesin për vendosjen e mallit në ruajtje dhe për shitjen e paramenduar të ngarkesës.

Neni 244

Navlloni

1. Navlloni është pagesa për transportin detar të një ngarkese. Vlera e navllonit përcaktohet me marrëveshje. Në mungesë të marrëveshjes, navlloni llogaritet në bazë të tarifave të zbatueshme në kohën dhe vendin e ngarkimit.

2. Për ngarkesat e humbura nga një aksident i çfarëdo lloji i ndodhur gjatë transportit nuk paguhet navllon dhe navlloni i parapaguar duhet të rikthehet.

3. Kur ngarkesa e humbur është ruajtur ose rikuperuar, transportuesi ka të drejtën e një navlloni në bazë të distancës së përshkuar, kur palët e interesuara për ngarkesën nuk kanë përfituar nga ngarkesa e transportuar në një pjesë të udhëtimit.

4. Navlloni në bazë të distancës së përshkuar, është vlera për transportin e mallrave për distancën e kryer, kundrejt të gjithë distancës së udhëtimit të parashikuar. Në llogaritjen e navllonit për distancën e përshkuar, përfshihen jo vetëm distanca e transportit, por edhe kostoja, puna dhe koha e përshkimit të kësaj distance dhe të gjitha rreziqet për këtë pjesë të udhëtimit.

5. Navlloni paguhet i plotë për ngarkesën e humbur, duke marrë në konsideratë natyrën e veçantë të saj (deteriorimin, avullimin, rrjedhjen normale etj.), si dhe për transportin e kafshëve, të cilat kanë ngordhur gjatë transportit.

Neni 245

Navlloni shtesë

1. Kur është ngarkuar një sasi më e madhe se ngarkesa e parashikuar, transportuesi ka të drejtën për navllon shtesë, sipas tarifave të përcaktuara në kontratë.

2. Për ngarkesat e vendosura në anije pa dijeninë e transportuesit, ky i fundit ka të drejtë të vendosë për dyfishin e shumës së navllonit për transportin nga porti i ngarkimit, në atë të shkarkimit, si dhe për kompensimin për dëmet që transportuesi pëson për shkak të kësaj ngarkese, e cila është vendosur në bordin e anijes. Transportuesi mund ta shkarkojë një ngarkesë të tillë në çdo kohë dhe në çfarëdo porti.

Neni 246

Reklamimet detare për ngarkesën

1. Reklamime detare janë:

a) shpenzimet ligjore ndaj shtetit për ngarkesën dhe koston e ekzekutimit, të bëra për ruajtjen e ngarkesës ose për prokurimin e shitjes së saj dhe të shpërndarjes, për procedimin për shitje, taksat dhe pagesat;

b) të ardhurat nga shpëtimi që bien mbi ngarkesën, si dhe kontributin e avarisë së përgjithshme të ngarkesës për anijen dhe ngarkesat e tjera;

c) detyrimi për dëmet e shkaktuara nga ngarkesa;

ç) vlerat për transportuesin për transportin e ngarkesave të rëndësishme.

2. Reklamimet mbyllen së bashku me interesin dhe koston ligjore të këtij neni. Kur fondi i vlefshëm është i pamjaftueshëm për të plotësuar tërësisht reklamimin, reklamimet që i përkasin të njëjtit grup ndahen proporcionalisht.

3. Hapësira e reklamimeve detare për ngarkesën shtrihet edhe për dëmet që i ndodhin ngarkesës dhe që nuk riparohen, si dhe për kontributet e avarisë së përgjithshme për ngarkesën.

4. Reklamimet detare nuk shlyhen me sigurimin e ngarkesës.

5. Reklamimet detare humbasin me dorëzimin e ngarkesës palës që e zotëron.

6. Reklamimet detare për vlerat humbasin me pagimin e këtyre vlerave palëve që kanë të drejtë.

Neni 247

Policë-ngarkesa origjinale

1. Parashikimet në policë-ngarkesë janë të zbatueshme kundrejt policë-ngarkesës origjinale, siç është lëshuar nga transportuesi detar që bën transportin, kur pjesa tjetër e transportit do të kryhet nga transportues tjerë detarë, tokësorë ose ajrorë.

2. Transporti, kur nuk është detar, drejtohet nga rregullat përkatëse. Kur nuk përcaktohet në ligje të veçanta, zbatohen dispozitat ligjore të këtij Kodi.

Neni 248

Transporti i kombinuar

1. Transportuesi, i cili, ka lëshuar një policë-ngarkesë origjinale është përgjegjës për zbatimin e të gjitha detyrimeve për të gjithë rrugën e parashikuar në policë-ngarkesë deri në dorëzimin e mallrave pritësit të ngarkuar. Secili nga transportuesit e tjerë është përgjegjës për zbatimin e detyrimeve në pjesën e vet të rrugës, së bashku me transportuesin, i cili ka lëshuar policë-ngarkesën origjinale.

2. Një transportues, i cili ka lëshuar policë-ngarkesë origjinale, mund t'i kufizojë përgjegjësitë deri për pjesën e rrugës që ai ka kryer, por kjo nuk e liron nga detyrimet për kujdesin që duhet të tregojë që transporti i mëtejshëm të kryhet me korrektësi.

3. Transportuesi, i cili, në bazë të përgjegjësisë, ka paguar një detyrim, sipas policë – ngarkesës origjinale, ka të drejtën për të reklamuar nga secili transportues tjetër që ka marrë përgjegjësinë, sipas policë-ngarkesës, për rimbursimin e shumës së navllonit për transportin e kryer nga ai. Ai që provon se i ka përmbushur të gjitha detyrimet si transportues, përjashtohet nga detyrimi i rimbursimit.

Neni 249

Kufizimi i përgjegjësisë

1. Transportuesi dhe anija, në çdo rast, janë të shkarkuar nga çdo përgjegjësi për mallrat, pas një periudhe njëvjeçare nga data e dorëzimit të tyre ose nga data e caktuar për dorëzim. Kjo periudhë mund të jetë edhe më e gjatë, në rast se palët kanë rënë dakord.

2. Në rast humbjeje, dëmi real ose fitimi të munguar, transportuesi dhe pritësi duhet t'i japin ndihmën e tyre të arsyeshme njëri-tjetrit për përcaktimin e natyrës e të madhësisë së dëmit.

KREU IV

KONTRATA “ÇARTER PËR NJË UDHËTIM”

Neni 250

Përkufizim

1. Me kontratën “Çarter për një udhëtim” kuptohet një anije që lundron në një port ngarkimi të caktuar dhe merr ngarkesë, të cilën çarteruesi e transporton në një port shkarkimi kundrejt pagesës së navllonit, sipas një tarife të caktuar.

2. Nëse nuk ka marrëveshje tjetër me shkrim ndërmjet palëve, kontrata “Çarter për një udhëtim” rregullohet sipas neneve të këtij kreu.

Neni 251

Përgjegjësia e pronarit

Në mungesë të një marrëveshjeje ndërmjet palëve, zbatohen kriteret e përgjithshme të përgjegjësisë në kontratën e transportit.

Neni 252

Përgjegjësitë e kapitenit dhe të çarteruesit

1. Kapiteni, për lëshimin e policë-ngarkesës, është nën urdhrat e pronarit.
2. Çarteruesi zhdëmton pronarin për çdo pasojë ose detyrim të lindur nga nënshkrimi i policë-ngarkesës ose i një dokumenti tjetër nga kapiteni, oficerët ose agjentët.

Neni 253

Ngarkimi dhe shkarkimi

1. Çarteruesi sjell ngarkesën në anë të bordit të anijes, për t'i dhënë mundësi anijes të ngarkojë mallrat me mjetet e saj. Çarteruesi prokuron dhe paguan fuqinë e nevojshme punëtore në breg ose në mjete të tjera lundruese ndihmëse, për të kryer punën kur anija ka vetëm ngarkesën në bordin e saj.
2. Nëse ngarkimi dhe shkarkimi bëhen me elevator, ngarkesa vendoset e lirë në hambarët e anijes dhe pronari përballon vetëm shpenzimet e sheshimit. Marrësi merr ngarkesën në anë të bordit të anijes.

Neni 254

Koha e përpunimit

1. Ngarkimi dhe shkarkimi bëhen në një afat të caktuar në marrëveshje nga palët ose, në mungesë të një marrëveshjeje të tillë, të përcaktuar nga Autoriteti Portual, në bazë të praktikës lokale.
2. Koha e pushimit ose ajo përpara fillimit të kohës së përpunimit, që përdoret në fakt, llogariten.
3. Koha gjatë së cilës veprimet e ngarkim-shkarkimit janë të pamundura, jo për shkak të çarteruesit ose të pritësit, nuk llogaritet.

Neni 255

Stalia

I njëjti numër ditësh në vazhdim, i pranuar nga palët si kohë përpunimi, lejohet si stali për çarteruesin, sipas tarifës së përcaktuar në marrëveshje nga palët, si në portin e shkarkimit, edhe në atë të ngarkimit.

Neni 256

Kundërstalia

Për të gjithë kohën e përpunimit, të kursyer në portet e ngarkimit dhe të shkarkimit, pronari paguan kundërstali sa gjysma e tarifës së stalisë.

KREU V

KONTRATA “ÇARTER ME KOHË”

Neni 257
Përkufizim

1. Me kontratën “Çarter me kohë” kuptohet një anije me qira për një kohë të caktuar, për përdorime ose për të transportuar lloje mallrash, të përshtatshme për një anije të tillë.
2. Në dispozicion të çarteruesit, së bashku me anijen, kalojnë edhe kapiteni me ekuipazhin.
3. Nëse nuk është rënë dakord ndryshe në marrëveshjen me shkrim ndërmjet palëve, kontrata “Çarter me kohë” rregullohet nga nenet e këtij kreu.

Neni 258
Detyrimet e pronarit

1. Pronari ia dorëzon anijen çarteruesit në vendin dhe kohën e caktuar në marrëveshje.
2. Pronari, gjatë gjithë periudhës së shërbimit të anijes, siguron dhe paguan për të gjitha furnizimet me ushqim dhe pagat, për sigurimin e anijes, për furnizimet në sektorin e kuvertës dhe të makinerive, si dhe të ekuipazhit. Ai përgjigjet për shërbimet e parashikuara për t’u kryer dhe që të gjitha pajisjet të jenë në gjendje të mirë pune.

Neni 259
Detyrimet e çarteruesit

1. Çarteruesi siguron dhe paguan të gjitha shpenzimet e nevojshme për anijen dhe ekuipazhin dhe përballon të gjitha pagesat për veprimtarinë që kryen me anijen.
2. Çarteruesi, me përfundimin e kontratës “Çarter me kohë”, kthen anijen në të njëjtën gjendje që i është dorëzuar atij në vendin e rënë dakord në marrëveshjen ndërmjet palëve me konsume dhe prishje normale të pranueshme.
3. Nëse anija duhet të vazhdojë udhëtimin edhe kur periudha e çarterit tejkalohet, çarteruesi vazhdon ta ketë anijen në përdorim, duke mundësuar përfundimin e udhëtimit, me kusht që të llogaritet në mënyrë të paanshme, që ky udhëtim të lejojë dorëzimin e anijes në kohën e përcaktuar për përfundimin e çarterit. Për kohën që ka kaluar nga data e përfundimit, çarteruesi paguan sipas çmimit të tregut, në qoftë se ky është më i lartë sesa tarifa e rënë dakord në marrëveshjen për marrjen me qira të anijes.

Neni 260
Detyrat e kapitenit, punësimi dhe zhdëmtimi

1. Kapiteni, për punësimin, agjencimin ose rregullimet e tjera, është nën urdhrat e çarteruesit.
2. Çarteruesi duhet të zhdëmtojë pronarin për çdo pasojë a detyrim, të lindur nga nënshkrimi ose kryerja e veprimeve të tjera, që lidhen me policë-ngarkesën ose dokumentet e tjera, nga kapiteni, oficerët apo agjentët në zbatim të urdhrave, si dhe për çdo parregullsi në dokumentet e anijes, të lëshuara nga çarteruesi ose nga mbingarkimi i mallrave.

Neni 261
Kufizimet e përdorimit të anijes

1. Në anije nuk lejohet të ngarkohen mallra të rrezikshme dëmtuese që marrin flakë, pa pasur miratimin paraprak të pronarit.
2. Anija nuk lejohet të përdoret nëse nuk është marrë miratimi paraprak i pronarit ose

nuk lejohet të porositet ose të përdoret për një shërbim, i cili kërkon hyrjen e saj brenda një zone të rrezikshme për të dhe për personat në bord, për shkak të luftës ose të ndonjë arsyeje tjetër.

Neni 262

Pagesa e qirasë

1. Çarteruesi e paguan qiranë si paradhënie çdo muaj. Në mungesë të pagesës në kohë ose në mënyrë të rregullt, pronari mund të pezullojë funksionimin e çarterit dhe të njoftojë çarteruesin për mungesën e tij.

2. Nëse çarteruesi nuk kryen pagesën e shumës që detyrohet brenda 15 ditëve nga marrja e njoftimit prej pronarit, në bazë të kontratës, pronari ka të drejtën e tërheqjes së anijes nga shërbimi për çarteruesin, pa penguar pretendimet e tjera të pronarit ndaj çarteruesit.

Neni 263

Periudha jashtë qirasë

Në rast humbjeje kohe për shkak defekti në makineri, të ndërhyrjeve të autoriteteve, përplasjeve, rënies në cektinë, zjarrit, aksidentit ose dëmtimit të anijes, të shkaktuara jo për faj të çarteruesit, të cilat pengojnë punën e anijes për më shumë se 12 orë e në vazhdim, ose në rast humbjeje kohe për shkak të mbajtjes së anijes prej autoriteteve, si pasojë e veprimeve ligjore kundër anijes apo pronarit, të mungesës në njerëz ose në furnizime, thyerjes së urdhrave ose neglizhimit në detyrë nga kapiteni, oficerët apo ekuipazhi, pagesa e qirasë nuk bëhet për kohën e humbur, derisa anija të jetë përsëri në gjendje efikente për të rifilluar shërbimin.

Neni 264

Rakordimi i qirasë

Nëse anija nuk arrin të ruajë shpejtësinë ose konsumin mesatar të garantuar nga pronari dhe nëse nuk përmbush sigurimet e pronarit ose të ndonjë pjese tjetër të përshkrimit të saj, sasia e qirasë zvogëlohet, duke penguar çarteruesin për të kërkuar zhdëmtim të mëtejshëm.

Neni 265

Nënçarterimi

1. Çarteruesi ka të drejtën e nënçarterimit të anijes, përveç rasteve kur është parashikuar ndryshe në kontratë.

2. Për nënçarterimin njoftohet paraprakisht pronari dhe, vetëm me pëlqimin e tij, kalohen kufijtë kohorë ose mënyra e shfrytëzimit sipas kontratës.

3. Çarteruesi fillestar mbetet gjithmonë përgjegjës për funksionimin normal të çarterit.

KREU VI

KONTRATA E ÇARTERIMIT “BAREBOAT”

Neni 266

Përkufizim

1. Me kontratën “Bareboat” çarter parti pronari pranon t’i dorëzojë çarteruesit, kundrejt pagesës së qirasë, një anije të emëruar, e cila merret në dorëzim nga çarteruesi në një vend ose port të caktuar.

2. Nëse nuk është rënë dakord ndryshe në marrëveshjen me shkrim ndërmjet palëve,

kontrata e charterimit “Bareboat” rregullohet sipas neneve të këtij kreu.

Neni 267

Përgjegjësitë e pronarit

1. Pronari, përpara dhe në kohën e dorëzimit, merr përsipër të ushtrojë kujdesin e duhur për ta bërë anijen në gjendje për lundrim.
2. Anija, përpara dorëzimit, duhet të jetë e pajisur me dokumente.
3. Akti i marrjes në dorëzim të anijes pa vërejtje nga charteruesi provon se pronari i ka përmbushur detyrimet sipas këtij neni.
4. Në çdo rast, pronari është përgjegjës për dëmtimet, riparimet dhe rinovimet e mundshme, që vijnë si pasojë e defekteve të fshehura në anije, makineri dhe pajisjet e saj.

Neni 268

Përgjegjësitë e charteruesit

1. Anija është në përdorim dhe në kontroll të plotë të charteruesit gjatë periudhës së charterit.
2. Charteruesi mirëmban anijen, makinerinë dhe pjesët e këmbimit në gjendje të mirë riparimi, në gjendje normale pune e në përputhje me praktikën e mirëmbajtjes tregtare dhe me certifikatat e miratuara.
3. Anija nuk përdoret për asnjë shërbim në një zonë të rrezikshme, lufte ose të tjera, nëse nuk merret paraprakisht miratimi i pronarit.
4. Charteruesi ka të drejtën e përdorimit të të gjitha sistemeve, mjeteve, pajisjeve që janë në bordin e anijes në kohën e dorëzimit, me kusht që ekuivalentët e tyre t’i kthehen pronarit me ridorëzimin e anijes në të njëjtin rregull dhe gjendje, duke pranuar konsumimin normal.

Neni 269

Kthimi i anijes

1. Në përfundim të kontratës, charteruesi i dorëzon pronarit anijen në portin ose vendin e caktuar.
2. Nëse anija kryen një udhëtim, gjatë të cilit periudha e charterit tejkalohet, charteruesi vazhdon ta përdorë atë duke mundësuar përfundimin e udhëtimit, me kusht që të llogaritet në mënyrë të paanshme që ky udhëtim të lejojë dorëzimin e anijes në kohën e përcaktuar për përfundimin e charterit.
3. Anija i dorëzohet pronarit në të njëjtat kushte, strukturë, gjendje dhe klasë si në çastin e dorëzimit, duke pranuar konsumimin normal.

Neni 270

Fiksimi dhe nëncharterimi

1. Charteruesi nuk e fikson anijen ose nuk e nëncharteron atë pa miratimin paraprak me shkrim të pronarit.
2. E drejta e pronarit për refuzim duhet motivuar me shkaqe të arsyeshme.

Neni 271

Afati i pretendimeve

Të gjitha pretendimet, që burojnë nga një kontratë “Bareboat”, kanë një kufi kohor prej

një viti nga koha e kthimit të anijes.

KREU VII TRANSPORTI I UDHËTARËVE

Neni 272

Biletat e udhëtarit

1. Transportuesi i jep udhëtarit biletën si dokument i kontratës së transportit.
2. Bileta formulohet e vërtetohet nga transportuesi, nga i ngarkuari i tij, nga agjencitë e tij ose agjenci të kontraktuara.
3. Në biletë duhet të shënohen emri dhe adresa e udhëtarit, çmimi, porti i nisjes dhe i mbërritjes, data dhe ora e nisjes, nënshkrimi i formuluesit ose i dorëzuesit dhe vula përkatëse.
4. Bileta mund të përmbajë vendin dhe datën e lëshimit, çmimin e paguar për udhëtimin, emrin e pasagjerit, klasën e udhëtimit, të dhëna për vendin që i është caktuar pasagjerit, pajisjet e dhëna për përdorim, të dhëna për bagazhin dhe të dhëna të tjera për udhëtimin.

Neni 273

Kalimi i të drejtës së transportit

1. Kur bileta tregon emrin e udhëtarit, e drejta e transportit nuk i kalon një personi tjetër pa miratimin e transportuesit.
2. Miratimi vlerësohet i dhënë nëse transportuesi lejon imbarkimin e një personi të ndryshëm nga udhëtari, emri i të cilit tregohet në biletë.

Neni 274

Anulimi i kontratës

1. Nëse nisja e udhëtarit pengohet për shkaqe që nuk varen prej tij, kontrata anulohet dhe pasagjeri ka të drejtën e rimbursimit të parave të paguara për udhëtimin.
2. Kontrata anulohet nëse nisja e një bashkudhëtuesi të planifikuar të udhëtojë me të pengohet për shkaqe që nuk varen prej tij.
3. Udhëtari duhet ta njoftojë transportuesin për pengesën të paktën tri ditë para nisjes. Në rastet e vonësës së njoftimit, udhëtari përgjigjet për dëmin e shkaktuar transportuesit, në masën që nuk kalon kufirin maksimal të çmimit të paguar për biletën.

Neni 275

Mungesa e udhëtarit në nisjen e anijes

1. Pasagjeri, i cili nuk arrin të paraqitet në kohë për imbarkim në anije, është përgjegjës për çmimin e udhëtimit të pakryer.
2. Nëse transportuesi lidh një kontratë udhëtimi me të njëjtat kushte, por me një subjekt tjetër, pasagjeri ka të drejtën e anulimit të kontratës dhe të rimbursimit me çmimin e plotë të biletës.

Neni 276

Mosnisja e anijes

1. Kur udhëtari njoftohet 3 ditë përpara për mosnisjen e anijes në datën e caktuar, pavarësisht nga shkaqet, ai ka vetëm të drejtën e rimbursimit për biletën, përveç rastit kur

dëshiron të përsërisë kontratën për udhëtimin e ardhshëm.

2. Në rastet kur nuk bëhet njoftimi i mosnismës së anijes në afatin e përcaktuar në pikën 1 të këtij neni, kur ndërpritet udhëtimi ose ndryshohet itinerari për faj të transportuesit, veç rimbursimit të biletës, udhëtarit ka të drejtën e shpërblimit të dëmit të pësuar ose fitimit të munguar nga mosnismja dhe, kur nuk ka dëm, përfitimin e një shume sa vlefte e një bilete.

Neni 277

Nisja e vonuar

1. Kur vonesa është e parashikuar, njoftimi bëhet tri ditë përpara dhe udhëtarit ka të drejtën e rimbursimit të biletës dhe kur ky kusht nuk respektohet, ka edhe të drejtën e shpërblimit të dëmeve të pësuar.

2. Nëse anija nuk nis në kohën e përcaktuar, pavarësisht nga shkak, udhëtarit duhet t'i shërbehet ushqim dhe strehim i përshtatshëm, kur nuk ka kërkuar rimbursimin e biletës.

Neni 278

Ndërprerja e udhëtimit

1. Nëse udhëtarit detyrohet të ndërpresë udhëtimin për shkaqe jashtë vullnetit të tij, ai ka të drejtën e rimbursimit të biletës për pjesën e pakryer të udhëtimit.

Kjo e drejtë zbatohet edhe në rastet kur një bashkudhëtues i pasagjerit detyrohet të ndërpresë udhëtimin për shkaqe, që janë jashtë kontrollit të njërit prej tyre.

2. Nëse udhëtimi ndërpritet për faj të udhëtarit, ai humbet tërësisht të drejtën e rimbursimit të biletës.

Neni 279

Veprimet e imbarkimit dhe të zbarkimit

1. Veprimet e imbarkimit dhe të zbarkimit kryhen nga transportuesi. Nëse nuk është rënë dakord ndryshe, për këto veprime nuk bëhet pagesë.

2. Pagesat për veprimet e imbarkimit dhe të zbarkimit, të cilat u detyrohen palëve të tjera, mbledhen nga transportuesi.

Neni 280

Përgjegjësia e transportuesit gjatë lundrimit

Transportuesi është përgjegjës për dëmet, që vijnë si pasojë e moskryerjes, moskorrektësisë ose vonesave në transport, nëse ai nuk provon se këto dëme do t'i ishin shkaktuar udhëtarit edhe pa qenë në anije.

Neni 281

Përgjegjësia e transportuesit për dëmtim personal të udhëtarit

1. Transportuesi përgjigjet për dëmtimin e shëndetit ose të jetës së udhëtarit nga fillimi i imbarkimit, deri në përfundimin e veprimeve të zbarkimit, nëse ai ose persona të interesuar nuk provojnë se ngjarja erdhi për faj të vetë udhëtarit, në situata të jashtëzakonshme, që nuk burojnë nga veprimtaria detare në anije ose nga forca madhore.

2. Përgjegjësia e transportuesit zvogëlohet nëse udhëtarit, me qëllim ose nga pakujdesia, ka ndikuar në dëmtimin ose në shtimin e dëmit.

Neni 282
Transporti i bagazheve

1. Transporti i bagazhit përfshihet në çmimin e udhëtimit, brenda kufijve të peshës dhe të vëllimit të përcaktuar nga transportuesi ose të zbatuara përgjithësisht.
2. Bagazhi, që tejkalon kufijtë e përcaktuar, pranohet kundrejt pagesës në bazë të tarifave të transportuesit ose të tarifave që zbatohen përgjithësisht.
3. Tejkalimi i kufijve të bagazhit në peshë e në vëllim është i pranueshëm kur ka funksion personal e jotregtar dhe është në raporte të arsyeshme me të dhënat e anijes.
4. Transportuesi, për bagazhin e udhëtarit dhe automjetin, që i dorëzohen nën kujdesin ose kontrollin e tij, lëshon një dokument që tregon emrin dhe adresën, portet e nisjes dhe të mbërritjes, numrin dhe peshën e bagazheve.

Neni 283
Përgjegjësia për humbje ose dëmtim të bagazhit dhe mjetit të pasagjerit

1. Transportuesi është përgjegjës për humbjen ose dëmtimin e bagazheve dhe të mjetit të pasagjerit, që janë nën kujdesin ose kontrollin e tij, nëse ai nuk provon se shkakun që solli humbjen ose dëmtimin nuk ishte nën kontrollin e punonjësve ose të ndihmësve të vet.
2. Për humbje ose dëmtim të bagazheve a të artikujve që janë nën kujdesin ose kontrollin e udhëtarit, transportuesi është përgjegjës vetëm kur provohet se ngjarja ishte rezultat i veprimeve që ndodhin nën kontrollin e transportuesit.
3. Nëse humbja ose dëmtimi ndodhin në raste mbyetjeje të anijes, vjedhjeje, rënieje në tokë, eksplozioni, zjarri apo ngjarjeje që varet nga veprimet në anije, prezumohet gabimi ose neglizhenca e transportuesit, ndihmësve ose agjentëve të vet, që veprojnë brenda kufijve të detyrave të tyre.
4. Udhëtari duhet ta njoftojë me shkrim transportuesin ose agjentin e tij përpara kthimit të bagazhit ose zbarkimit, në rastet kur humbja ose dëmtimi është i dukshëm dhe brenda tri ditëve, në rastet kur humbja ose dëmtimi i bagazheve nuk është i dukshëm.

Neni 284
Kufijtë e përgjegjësisë

1. Përgjegjësia e transportuesit për dëmet në shëndetin e udhëtarit është e barabartë me shpenzimet për mjekim dhe aftësim për punë, ndërsa për humbjen e jetës është sa pensioni familjar që marrin personat e mitur ose të paaftë për punë në ngarkim të udhëtarit, si dhe shpenzimet e ruajtjes së kufomës deri në dorëzimin tek të afërmit dhe, në mungesë të tyre, tek organet e pushtetit vendor të portit të mbërritjes, sipas përcaktimit në biletë.
2. Përgjegjësia për humbje ose dëmtim të bagazheve të udhëtarit nuk duhet të kalojë në asnjë rast shumë në lekë, e cila është e barabartë me vlerën e bagazhit të një udhëtari për një udhëtim.
3. Kur vlera e bagazhit, që i dorëzohet transportuesit, pasqyrohet në dokumentin përkatës, transportuesi është përgjegjës deri në kufirin e vlerës së deklaruar. Kjo vlerë presupozohet e detyrueshme nëse nuk provohet e kundërta. Nëse transportuesi provon se deklarimi i një vlere të tillë të pasaktë është bërë qëllimisht nga udhëtari, ai nuk përgjigjet për humbjen ose dëmtimin e mjetit.
4. Përgjegjësia e transportuesit për moskryerje ose kryerje të parregullt të udhëtimit, nuk duhet të kalojë në asnjë rast 2,5 herë çmimin e biletës për një udhëtim të një pasagjeri.
5. Transportuesi nuk përfiton nga e drejta e kufizimit të përgjegjësisë, kur udhëtari

provon se dëmtimi ka rezultuar nga një veprim ose mosveprim i transportuesit për të shkaktuar këtë dëm ose se transportuesi ka vepruar në mënyrë të paligjshme.

Neni 285

Përgjegjësia e transportuesit të fundit

Nëse kryerja e udhëtimit ose e një pjese të tij i është besuar një subjekti tjetër, transportuesi mbetet përgjegjës për udhëtimin e plotë, sipas neneve të këtij kreu. Edhe transportuesi faktik i nënshtrohet dhe përfiton nga nenet e këtij kreu, për pjesën e udhëtimit të kryer nga ai.

Neni 286

Përgjegjësia në rastin e kontratës falas të transportit

1. Nenet e këtij kreu, të cilat i referohen kufizimit të përgjegjësisë së transportuesit, zbatohen edhe për kontratat e transportit falas.
2. Nenet e këtij kreu nuk zbatohen për udhëtarin jokontraktor.

Neni 287

Afatet kohore të pretendimeve

1. Pretendimet, që burojnë nga kontrata e transportit të udhëtarit, bagazhit dhe mjetit, mund të bëhen brenda një viti nga data e zbarkimit të udhëtarit dhe e kthimit të bagazhit ose të mjetit.
2. Në rastet e moskryerjes së zbarkimit, ky afat kohor matet nga data kur duhet të kryhej zbarkimi, kthimi i bagazhit dhe i mjetit.
3. E drejta e kërimit nga cilido ushtrohet pas plotësimit të detyrimeve të veta, por jo më vonë sesa tre muaj nga data e shlyerjes së detyrimeve.

Neni 288

Përgjegjësia e vartësve dhe ndihmësve

Nenet e këtij kreu, në bazë të të cilave rregullohen përgjegjësia e transportuesit dhe veprimet që lidhen me këtë përgjegjësi, zbatohen edhe në rastet e veprimeve kundër vartësve ose ndihmësve të transportuesit, mbi të cilët zbatohet i njëjti trajtim.

Neni 289

Moskufizimi i të drejtave të udhëtarit

Marrëveshja për kufizimin e të drejtave të udhëtarit për dëmet në jetën dhe shëndetin e tij është e pavlefshme për transportuesin.

Neni 289/1

Përcaktimi i rregullave për zbatimin e të drejtave të udhëtarëve *(Shtuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)*

Rregullat, procedurat dhe masat e nevojshme për sigurimin e respektimit dhe zbatimit efektiv të të drejtave të udhëtarëve përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

KREU VIII OPERATORËT E ANIJES

Neni 290

Deklarata e operatorit të anijes

1. Personi që operon anijen duhet t'i paraqesë regjistruesit të anijes një deklaram noterial për identitetin, cilësinë e personit juridik, numrin e datën e licencës për të operuar me anijen, titullin sipas të cilit operon, si dhe kopje të noterizuara të dokumenteve që vërtetojnë këto të dhëna.

2. Në rast se operatori i anijes nuk e operon vetë anijen, deklarata i paraqitet regjistruesit nga pronari i anijes.

3. Në rast se kontrata, në bazë të së cilës personi operon anijen, nuk është me shkrim, deklarata duhet nënshkruar nga operatori dhe nga pronari i anijes.

4. Në mungesë të deklaratës së operatorit të anijes, supozohet që anija operohet nga vetë pronari.

Neni 291

Regjistrimi i deklaratës së operatorit të anijes

Deklarata e operatorit të anijes pasqyrohet në Regjistrin e Mjeteve Lundruese, ndërsa dokumentet depozitohen në Zyrën e Regjistrit.

Neni 292

Përgjegjësia e operatorit të anijes

Operatori i anijes është përgjegjës për shlyerjen e të gjitha detyrimeve të ngritura për shkak të veprimeve ose mosveprimeve të kapitenit dhe të ekuipazhit, për veprimet e ndërmarra për anijen dhe operimin e saj.

KREU IX KUFIZIMI I PËRGJEGJËSIVE PËR REKLAMIMET DETARE

Neni 293

Reklamimet në bazë të kufizimeve

1. Në kufizimet e përgjegjësive, pavarësisht nga shkalla e përgjegjësisë, përfshihen reklamimet e mëposhtme:

a) reklamimet për humbjen e jetës, plagosjen e personave ose humbjen dhe dëmet e pronës, përfshirë edhe dëmet kundrejt punimeve portuale, baseneve, kanaleve dhe mjeteve ndihmëse për lundrimin, që ndodhin në bord ose në lidhje të drejtëpërdrejtë me operacionin e anijes apo me operacione shpëtimi, si dhe humbjet që rrjedhin nga këto;

b) reklamimet për humbjet që rezultojnë nga vonesa për transportin detar të ngarkesës, pasagjerëve ose bagazheve të tyre;

c) reklamimet për humbjet që rezultojnë nga shkelja e të drejtave ose e të drejtave kontraktuale, që rrjedhin drejtpërdrejt nga operacionet e anijes ose operacionet e shpëtimit;

ç) reklamime për ngritjen, zhvendosjen, prishjen, dëmtimin e anijes, e cila është e mbytur, ka rënë në cektinë, është braktisur, duke përfshirë çdo gjë që është ose ka qenë në bord të një anijeje të tillë;

d) reklamime për zhvendosjen, prishjen ose dëmtimin e ngarkesës së anijes;

dh) reklamime të një personi, përveç atij që është përgjegjës për masat e marra për të

shmangur ose minimizuar humbjet, për të cilat personi përgjegjës kufizon përgjegjësinë e tij, sipas këtij kreu dhe humbjeve të tjera të shkaktuara nga masa të tilla.

2. Reklamimet e mësipërme janë subjekt i kufizimit të përgjegjësisë edhe kur për to bëhet ankim ose padi, sipas një kontrate.

3. Reklamimet e përmendura në shkronjat “ç”, “d” dhe “dh” nuk janë subjekt i kufizimeve të përgjegjësisë në hapësirën që ato kanë lidhje me vjeljen e të ardhurave sipas një kontrate me personat përgjegjës.

Neni 294

Reklamimet e përjashtuara nga kufizimet

Nuk përfshihen në kufizimet:

- a) reklamimet për shpëtimin ose kontributin në një avari të përgjithshme;
- b) reklamimet për dëmet nga ndotja me karburant, të përcaktuara në kriteret përkatës të Konventës Ndërkombëtare të Kufizimit të Përgjegjësisë për Dëmin nga Ndotja Detare, të datës 29 nëntor 1969, ose të çdo amendamenti a protokollit të saj në fuqi;
- c) reklamimet e bëra në bazë të çdo konvente ndërkombëtare, legjislacionit kombëtar në fuqi, ose ato që ndalojnë kufizimin e përgjegjësisë për dëmet nukleare;
- ç) reklamimet kundër pronarëve të anijeve nukleare për dëmet nukleare.

Neni 295

Personat përgjegjës për kufizimin e përgjegjësisë

Për reklamimet e nenit 293, pronari, charteruesi, menaxheri ose operuesi i anijes nuk mbajnë përgjegjësi ndaj:

- a) çdo personi, që kryen shërbim të drejtpërdrejtë për operacione shpëtimi, duke përfshirë edhe shërbimet e përcaktuara në shkronjat “ç”, “d” dhe “dh” të pikës 1 të nenit 293;
- b) çdo personi përgjegjës për çdo reklamim të përmendur në nenin 293, që neglizhon ose dëmton personat e përmendur në paragrafët e mësipërm të këtij neni;
- c) çdo siguresi përgjegjësish për reklamime, i ngarkuar për përfitimet, sipas këtij kreu, njëlloj si i siguruari.

Neni 296

Drejtimi i kufizimeve

Personi përgjegjës nuk është i ngarkuar për kufizimin e përgjegjësisë të veta, në rast se provohet që humbjet rezultojnë nga veprime ose mosveprime të bëra me dashje për t'i shkaktuar ato ose me dijeni që këto humbje do të ndodhin.

Neni 297

Kundërreklamimet

Kur një person i ngarkuar me kufizimin e përgjegjësisë ka bërë një reklamim kundër reklamuesit që rezulton përgjegjës për të njëjtin shkak, reklamimet respektive të tyre pushojnë së qeni dhe dispozitat e këtij kreu vihen në zbatim me kompensim të ndërsjellë.

Neni 298

Kufizimet e përgjithshme

Kufizimet e përgjithshme të reklamimeve për dëmet materiale të jetës dhe shëndetit përcaktohen me urdhër të përbashkët të organeve qendrore shtetërore, që mbulojnë detarinë e

financat dhe i nënshtrohen çdo vit ndryshimeve të indeksit të çmimeve.

Neni 299

Përmbledhja e reklamimeve

1. Kufijtë e përgjegjësisë zbatohen për të gjitha reklamimet, të cilat ngrihen në çdo rast të dallueshëm si më poshtë:

a) kundër personit ose personave, sipas përcaktimit në shkronjën “b” të nenit 295 dhe çdo personi që për veprimet, neglizhencën ose fajet e tyre janë përgjegjës;

b) kundër pronarëve të mjeteve lundruese që japin ndihmë për shpëtim dhe shpëtuesit ose shpëtuesve që veprojnë nga ky mjet lundrues, si dhe çdo personi që me veprimet, neglizhencën dhe fajet e tyre janë përgjegjës;

c) kundër shpëtuesit ose shpëtuesve, që nuk janë duke operuar nga një mjet lundrues ose janë duke operuar në mënyrë të pavarur në mjetin lundrues në shërbim shpëtimi dhe me secilin person që për veprimet, neglizhencën ose fajet e tyre janë përgjegjës.

2. Kufijtë e përgjegjësisë zbatohen për të gjitha reklamimet që mund të ngrihen, ose për çdo rast të dallueshëm kundër një personi apo personave të përmendur në lidhje me mjetin lundrues dhe për çdo person, i cili me veprimet, neglizhencën ose fajin e tyre janë përgjegjës, sipas këtij kreu.

Neni 300

Formimi i fondit të përgjegjësive

1. Çdo person, përgjegjës mund të formojë një fond me gjykatën ose autoritetet e tjera përgjegjëse që të shqyrtojnë reklamimet për përgjegjësitë.

2. Ky fond formohet për një shumë, brenda kufizimeve, sipas nenit 298 të këtij Kodi, së bashku me interesat nga data kur ngjarja ka ndodhur deri në datën e formimit të një fondi të tillë.

3. Çdo fond i formuar në këtë mënyrë është i vlefshëm vetëm për pagesën e reklamimeve, për të cilat kufijtë e përgjegjësisë mund të zbatohen sipas këtij kreu.

4. Ky fond mund të formohet me depozitim të një shume ose duke dhënë një garanci të pranuar nga gjykata si të përshtatshme.

5. Fondi i formuar nga një ose më shumë persona të përmendur në pikën 1 shkronjat “a”, “b” e “c” dhe pikën 2 të nenit 299 të këtij Kodi ose nga siguruesi i tij vlerësohet i formuar nga të gjithë personat e përmendur në to.

Neni 301

Shpërndarja e fondit të kufizimeve

1. Fondi i kufizimeve shpërndahet proporcionalisht ndërmjet reklamuesve.

2. Në rast se përpara formimit të fondit personi përgjegjës ose siguruesi i tij kanë vendosur një reklamim ndaj fondit, ata, në bazë të shumës që kanë paguar, përfitojnë si personat e tjerë, sipas këtij kreu.

3. Kur një person përgjegjës ose çdo person tjetër shpall se do të paguajë në një periudhë të mëvonshme, plotësisht ose pjesërisht, çdo shumë për kompensim, me të cilën personat e përmendur në pikën 2 të këtij neni, janë paguar para se të shpërndahej fondi, gjykata mund të urdhërojë që një shumë e mjaftueshme të veçohet për të përballuar këta persona në një datë të mëvonshme për të ndikuar në reklamimin ndaj fondit.

Neni 302

Zhveshja nga veprime të tjera

1. Kur një fond kufizimesh është formuar në përputhje me këtë kre, personi që ka bërë një reklamim ndaj fondit zhvishet nga ushtrimi i çdo të drejte për reklamime të tilla ndaj çdo shifre tjetër të një personi nga/ose në emër të të cilit është formuar fondi.

2. Pas formimit të fondit të kufizimeve, çdo mjet lundruar ose pronë tjetër, që i përket një personi, në emër të të cilit është formuar fondi që është sekuestruar ose atashuar për një reklamim, i cili mund të ngrihet ndaj fondit, ose çdo sigurim i dhënë mund të lirohet me urdhër gjykatë.

3. Lirimi i urdhërohet vetëm kur është krijuar fondi i kufizimit:

a) në portin ku ka ndodhur ngjarja ose kur ndodh jashtë portit, në portin e parë të prekjes;

b) në portin e zbarkimit për reklamim për humbje jete ose plagosje personi;

c) në portin e shkarkimit për dëmet ndaj ngarkesës;

ç) në shtetin ku është bërë sekuestrimi.

4. Rregullat e mësipërme zbatohen vetëm për reklamuesit, që ngrenë reklamime ndaj fondit të kufizimeve përpara një gjykatë, e cila e administron këtë fond dhe ky është i vlefshëm dhe i transferueshëm lirisht për këtë reklamim.

PJESA E SHTATË

DËMTIMET DHE RREZIQET DETARE

KREU I

AVARIA E PËRGJITHSHME

Neni 303

Përkufizimi

1. Ka dëmtim për shpëtim ose avari të përgjithshme, kur ka ndodhur apo mund të ndodhë një sakrificë a shpenzim i arsyeshëm për shpëtimin ose ruajtjen nga rreziku të pronës në lundrim.

2. Pronari përgjigjet, në çdo rast, për dëmet dhe shpenzimet e bëra me urdhër, kur faktikisht ka munguar rreziku i avarisë së përgjithshme.

Neni 304

Kufijtë e avarisë së përgjithshme

1. Përmasat e dëmtimit për shpëtim përcaktohen nga humbjet, dëmet ose shpenzimet, që kushtëzohen drejtpërdrejt nga akte të avarisë së përgjithshme dhe janë në funksion të parandalimit të dëmtimit të pronës.

2. Humbjet dhe dëmet që pëson mjeti lundruar a ngarkesa nga një vonesë, në udhëtim ose në vazhdim, siç është demurejxi dhe humbjet indirekte të çfardoshme, siç janë humbjet e tregut, nuk pranohen si avari e përgjithshme.

Neni 305

Të drejtat për kontributin

Të drejtat për kontributin në avari të përgjithshme nuk njihen në ngarkim të kapitenit ose pronarit, megjithëse ngjarja që shkaktoi sakrificat ose shpenzimet mund të ketë ardhur si rezultat i fajit të njërit prej subjekteve në lundrim, por kjo nuk pengon kërkimet për personin

fajtor.

Neni 306

Barra e provës

Barra e provës bie mbi palën që reklamon avarinë e përgjithshme për të vërtetuar se humbjet ose shpenzimet e reklamuar janë të njohura saktësisht si avari të përgjithshme.

Neni 307

Shpenzimet shitesë

Çdo shpenzim i bërë në vend të një shpenzimi tjetër, që mund të ishte i njohur si avari e përgjithshme, vlerësohet si e tillë pa marrë parasysh kursimet, në rast se ka, për interesat e tjerë, por vetëm në një vlerë të avarisë së përgjithshme të barabartë me shpenzimet e kursyera.

Neni 308

Vendi dhe koha e përcaktimit të avarisë së përgjithshme

1. Avaria e përgjithshme vendoset si për humbjet, ashtu dhe për kontributet në bazë të vlerave, në kohën dhe vendin kur dhe ku mbyllet lundrimi.

2. Ky nen nuk ndikon në përcaktimin e vendit, ku duhet të bëhet shpallja e avarisë së përgjithshme.

Neni 309

Ngarkesa e padeklaruar ose e deklaruar gabim

1. Dëmet dhe humbjet e shkaktuara nga mallrat e ngarkuara, pa dijeninë e pronarit të mjetit lundrues ose të agjentit të tij ose nga mallrat e përshkuara gabim në kohën e ngarkimit, nuk lejohet të hyjnë në avarinë e përgjithshme, por këto mallra vlerësohen për kontribut në rast se ato shpëtohen.

2. Dëmet ose humbjet e shkaktuara nga mallrat, të cilat janë deklaruar gabim, me vlerë më të vogël se ajo reale, kontribuohen në shumën e deklaruar, por këto mallra mund të kontribuohen deri në vlerën e tyre aktuale.

Neni 310

Përcaktimi i avarisë

1. Përcaktimi i avarisë së përgjithshme, vlerësimi i shumës së humbjes për këtë avari, si dhe ndarja e saj kryhen nga një komisar avarie me kërkesën e njëres prej palëve.

2. Komisari i avarisë bën një përcaktim të hollësishëm të avarisë së përgjithshme në mungesë të marrëveshjes së palëve, në mbështetje të dispozitave ligjore e nënligjore dhe në mungesë të tyre ose kur palët kanë shtetësi të ndryshme, në bazë të rregullave të transportit detar ndërkombëtar.

3. Operatori i mjetit lundrues duhet të japë menjëherë autorizimin e veprimit për komisarin e avarisë, por jo më vonë se një muaj pas përfundimit të udhëtimit. Në rast vonese, autorizimi jepet nga çdo palë tjetër pjesëmarrëse në avarinë e përgjithshme.

4. Drejtuesit e organeve qendrore shtetërore, që mbulojnë detarinë dhe drejtësinë, me urdhër të përbashkët përcaktojnë kriteret e kualifikimit për komisarin e avarisë, mënyrën se si ai caktohet, rregullat e tjera për procedurën që ndiqet gjatë përcaktimit të avarisë së përgjithshme, si dhe përgjegjësitë e detyrat e komisarit të avarisë.

Neni 311

Afati i kërkimeve për avarinë e përgjithshme

Çdo kërkim për avarinë e përgjithshme duhet bërë brenda 1 viti nga data e përfundimit të udhëtimit.

Neni 312

Avaria e pjesshme

Çdo dëm ose humbje, që i shkaktohet mjetit lundrues, ngarkesës ose navllonit, të cilat nuk njihen si avari e përgjithshme, janë avari e pjesshme dhe përballohen nga palët që e vuajnë ose nga palët që janë përgjegjëse.

KREU II

PËRPLASJET DETARE

Neni 313

Kuptimi

1. Me përplasje kuptohen përplasjet ndërmjet mjeteve lundruese detare, ndërmjet tyre dhe mjeteve të tjera detare ose një hidroplani.

2. Mjetet lundruese në përplasje mund të jenë të ankoruara në spirancë ose në lundrim.

3. Përgjegjësia për përplasjet ka të bëjë me dëmet e shkaktuara ndaj mjetit lundrues ose mjeteve lundruese, ngarkesës ose pasurisë dhe vlerave të ekuipazhit, udhëtarëve ose personave të tjerë, që ndodhen në bordin e mjetit lundrues, dëmtimin e shëndetit të tyre, fitimin e munguar të mjetit lundrues joshkaktar, si dhe çdo detyrim që lind për shkak të vonesës.

Neni 314

Përplasja aksidentale

Kur përplasja është aksidentale, kur ajo është shkaktuar nga forca madhore ose kur shkaku dhe fajësia janë të papërcaktueshme, dëmet duhet të përballohen nga ata që i pësojnë ato.

Neni 315

Përgjegjësitë e mjeteve lundruese në gabim ose faj

Në rast se përplasja është shkaktuar nga gabimi ose faji i njërit prej mjeteve lundruese, përgjegjësia për shpërblimin e dëmeve i mbetet mjetit që ka shkaktuar gabimin.

Neni 316

Shpërndarja e përgjegjësive të palëve

1. Në rast se janë në gabim dy ose më shumë mjete lundruese, përgjegjësia e secilit mjet lundrues është në proporcion me shkallën e gabimit përkatës të kryer.

2. Në rast se nuk ka mundësi për t'u përcaktuar shkalla e gabimeve të secilit mjet, ose kur del që gabimet janë të barabarta, atëherë përgjegjësia ndahet në mënyrë të barabartë.

3. Kur shkaktohet vdekje ose plagosje, mjetet lundruese në gabim janë përgjegjëse ndaj palëve të treta, pa paragjykuar për të drejtën e mjetit lundrues që ka paguar pjesën më të madhe, që sipas pikës 1 të këtij neni, ai duhet të përballonte, për të përfituar një kontribut nga anijet e

tjera në gabim.

Neni 317
Përgjegjësia e pilotit

Kur përplasje është shkaktuar nga gabimi i pilotit, përgjegjësitë rëndojnë mbi mjetin lundrues, edhe kur piloti ngarkohet ligjërisht me përgjegjësi.

Neni 318
E drejta për rimbullimin e dëmit

E drejta për rimbullimin e dëmit të shkaktuar nga një përplasje varet nga procedurat e protestës detare dhe dokumentacioni tjetër përkatës.

Neni 319
Parashkrimi i reklamimit

1. Veprimet për riparimin e dëmeve nuk mund të kërkohen me kalimin e një viti nga data e ndodhjes së përplasjes.

2. Të drejtat e reklamimit për pagesa të tepërta, kthim kontributesh ose pagesa ndaj të tretëve parashkruhen pas kalimit të një viti nga pagesat e bëra.

Neni 320
Detyrimi për dhënie ndihme

1. Pas një përplasjeje, kapiteni i secilit mjet lundrues është i detyruar, për sa e lejojnë mundësitë, pa i shkaktuar dëm serioz mjetit lundrues, ekuipazhit dhe pasagjerëve të tij, t'u japë ndihmë mjeteve lundruese, ekuipazheve dhe pasagjerëve të tjerë.

2. Secili kapiten duhet të njoftojë menjëherë emrin e mjetit të tij lundrues dhe portin e regjistrimit të cilit i përket, si dhe emrat e porteve nga vjen dhe ku shkon e të mjeteve të tjera lundruese.

3. Shkelja e kësaj dispozite ndëshkohet administrativisht, sipas akteve, ligjore dhe nënligjore, në mbështetje të këtij Kodi, pa sjellë përgjegjësi për pronarin e mjetit lundrues.

Neni 321
Qëllimi i zbatimit të përgjegjësive

Dispozitat e këtij kreu nuk u nënshtrohen dispozitave ligjore në fuqi për sa u përket kufizimeve të përgjegjësisë së pronarëve të mjeteve lundruese dhe nuk ndryshojnë detyrimet ligjore, sipas kontratës së transportit ose të çdo kontrate tjetër.

Neni 322
Mjetet lundruese të shërbimit publik

1. Mjetet lundruese ushtarake ose qeveritare, që kryejnë vetëm shërbime publike e që nuk përgjigjen për dëmet që u shkaktojnë mjeteve lundruese të tjera gjatë përplasjes, nuk u nënshtrohen dispozitave të këtij kreu, kur kryejnë detyra shërbimi në zona të deklaruara si të kufizuara ose të rrezikshme për lundrim, por komandantët e këtyre mjeteve lundruese nuk përjashtohen nga detyrimi për dhënien e ndihmës dhe të njoftimeve.

2. Këto mjete lundruese përgjigjen për dëmet, kur organet përkatëse nuk kanë bërë shpalljet e njoftimet e nevojshme dhe nuk kanë vendosur sistemet e sinjalizimit për zonën e

kufizuar ose të rrezikshme.

KREU III SHPËTIMI

Neni 323

Kontrata e shpëtimit

1. Ky kre zbatohet për çdo veprim shpëtimi në bazë të një kontrate të parashikuar verbalisht ose me shkrim.

2. Kapiteni ka autoritetin për përfundimin e kontratës për veprime shpëtimi në emër të pronarit të mjetit lundrues. Kapiteni ose pronari i mjetit lundrues ka autoritetin për përfundimin e një kontrate të tillë në emër të pronarëve të pronës në bordin e mjetit lundrues.

3. Ky nen nuk përjashton zbatimin e nenit 320, si dhe detyrën për parandalimin ose minimizimin e dëmeve ndaj mjedisit.

Neni 324

Anulimi ose ndryshimi i kontratës

Një kontratë ose termat e saj mund të anulohen ose të ndryshohen në rast se:

a) kontrata ka hyrë në fuqi nën ndikimin e papërshtatshëm ose ndikimin e rrezikut dhe termat e saj janë të papërballueshëm;

b) pagesa sipas kontratës është në një shkallë shumë të madhe ose shumë të vogël për shërbimin real që jepet.

Neni 325

Detyrimet e shpëtuesit, të pronarit dhe të kapitenit

1. Shpëtuesi i detyrohet pronarit të mjetit lundrues ose pronës në rrezik që:

a) të kryejë veprimet e shpëtimit me kujdesin e duhur;

b) të ushtrojë kujdesin e duhur gjatë zbatimit të detyrës së përmendur në shkronjën “a” për parandalimin ose minimizimin e dëmeve ndaj mjedisit;

c) të kërkojë ndihmë nga shpëtues të tjerë, që lejojnë rrethanat;

ç) të pranojë ndërhyrjen e shpëtuesve të tjerë, kur kërkohet nga pronari, kapiteni i mjetit lundrues ose pronarët e tjerë të pronës në rrezik, me kusht që shuma e rimbursimit të mos paragjykohet nga fakti që kërkesa ishte e paarsyeshme për t’u bërë.

2. Pronari, kapiteni i mjetit lundrues ose pronarët e tjerë të pronës në rrezik i detyrohen shpëtuesit që:

a) të bashkëpunojnë plotësisht me të gjatë periudhës së veprimeve të shpëtimit;

b) të tregojnë kujdesin e duhur gjatë zbatimit të detyrës për parandalimin ose minimizimin e dëmeve ndaj mjedisit;

c) të pranojnë ridorëzimin, kur ky kërkohet nga shpëtuesit, kur mjete lundrues ose pronat e tjera janë vendosur në vende të sigurt.

Neni 326

Detyra për dhënie ndihme

1. Çdo kapiten është i detyruar që t’i japë ndihmë çdo personi në rrezik ose që ka humbur në det, brenda mundësive për të vepruar pa krijuar rreziqe serioze për mjetin e tij lundrues dhe për personat që ndodhen në bord.

2. Pronari i mjetit lundrues nuk mban përgjegjësi për thyerjen e detyrave nga kapiteni.

Neni 327

Bashkëpunimi

Administrata Detare ka përgjegjësi për nxjerrjen e rregullave ose të urdhrave për veprimet e shpëtimit, siç është pranimi në porte i mjeteve lundruese në rrezik ose parashikimet e lehtësirave për shpëtuesit, duke marrë në konsideratë nevojën për bashkëpunim ndërmjet shpëtuesve, palëve të tjera të interesuara dhe autoriteteve shtetërore, në mënyrë që të sigurojë efektivitet dhe sukses në zbatimin e operacioneve të shpëtimit për shpëtimin e jetës ose të pronës në rrezik, si dhe parandalimin e dëmeve ndaj mjedisit.

Neni 328

Kushtet për shpërblim dhe kriteret për caktimin e shpërblimit

1. Veprimet e shpëtimit që rezultojnë të dobishme duhet të shpërblehen. Në rast se veprimet e shpëtimit nuk kanë pasur ndonjë rezultat të dobishëm, sipas këtij kreu, me përjashtim të rasteve kur është parashikuar ndryshe nga palët, nuk kryhet asnjë pagesë.

2. Shpërblimi caktohet për të inkurajuar veprimet shpëtuese, duke marrë parasysh kriteret e mëposhtme:

- a) vlerën e shpëtuar të mjetit lundrues dhe të pronave të tjera;
- b) përvojën dhe përpjekjet e shpëtuesit në parandalimin ose minimizimin e dëmit ndaj mjedisit;
- c) masat e suksesshme të fituara nga shpëtuesi;
- ç) natyrën dhe shkallën e rrezikut;
- d) përvojën dhe përpjekjet e shpëtuesit për shpëtimin e mjetit lundrues, të pronave të tjera ose të jetës së njerëzve;
- dh) kohën e përdorur, shpenzimet dhe humbjet që bëhen nga shpëtuesi;
- e) rreziqet e përgjegjësive dhe rreziqet e tjera të bëra nga shpëtuesit ose pajisjet e tyre;
- ë) shpejtësinë e shërbimit të kryer;
- f) vlefshmërinë e mjeteve lundruese dhe të pajisjeve të tjera, që parashikohen për veprimet e shpëtimit;
- g) gjendjen e gatishmërisë, efikasitetin e pajisjeve të shpëtimit dhe vlerën e tyre.

3. Paga bëhet nga të gjitha mjetet lundruese për mjetin së bashku me interesat e tjerë të pronës, sipas vlerave të shpëtuar.

Kur paga e shpërblimit i bëhet njërit prej mjeteve lundruese, kjo i heq të drejtën e përfitimit nga përfituesit e tjerë të shpëtimit, të cilët duhet të marrin pjesën që u takon.

4. Shpërblimi, duke përjashtuar çdo interes ose shpenzim të ligjshëm që mund të jetë i pagueshëm, nuk duhet të kalojë vlerën e shpëtuar të mjetit lundrues dhe të pronave të tjera.

Neni 329

Kompensimi i veçantë

1. Nëse shpëtuesi ka kryer veprime shpëtimi për mjetin lundrues, kur mjeti a ngarkesa e tij kërcënojnë mjedisin dhe nuk ka marrë shpërblim sipas nenit 328 të këtij Kodi, të barabartë me një kompensim të veçantë, të vlerësuar në përputhje me këtë nen, ka të drejtë për një kompensim të veçantë nga pronari i mjetit lundrues, të barabartë me shpenzimet e tij.

2. Nëse, sipas pikës 1 të këtij neni, shpëtuesi me veprimet e tij të shpëtimit ka parandaluar ose minimizuar dëmet në mjedis, kompensimi i veçantë për t'u paguar nga pronari mund të rritet deri në 30 për qind të shpenzimeve të bëra nga shpëtuesi. Gjykata, në rast se e

vlerëson të drejtë, duke pasur parasysh dhe kriteret e vendosura në pikën 1 të nenit 328, mund ta rrisë masën e kompesimit të veçantë, por jo më shumë se 10 për qind të shpenzimeve të kryera nga shpëtuesi.

3. Shpenzimet e shpëtuesit, sipas pikave 1 dhe 2, kuptojnë shpenzimet e kryera në veprimet e shpëtimit dhe një tarifë të drejtë për pajisjet dhe personelin, të përdorur në veprimet e shpëtimit, duke pasur parasysh kriteret e caktimit të shpërblimit.

4. Kompensimi i veçantë sipas këtij neni paguhet vetëm nëse një kompensim i tillë është më i madh se çdo shpërblim i marrë nga shpëtuesi, sipas nenit 328.

5. Nëse shpëtuesi ka neglizhuar dhe si rrjedhim ka dështuar në parandalimin ose minimizimin e dëmeve në mjedis, ai privohet plotësisht ose pjesërisht nga marrja e një kompensimi të veçantë, sipas këtij neni.

6. Pronari i mjetit lundrues ka të drejtën e ankimit.

Neni 330

Përpjesëtimi ndërmjet shpëtuesve

1. Shpërndarja e shpërblimit ndërmjet pronarit, kapitenit dhe personave të tjerë në shërbim për çdo mjet lundrues shpëtimi vendoset nga ligjet ose aktet nënligjore të shtetit, flamurin e të cilit mban mjeti lundrues.

2. Nëse shpëtimi nuk është kryer nga një mjet lundrues, shpërndarja e shpërblimit vendoset, sipas dispozitave ligjore të përcaktuara në kontratën e lidhur ndërmjet shpëtuesit dhe punonjësve të tij.

Neni 331

Shpëtimi i personave

1. Nga personat që iu është shpëtuar jeta nuk kërkohet asnjë shpërblim.

2. Një shpëtues i jetës së njeriut, që ka marrë pjesë në shërbim në rast të një aksidenti që sjell kërkesën për shpëtim, ka të drejtën e pagesës vetëm për shpëtimin e mjetit lundrues ose pronave të tjera, si dhe për parandalimin a minimizimin e dëmeve.

Neni 332

Shërbimet para krijimit të rrezikut

Në rast se shërbimi i dhënë është bërë përpara se të krijohej rreziku sipas kontratës, nuk bëhet asnjë pagesë, sipas neneve të këtij kreu.

Neni 333

Pasojat e parregullsive të shpëtuesit

1. Shpëtuesit mund të mos i jepet pagesë e plotë ose e pjesshme, sipas këtij kreu, kur për pakujdesi ose me paramendim janë vështirësuar dhe rritur shpenzimet e shpëtimit.

2. Kur pasojat e mësipërme kanë ardhur nga veprime ose mosveprime me keqbesim, shpëtuesit nuk i jepet pagesa që kërkohet si dëmshpërblim, përveç rasteve kur ka vend për përgjegjësi penale.

Neni 334

Kërkesa për ndërprerjen e veprimeve të shpëtimit

1. Shpëtuesi nuk i bindet kërkesës për ndërprerjen e veprimeve të shpëtimit të

personave, kur ka arsye të besojë se ka mundësi shpëtimi.

2. Kur pronari, kapiteni i mjetit lundrues ose pronarët e pasurive të rrezikuara, për shkaqe të arsyeshme, kërkojnë ndërprerjen e veprimeve të shpëtimit, nuk mund të kërkohej pagesa për vazhdimin e tyre.

Neni 335

Detyrimi për të dhënë garanci

1. Me kërkesën e shpëtuesit, personi që ka kompetencë dhënien e pagesës përkatëse, sipas këtij kreu, duhet të japë garanci të mjaftueshme për kërkimet, duke përfshirë interesat dhe koston e shpëtuesit.

2. Pronari i mjetit lundrues të shpëtuar duhet të bëjë të gjitha përpjekjet për t'u siguruar se pronarët e mallrave kanë mundësi për shlyerjen e detyrimeve, duke përfshirë interesat dhe koston, përpara se ngarkesa të lirohet.

3. Mjeti lundrues i shpëtuar dhe pasuritë e tjera, pas veprimeve të shpëtimit, nuk do të zhvendosen nga porti dhe vendi ku ato janë vendosur pa pëlqimin e shpëtuesit, derisa të jetë dhënë siguria e mjaftueshme për detyrimet ndaj tij.

Neni 336

Pagesa e përkohshme

1. Gjykata që shqyrton pretendimet e shpëtuesit, me një vendim të ndërmjetëm mund të urdhërojë që shpëtuesit t'i parapaguhet një shumë e arsyeshme dhe në përpjestim me rrethanat.

2. Në rastin e një pagese, sipas këtij neni, siguria e parashikuar në nenin 335 kufizohet.

Neni 337

Parashkrimi i kërkimeve

1. E drejta e kërkimeve për shpëtimin parashkruhet me kalimin e një viti nga dita e përfundimit të veprimeve të shpëtimit.

2. Personi kundrejt të cilit është ngritur një pretendim mund që në çdo kohë, pa u plotësuar parashkrimi, të pranojë zgjatjen e afatit.

Neni 338

Shpëtimi i kryer nga mjetet lundruese ushtarake

Dispozitat e këtij kreu janë të zbatueshme edhe për mjetet lundruese ushtarake dhe policore të Republikës së Shqipërisë.

KREU IV

PENGJET DHE REKLAMIMET DETARE

Neni 339

Pengu detar

1. Pengu detar është një masë sigurimi pasuror ndaj të drejtës së pronësisë mbi mjetin lundrues për shlyerjen e detyrimeve, që rrjedhin nga veprimtaria detare, sipas rasteve të përcaktuara shprehimisht në këtë Kod.

2. Pengu detar vendoset me nismën e pretenduesit dhe realizohet prej tij, duke lënë

mjetin lundrues në ruajtje të të tretëve.

3. Kur konflikti shqyrtohet nga organet gjyqësore, gjykata, me vendim të ndërmjetëm, e lë në fuqi ose e anulon pengun.

4. Pengu i lënë në fuqi, me vendim gjykate, ka të gjitha pasojat juridike të sektuestros gjyqësore, me përparësitë që i jep ky Kod.

5. Mjetet lundruese që janë peng detar nuk mund të zotërohen pa pëlqimin e pronarit ose në bazë të vendimit gjyqësor të formës së prerë.

Neni 340

Rastet kryesore të reklamimeve

Kundrejt pronarit, çarteruesit, menaxherit ose operatorit të mjetit lundrues mund të sigurohen me peng detar mbi mjetin lundrues:

a) reklamimet për pagat dhe shumat e tjera që i përkasin kapitenit, oficerëve dhe anëtarëve të tjerë të mjetit lundrues në lidhje me punësimin e tyre në mjetin lundrues, duke përfshirë dhe koston e riatdhesimit, si dhe sigurimet shoqërore të pagueshme në emrin e tyre;

b) reklamimet për humbjen e jetës ose plagosjet e personave, kudo ku ndodhin, në tokë ose në det, dhe që kanë lidhje të drejtpërdrejtë me operimin e mjetit lundrues;

c) reklamimet për shpërblimin për shpëtimin e mjetit lundrues;

ç) reklamimet për taksat portuale, të kanalit ose rrugëve të tjera detare, si dhe taksën e pilotimit;

d) reklamimet bazuar në gabime të ngritura jashtë humbjeve ose dëmeve fizike, të shkaktuara nga operuesi i mjetit lundrues, përveç humbjeve ose dëmeve për ngarkesën, konteinerët dhe vlerat materiale të pasagjerëve, të transportuara me mjetin lundrues.

Neni 341

Raste të tjera për pengje detare

Pengjet detare mund të vendosen edhe për reklamimet:

a) për avarinë e përgjithshme;

b) për humbjen ose dëmin për ngarkesën me konteinerët dhe vlerat materiale të udhëtarëve, të transportuara nga mjeti lundrues;

c) për kontratën e përfunduar nga kapiteni i mjetit lundrues jashtë portit mëmë të mjetit lundrues, për nevojat e mjetit lundrues ose për vazhdimin e aventurës detare.

Neni 342

Privilegji i pengjeve detare

1. Pengjet detare, të përcaktuara në nenin 339, marrin privilegj mbi hipotekën e regjistruar dhe të gjitha reklamimet e tjera.

2. Pengjet detare, të krijuara sipas nenit 339, radhiten me përparësi në listë mbi të gjitha pengjet e tjera detare, të cilat i përkasin mjetit lundrues përpara kohës kur janë realizuar veprime të tilla.

3. Pengjet detare, të përmendura në shkronjat “a”, “b”, “ç” dhe “d” të nenit 340, radhiten sipas përparësisë së tyre në kohë.

4. Pengjet detare, që sigurojnë reklamime për shpërblimin për shpëtimin e mjetit lundrues radhiten, në mënyrë të kundërt, kur reklamimi i siguruar ka ndodhur. Të tilla reklamime konsiderohen të kenë rritje në datën kur veprimet e shpëtimit kanë përfunduar.

5. Pengjet detare të përcaktuara në nenin 340 radhiten pas pengjeve detare të përcaktuara në nenin 339 dhe pas hipotekave të regjistruara, por duke pasur përparësi mbi të gjitha

reklamimet e tjera.

6. Pengjet detare të përcaktuara në nenin 340, kanë përparësi ndaj hipotekimeve të regjistruara.

7. Asnjë peng nuk merr përparësi mbi hipotekimet e regjistruara, përveç rasteve të parashikuara në këtë nen.

Neni 343

E drejta e bllokimit

1. E drejta e bllokimit është masë sigurimi për shlyerjen e detyrimeve nga pronari i mjetit lundrues, duke e penguar atë të sigurojë të ardhura nga veprimtaria detare me të.

2. E drejta e bllokimit mund të ushtrohet vetëm për një anije në zotërim nga çdo reklamim, për çdo reklamues pasuror ndaj pronarit, si dhe nga ndërtuesi ose riparuesi i mjetit lundrues për shpërblimin përkatës.

3. E drejta e bllokimit shuhet kur mjeti lundrues pushon së qeni në zotërim të ndërtuesit të mjetit lundrues, të riparuesit dhe, në çdo rast, kur sekuestrohet nga organet gjyqësore për shkaqe të tjera ose kur kapet rob.

Neni 344

Caktimi ose zëvendësimi

1. Caktimi ose zëvendësimi për një reklamim të siguruar nga një peng detar kërkojnë përcaktimin e njëkohshëm ose zëvendësimit të pengjeve të tilla detare.

2. Reklamuesit që mbajnë një peng detar mundet të mos zëvendësojnë për kompensim në pagesë një pronar që ka një kontratë sigurimi.

Neni 345

Shuarja e pengjeve detare me kalimin e kohës

1. Pengjet detare të vendosura në nenin 340 shuhen:

a) kur mbi objektin vendoset një sekuestro gjyqësore për një vepër penale;

b) kur mjeti lundrues rrëmbehet;

c) kur mjeti lundrues shitet forcërisht;

ç) me kalimin e një viti nga vendosja e sekuestros, pavarësisht se nuk është shlyer detyrimi.

2. Periudha njëvjeçare që referohet sipas shkronjës “ç” të pikës 1 fillon nga çasti i lindjes së të drejtës së reklamimit.

3. Pengjet detare të përmendura në nenin 341 shuhen me kalimin e 6 muajve nga lindja e së drejtës. Në rastin e shitjes me mirëkuptim nga blerësi i mjetit lundrues, kjo periudhë fillon pas 60 ditëve nga data në të cilën regjistrohet shitja.

KREU V

VEÇORI NË TRANSPORTIN E MALLRAVE TË RREZIKSHME DHE TË SUBSTANCAVE HELMUESE

Neni 346

Rastet e zbatimit

1. Përgjegjësia sipas këtij kreu lidhet me dëme të shkaktuara nga mallra të rrezikshme dhe substanca helmuese gjatë lundrimit, jashtë marrëdhënieve kontraktuale.

2. Përgjegjësia, sipas këtij kreu, nuk zbatohet për:
- a) parashikimet që nuk përputhen me skemën e kompensimit të punonjësve ose legjislacionin për sigurimet shoqërore.
 - b) dëmet nga ndotja, siç parashikohet në konventën përkatëse ndërkombëtare, pavarësisht se kompensimi paguhet sipas konventës;
 - c) dëmet e shkaktuara nga materiale radioaktive të klasës 7, sipas kodit të mallrave të rrezikshme në transportin detar, ose në aneksin B të kodit të praktikës së shitjes për mallrat rifuxho solide.
3. Dispozitat e këtij kreu nuk zbatohen për mjetet lundruese dhe pajisjet ushtarake ose mjetet e tjera lundruese, që operohen ose janë pronë e shtetit dhe që përdoren vetëm për shërbime jotregtare qeveritare.

Neni 347

Përgjegjësia e pronarit ose e operuesit

1. Pronari dhe operuesi i mjetit lundrues në rastin e një incidenti janë përgjegjës për dëmet e shkaktuara nga substancat e rrezikshme dhe helmuese, që kanë lidhje me transportin e tyre detar në bordin e një mjeti lundrues. Në rast se incidenti qëndron në një seri ngjarjesh të së njëjtës origjinë, përgjegjësitë i shtohen pronarit dhe operuesit në kohën kur ndodh ngjarja e parë.
2. Pronari ose operuesi nuk ngarkohen me asnjë përgjegjësi për një mjet lundrues në rast se ata provojnë se:
- a) dëmi është rezultat i një veprimi armiqësor lufte, lufte civile, kryengritjeje ose dukurie natyrore me karakter të jashtëzakonshëm, të paevitueshëm dhe të pazëzueshëm;
 - b) dëmi shkaktohet plotësisht nga një akt ose veprim i bërë me qëllim për të dëmtuar palët e treta;
 - c) dëmi shkaktohet plotësisht nga neglizhenca ose akte të tjera të gabuara të çdo autoriteti qeveritar ose autoriteti tjetër përgjegjës për mirëmbajtjen e fenerëve dhe pajisjeve ndihmëse për lundrimin gjatë ushtrimit të këtyre funksioneve;
 - ç) defektet shkaktohen nga kontraktuesi ose çdo person tjetër, për shkak të dhënies së njoftimeve që fshehin natyrën gërryese dhe helmuese të substancave që transportohen, të cilat:
 - i) kanë shkaktuar dëme të plota ose të pjesshme;
 - ii) kanë çuar pronarin ose operuesin në humbjen e sigurisë, me kusht që pronari, operatori dhe shërbyesit ose agjentët e tij të kenë pasur dijeni ose duhej të dinin për natyrën gërryese dhe helmuese të mallrave të transportuara.
3. Në rast se pronari ose operatori provojnë se dëmi ka ardhur plotësisht ose pjesërisht nga një akt i bërë me qëllim për të shkaktuar dëme nga personi që e vuan dëmin ose nga neglizhenca e tij, pronari ose operatori mund të përjashtohen proporcionalisht nga përgjegjësia kundrejt personave të tillë.

Neni 348

Incidente të dy ose më shumë mjeteve lundruese

1. Kur dëmi është rezultat i një incidenti të shkaktuar nga dy ose më shumë mjete lundruese, që transportojnë substanca gërryese ose helmuese, çdo pronar ose operues, sipas nenit 347, është përgjegjës për dëmin. Ata janë së bashku përgjegjës për të gjitha dëmet që nuk mund të veçohen logjikisht.
2. Pronarët dhe operuesit kanë të drejtën e kufizimeve të përgjegjësive kundrejt secilit prej tyre, sipas nenit 349.
3. Rregullat e këtij neni nuk janë pengesë për pretendime të një pronari ose operuesi

kundrejt pronarëve ose operuesve të tjerë.

Neni 349

Kufizimi i përgjegjësi

Përgjegjësitë për dëmet, sipas këtij neni, mund të kufizohen sipas kritereve të nenit 230 të këtij Kodi.

KREU VI

PRETENDIMET DETARE

Neni 350

Përkufizim

Me “Pretendime detare” kuptohen:

- a) dëmet e shkaktuara nga çdo mjet lundrues në përplasje ose nga shkaqe të tjera;
- b) humbjet e jetës ose dëmtimet e shëndetit, të shkaktuara nga çdo mjet lundrues ose nga veprimet e çdo mjeti lundrues;
- c) kontrata e shpëtimit;
- ç) marrëveshjet për përdorimin ose marrjen me qira të çdo mjeti lundrues, si çarter ose të tjerë;
- d) marrëveshjet për transportin e mallrave në çdo mjet lundrues të marrë me çartera ose ndryshe;
- dh) humbjet e mallrave, duke përfshirë edhe bagazhet e transportuara me mjetin lundrues;
- e) avaria e përgjithshme;
- ë) rebelimi në anije;
- f) rimorkimi;
- g) pilotimi;
- gj) mallrat ose materialet për operimin ose mirëmbajtjen e mjetit lundrues;
- h) ndërtimi, riparimi ose pajisja e mjetit lundrues;
- i) tarifatat e dokut dhe pagesat;
- j) pagat;
- k) disbursmenti i kapitenit, duke përfshirë disbursmentet e bëra nga kontraktuesi, çarteruesi ose agjenti në emër të mjetit lundrues ose pronarit të tij;
- l) padia reale mbi mjetin lundrues;
- ll) padia ndërmjet bashkëpronarëve të mjetit lundrues;
- m) privilegjet ose hipoteka e mjetit lundrues.

Neni 351

Sekuestroja e mjetit lundrues

1. Për të siguruar shlyerjen e detyrimit për një pretendim detar, të përcaktuar në nenin 350 të këtij Kodi, gjykata, me kërkesë të të interesuarit, mund të vendosë vënien në sekuestro të mjetit lundrues, pronë e personit që pretendohet si i detyruar ose e dhënë në kontratë çarter.

2. Një mjet lundrues i vënë në sekuestro për një pretendim detar nuk mund të vihet në sekuestro për një shkak tjetër, edhe sikur vlera e mjetit lundrues të mbulojë të dy pretendimet ose të pretendohet me përsëritje nga i njëjti person.

3. Pretendimet për detyrime për një mjet lundrues mund të sjellin vënien në sekuestro të çdo mjeti tjetër lundrues, të të njëjtit pronar ose në operim nga i njëjti çarterues.

Neni 352

Njoftimi i sekuestros nga gjykata

Gjykata, përveç njoftimit të subjekteve për sekuestron, sipas rregullave procedurale, duhet t'u dërgojë kryesisht vendimin e sekuestros:

- a) pronarit të mjetit lundrues ose agentit të tij në vendin ku ndodhet mjeti lundrues;
- b) kapitenit të mjetit lundrues;
- c) personave përgjegjës për pretendimet, për të cilat mjeti lundrues është ndaluar me vendim të gjykatës. Në rast se personat përgjegjës janë më shumë se një, vendimi duhet t'i drejtohet së paku njërit prej tyre;
- ç) kapitenarisë së portit ku ndodhet mjeti lundrues.

Neni 353

Pasqyrimi në Regjistrin e Mjeteve Lundruese

Kapiteneria është e detyruar të pasqyrojë vendimin e sekuestros së një mjeti lundrues shqiptar në Regjistrin e Mjeteve Lundruese, ndërsa në rastin e një mjeti lundrues të huaj, nëpërmjet Administratës Detare, i përcjell organit kompetent të shtetit përkatës një kopje të vërtetuar.

Neni 354

Lirimi i mjetit lundrues

Gjykata që ka vendosur sekuestron është kompetente për lirimin e mjetit lundrues, kur jepen siguri ose depozitime të mjaftueshme në raport me pretendimet, me përjashtim të rasteve të pretendimeve detare të përcaktuara në shkronjat "k" dhe "l" të nenit 350.

Neni 355

Njoftimi për shitjen e detyruar

1. Pas marrjes së kërkesës për ekzekutimin e vendimit të gjykatës për njohjen e detyrimit, për të cilin ka qenë vendosur sekuestroja, përpara zbatimit të vendimit, përmbarimi duhet t'ua njoftojë:

- a) autoriteteve kompetente, në shtetin ku mjeti lundrues është regjistruar;
- b) të gjithë mbajtësve të hipotekave të regjistruara;
- c) të gjithë mbajtësve të reklamimeve, siç përmendet në nenet 340 dhe 341, kur ka dijeni për to;
- ç) pronarëve sipas Regjistrin të Mjeteve Lundruese.

2. Njoftimi bëhet jo më vonë se 30 ditë përpara ekzekutimit të vendimit dhe duhet të përmbajë kohën dhe vendin e veprimit përmbarimor. Njoftimi shpallet së paku në një gazetë kombëtare dhe, nëse shihet e nevojshme nga gjykata që kryen procedurat, shpallja bëhet edhe në botime të tjera.

Neni 356

Pasojat e shitjes së detyruar

1. Në shitjen e detyruar të një mjeti lundrues që ka mbetur në cektinë ose është mbytur, duke ndjekur zhvendosjen nga autoritetet publike në interes të lundrimit të sigurt ose të mjedisit, kostoja e zhvendosjes së tillë paguhet jashtë procedimit të shitjes, përpara çdo pretendimi tjetër

të siguruar nga një peng detar mbi mjetin lundrues.

2. Në shitjen e detyruar të një mjeti lundrues që është në pronësi të një ndërtuesi ose riparuesi, i cili ka të drejtën e bllokimit, ky ndërtues ose riparues mjetesh lundruese mund t'ia dorëzojë blerësit pronësinë e mjetit lundrues, por ka të drejtë të bëjë pretendime jashtë procedimit të shitjes, pas plotësimit të pretendimeve të mbajtësit të një pengu detar, të përmendur në nenin 340 të këtij Kodi.

KREU VII SIGURIMI

Neni 357

Rastet e përgjegjësisë për dëmin

Siguruesi përgjigjet për dëmin, që rrjedh nga ndryshimi i detyruar i lundrimit. Ndryshimi i detyruar i lundrimit vjen si pasojë:

- a) e kohës së keqe;
- b) e fatkeqësisë natyrore;
- c) e sëmundjeve dhe epidemive në portin e shkarkimit;
- ç) e dhënies së ndihmës së shpëtimit në det.

Neni 358

Përgjegjësitë e siguruesit

1. Siguruesi përgjigjet për shumat e shpenzuara për likuidimin e avarisë së mjetit të siguruar në kufijtë e caktuar në kontratën e sigurimit.

2. Siguruesi nuk përgjigjet kur dëmi rrjedh për faj të kapitenit ose të anëtarëve të ekuipazhit.

Neni 359

Sigurimi ndaj të tretëve

(Shtuar paragrafi i dytë me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

Siguruesi përgjigjet për dëmet që mjeti i siguruar u shkakton të tretëve. Në rast se mjeti i siguruar mbytet ose humb përfundimisht funksionin e tij, siguruesi u zbret vlerën e dëmit të shkaktuar të tretëve nga vlera e përgjithshme që paguan për humbjen e mjetit.

Rregullat, procedurat dhe masat e nevojshme, lidhur me sigurimin e detyrueshëm të pronarëve të anijeve për mbulimin e pretendimeve detare ndaj të tretëve përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 360

Sigurimi i mallrave për humbjet dhe dëmtimet

Sigurimi i mallrave që transportohen me det bëhet për humbjet dhe dëmtimet gjatë lundrimit. Humbja ose dëmtimi i mallit shkaktohet nga po ato rrethana që dëmtojnë mjetet lundruese. Sigurimi i mallrave lind marrëdhëniet ndërmjet siguruesit e të siguruarit dhe trajtimi i tij rregullohet me dispozitat për mjetet lundruese.

Neni 361

Sigurimi i mallrave për humbjen e plotë ose të pjesshme gjatë kontratës së sigurimit

Siguruesi, në sigurimin e qirasë të mjetit të lundrimit, përgjigjet për humbjen e plotë ose të pjesshme të tij, brenda kufijve të kontratës së sigurimit.

Neni 362

Sigurimi i mallrave

Sigurimi i mallrave në det fillon në çastin e ngarkimit të pjesës së parë të tyre nga toka, në mjetin lundrues dhe mbaron me vendosjen në tokë, në portin e shkarkimit, të pjesës së fundit të tij. Kur afati i kontratës nuk i kalon 30 ditët dhe tejkalohet për shkaqe të justifikuara të mjetit, ai zgjatet deri në vendosjen në tokë të sasisë së fundit të mallit. Kur afati i kontratës i kalon 30 ditët, ai skadon me kalimin e ditës së fundit edhe në rast se mjeti ndodhet jashtë portit të destinacionit të mallit.

Neni 363

Detyrimet e kapitenit për sigurimin e masës së dëmit

Kapiteni i mjetit lundrues dhe ekuipazhi duhet të përpiqen të eliminojnë sa të jetë e mundur masën e dëmit. Kjo vlerë paguhet nga siguruesi pa tejkaluar kuotën e sigurimit të mallit ose të mjetit për dëmin që ka ndodhur.

Neni 364

Heqja dorë nga pronësia

I siguruari mund të heqë dorë nga pronësia e mjetit të siguar dhe t'ia kalojë atë siguruesit në rastet kur:

- a) mjeti lundrues mbytet ose bëhet i pariparueshëm dhe i papërdorshëm;
- b) shuma e shpenzimeve të riparimit të dëmeve të mbuluara nga siguruesi kalon tre të katërtat e vlerës së përgjithshme të sigurimit të mjetit lundrues.

Neni 365

Sigurimi i pronësisë së mallrave

I siguruari mund të heqë dorë nga pronësia e mallrave të siguruara dhe t'ia kalojë atë siguruesit, në rastet kur:

- a) malli humbet tërësisht;
- b) mjeti lundrues që ka ngarkuar mallrat humbet pa lënë gjurmë;
- c) malli vonohet mbi tre muaj, duke qenë i ngarkuar në anijen që pëson avari.

Neni 366

Vlera e zhdëmtimit

1. Kur vlera e zhdëmtimit nga siguruesi i kalon tre të katërtat e vlerës së përgjithshme të sigurimit të mallit të përcaktuar në kontratën e sigurimit, ajo llogaritet duke zbritur shpenzimet e diferencave të pjesës së re mbi pjesën e vjetër, si dhe kontributet për avarinë e përgjithshme.

2. Në llogaritjen e tre të katërtave përfshihen shpenzimet e rimorkimit, të shpëtimit, të pagave të ekuipazhit, të furnizimit me ushqime dhe shpenzimet për riparime të përkohshme.

3. Në rast se anija çohet për riparim në një vend tjetër, llogaritja e tre të katërtave bëhet sipas kriterëve të mësipërme, mbi bazën e shpenzimeve të nevojshme për riparim në vendin ku dërgohet.

4. Në rast të riparimeve, kur kostoja e riparimit tejkalon tre të katërtat e vlerës, anija nuk mund të braktiset, por i siguruari gëzon të drejtën për të reklamuar humbjen pjesore, me kusht që kjo humbje të mbulohet nga siguruesi.

Neni 367

Marrëdhëniet ndërmjet siguruesit dhe të të siguarit

1. I siguruari mund të heqë dorë nga qiraja dhe t'ia kalojë atë siguruesit në rastet kur:
për të siguarin humbet tërësisht e drejta e qirasë;
anija e marrë me qira zhduket pa lënë gjurmë.
2. Kur i siguruari dëshiron të heqë dorë nga qiraja ose t'ia kalojë siguruesit pronësinë e mallit të mjetit, duhet ta njoftojë atë dy muaj përpara marrjes së vendimit. Njoftimi paraqitet me shkrim dhe në të duhet të përcaktohet objekti i plotë i siguruar.

Neni 368

Kalimi i të drejtës së pronësisë

Kalimi i të drejtës së pronësisë të siguruesi bëhet pa kushte. Siguruesi duhet të garantojë mbulimin e të gjitha humbjeve, si dhe detyrimet e të siguarit ndaj të tretëve, pa kaluar vlerën e përgjithshme të sigurimit të objektit. Kalimi i të drejtave të pronësisë mbi objektet e siguruara bëhet ditën e mbarimit të afatit dymujor të njoftimit.

PJESA E TETË

KUNDËRVAJTJET DHE SANKSIONET

KREU I

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 369

Përkufizimi i veprave të kundërligjshme detare

1. Vepër e kundërligjshme detare është veprimi i kundërligjshëm në ujërat e brendshme, në detin territorial, në bregdet, në porte dhe në anije për sigurinë e lundrimit dhe mbrojtjen e jetës së njerëzve, rrethinave dhe trafikut në det.
2. Procedurat për veprën e kundërligjshme detare kryhen sipas akteve ligjore, në zbatim të këtij Kodi.

Neni 370

Komisioni i zbatimit të procedurave për veprën e kundërligjshme

1. Procedurat për veprën e kundërligjshme detare drejtohen nga një komision i ngritur në kapiteneritë e porteve.
2. Ky komision mbulon një zonë të caktuar ose edhe dy kapiteneri.
3. Përbërja e komisionit, mënyra e organizimit dhe e funksionimit të tij përcaktohen me urdhër të ministrit përgjegjës për transportin.

Neni 371

Apelimi i vendimit të komisionit

Vendimi i marrë nga komisioni i kapitenerisë për veprën e kundërligjshme detare apelohehet në komisionin qendror në ministrinë që mbulon këtë fushë.

KREU II
SANKSIONET

Neni 372

Dënimi i një personi juridik të huaj për veprat e kundërligjshme të shkeljes së ujërave të brendshme dhe të detit territorial

1. Personi juridik i huaj dënohet me një gjobë prej 2 000 (dy mijë) Eurosh në kundërvlerën e monedhës kombëtare për veprat e mëposhtme të kundërligjshme:

a) nëse një anije tregtare e huaj hyn në ujërat e brendshme, pa pasur qëllim hyrjen në portet e hapura të Republikës së Shqipërisë, ose në një port ku ndodhet kantieri detar, në të cilin anija do të riparohet;

b) nëse jahti ose skafi i huaj lundron pa leje në ujërat e brendshme të Republikës së Shqipërisë dhe nuk pranon të hyjë në port, për të marrë lejen;

c) nëse një anije tregtare e huaj, që lundron në ujërat e brendshme me synimin për të arritur në një port të Republikës së Shqipërisë, që shpallet i hapur ose kur largohet nga një port për të lundruar ndërmjet porteve të hapura të Republikës së Shqipërisë, nuk përdor për këtë qëllim vijat e caktuara për trafik;

ç) nëse një anije e huaj transporton sende ose persona në ujërat e brendshme ose në detin territorial të Republikës së Shqipërisë pa lejen e institucioneve përkatëse;

d) nëse anija e huaj hyn në ujërat e brendshme të Republikës së Shqipërisë pa leje;

dh) nëse anija e huaj hyn në një zonë të ndaluar në ujërat e brendshme të Republikës së Shqipërisë pa miratimin e institucioneve përkatëse;

e) nëse për arsye të forcës madhore ose avarie në det anija e huaj ka hyrë në një vend rifuxho në ujërat e brendshme të Republikës së Shqipërisë pa njoftuar kapitenerinë e portit;

ë) nëse anija e huaj lundron në zonën e sigurisë që rrethohet nga pajisje ose instalime për eksplorimin apo shfrytëzimin e burimeve natyrore ose të burimeve të tjera në zonën ekonomike apo në shelfin kontinental të Republikës së Shqipërisë, ku lundrimi është i ndaluar;

f) nëse anija e huaj e peshkimit, që po kalon në ujërat e brendshme, në detin territorial të Republikës së Shqipërisë peshkon, nuk lundron në bazë të vijave të caktuara detare ose gjatë kalimit ndalon a qëndron në spirancë, në ujërat e brendshme apo në detin territorial të Republikës së Shqipërisë jo për arsye të forcës madhore ose të një avarie në det, ose nuk ka treguar qartë shenjat e dukshme të peshkimit.

2. Personi i ndërmarrjes së huaj, përgjegjës për thyerjet e përmendura në shkronjat “a” deri në “f” të këtij neni, dënohet me gjobë prej 2 000 (dy mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

3. Kapitani i anijes së huaj ose personi që e zëvendëson dënohet me një gjobë prej 2 000 (dy mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare për vepra të kundërligjshme detare të përmendura në pikat e mësipërme të këtij neni.

Neni 373

Sanksionet për personat ligjorë dhe përgjegjës kur qëndrojnë në zona të ndaluara

1. Personi ligjor që shfrytëzon anijen, i cili ka hyrë në zonën e ndaluar në ujërat e

brendshme ose lundron nëpërmjet një zone të ndaluar në ujërat e brendshme, duke përbërë një vepër të kundërligjshme detare, sipas pikave të nenit 372 dënohet për veprën e kundërligjshme detare me një gjobë prej 2500 (dy mijë e pesëqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

2. Personi përgjegjës, i punësuar në ndërmarrje, dënohet me gjobë prej 1200 (një mijë e dyqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare për veprën e kundërligjshme, sipas pikës 1 të këtij neni.

3. Kapiteni i anijes ose çdo person tjetër që vepron në vendin e tij në anije dënohet me një gjobë prej 1200 (një mijë e dyqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, sipas pikës 1 të këtij neni.

Neni 374

Sanksionet për personat që kanë prona private dhe për anijet e huaja ushtarake

1. Personi i angazhuar në veprimtari me mjete lundruese në pronësi private, i cili kryen veprime të kundërligjshme detare të përmendura në pikën 1 të nenit 394 të këtij Kodi dënohet me një gjobë prej 2 500 (dy mijë e pesëqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

2. Kur ekuipazhi i anijes së huaj ushtarake, gjatë kohës që anija e tyre riparohet, largohet nga kufijtë e portit pa leje të institucioneve të ministrisë përgjegjëse për kontrollin e kalimit kufitar, dënohet me një gjobë prej 1 200 (një mijë e dyqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

Neni 375

Sanksionet për vepra që kryhen në pronat detare

1. Personi ligjor dënohet me një gjobë prej 15 000 (pesëmbëdhjetë mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, për veprat e kundërligjshme detare të mëposhtme:

- a) nëse përdor ose shfrytëzon pa leje një pronë detare për qëllime tregtare;
- b) nëse ndërton, bën shtesa në një ndërtesë ose e rindërton atë në pronën detare ose zgjeron sipërfaqen tokësore në drejtim të detit, duke e mbushur atë, pa miratimin e institucioneve përgjegjëse;
- c) nëse depoziton materiale në det, në bregdet pa miratimin e organeve përkatëse;
- ç) nëse, në rastet e forcës madhore ose të avarisë në det dhe kur këto rrethana zgjasin, pengon hyrjen e personave të tjerë në pronën detare;
- d) nëse, pa marrë parasysh bllokimin, urdhëron ose lejon anijen të largohet, pa marrë parasysh faktin e mosdepozitimit të garancisë për dëmin e shkaktuar nga ndotja e detit.

2. Personat fizikë dhe ata përgjegjës të punësuar te persona fizikë ose juridikë dënohen për vepra të kundërligjshme detare, të përmendura në pikën 1 të këtij neni me gjobë prej 5 000 (pesë mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

Neni 376

Sanksionet për vepra të kundërligjshme në porte

1. Personat fizikë e juridikë dënohen me një gjobë prej 2 000 (dy mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, për këto vepra të kundërligjshme detare:

- a) nëse gjatë shkarkimit, transbordimit ose ngarkimit të mineraleve apo vajrave të ndryshme nuk janë marrë masa për mbrojtjen efektive të shkarkimit, të rrjedhjeve të karburanteve ose masat e duhura për të parandaluar përhapjen e vajrave në det.
- b) nëse në pronat detare janë ndërmarrë veprimtari që mund të vënë në rrezik jetën dhe shëndetin e njerëzve, që mund të shkaktojnë dëme ndaj anijeve dhe pajisjeve të tjera ose të

ndotin pronën detare;

c) nëse kanë shkarkuar në det mbeturina materiale të forta, të lëngëta ose të gazta, duke ndotur, si rrjedhim, pronën detare.

2. Personi përgjegjës në institucionin ligjor të punës dënohet me një gjobë prej 1 200 (një mijë e dyqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

Neni 377

Sanksionet për vepra të kundërligjshme ndaj kapitenerisë së portit

1. Kapiteni i anijes ose personat që veprojnë në vendin e tij dënohen me një gjobë prej 950 (nëntëqind e pesëdhjetë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, për veprat e kundërligjshme detare:

a) nëse injoron urdhrat e dhënë nga zyra e kapitenerisë së portit për të dalë në det për dhënie ndihme anijeve në flakë ose në rrezik të çdo lloji;

b) nëse, pa marrë parasysh lajmërimin e zyrës së kapitenerisë së portit, largohet nga porti, duke neglizhuar faktin se nuk është depozituar garancia për mbulimin e dëmit të shkaktuar nga ndotja.

2. Kapiteni ose personi që vepron në vend të tij dënohet me një gjobë edhe për veprat e kundërligjshme detare, të përmendura në shkronjat “a”, “b”, “c” dhe “ç” të nenit 375 të këtij Kodi.

Neni 378

Sanksionet ndaj pronarëve ose drejtuesve të skafeve

Pronari ose drejtuesi i skafit dënohet me një gjobë prej 400 (katërqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, për thyerjet e përmendura në nenet 377 pika 1 shkronja “a” dhe 379 të këtij Kodi.

Neni 379

Sanksionet ndaj shtetasve për mosnjofitim

1. Shtetasi, i cili nuk njofton zyrën më të afërt të kapitenerisë së portit, ose organet përkatëse të zonës ku është ndotur prona detare, dënohet me gjobë prej 1 000 (një mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

2. Shtetasi, i cili kryen thyerjet e përmendura në shkronjat “a”, “b” dhe “c” të nenit 375 të këtij Kodi dënohet me një gjobë me shumën e përmendur në pikën 1 të këtij neni.

Neni 380

Sanksionet ndaj kapitenit për mosdhënie ndihme

Kapiteni i anijes ose personi që vepron në vend të tij, për thyerjet e përmendura në këtë Kod dhe që nuk i jep ndihmë anijes me të cilën është përplasur, dënohet me një gjobë prej 2 500 (dy mijë e pesëqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

Neni 381

Sanksionet ndaj shoqërive tregtare për mosdeklarimin e të dhënave të anijes

Shoqëria tregtare ose çdo person tjetër ligjor dënohet për vepra të kundërligjshme detare me një gjobë prej 2 500 (dy mijë e pesëqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, për veprat e mëposhtme:

a) nëse ata nuk arrijnë të parashtrojnë kërkesën për rishikimin e tonazhit të anijeve shqiptare përpara përfundimit të rikonstruksionit, i cili ndryshon tonazhin bruto dhe neto të anijes, ose nuk arrin ta parashtrojë këtë kërkesë me mbërritjen e anijes në portin e parë shqiptar, kur rikonstruksioni është kryer në një vend të huaj dhe tonazhi i anijes nuk është përcaktuar në shtetin ku është bërë rikonstruksioni, sipas këtij Kodi;

b) nëse fillojnë veprimtari tregtare ose vazhdojnë të kryejnë veprimtari tregtare me një anije, e cila nuk i ka të plota dokumentet e përshkuara në këtë Kod dhe në aktet nënligjore, të dala në bazë dhe për zbatim të këtij Kodi;

c) nëse angazhojnë me detyrën e kapitenit një person që nuk ka dokumentet e duhura dhe në mënyrë të veçantë pasaportën e detarit;

ç) nëse anija nuk ka emër dhe nuk tregon emrin e portit të regjistrimit, ose nëse mjetet teknike lundruese dhe pajisjet lundruese nuk kanë marketim dhe nuk mbajnë emrin e portit të regjistrimit apo edhe nëse e tregojnë këtë marketim, megjithëse nuk kanë të drejtë të veprojnë në këtë mënyrë, po nuk paraqiten certifikatën e regjistrimit;

d) nëse nga mjetet lundruese të mbytura marrin sende të vlefshme, megjithëse nuk janë të ngarkuara për të kryer një veprim të tillë;

dh) nëse nuk marrin në kohën e duhur masat e nevojshme të urdhëruara nga inspektori i sigurisë së lundrimit.

Neni 382

Sanksionet ndaj kapitenit të anijes atomike

Veprimet e kundërligjshme detare nga kapiteni i një anijeje atomike ose personi që vepron në vend të tij në portet shqiptare pa leje dënohen me një gjobë prej 2 500 (dy mijë e pesëqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

Neni 383

Sanksione për veprime të paligjshme të pilotimit dhe rimorkimit

Kapiteni i anijes së huaj ose personi që vepron në vend të tij dënohet me një gjobë prej 2 500 (dy mijë e pesëqind) Eurosh për vepra të kundërligjshme detare si më poshtë:

a) nëse kryhet pilotimi në ujërat e brendshme ose në detin territorial të Republikës së Shqipërisë;

b) nëse anija, pa miratimin e organeve përkatëse, përfshihet në rimorkim, që fillon dhe mbaron në portet shqiptare, pa prekur portet e huaja.

Neni 384

Sanksionet ndaj anijeve me karburant dhe çështje teknike

Veprat e kundërligjshme detare të mëposhtme dënohen me një gjobë prej 2 500 (dy mijë e pesëqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, kur:

a) kapiteni i anijes së huaj ose personi që vepron në vend të tij, për një anije që transporton më shumë se 2 000 tonë karburant dhe që nuk ka certifikatën e siguracionit ose siguri të tjera financiare, që mbulojnë përgjegjësinë për dëmet e shkaktuara nga ndotja me karburant, kur hyjnë ose largohen nga portet e Republikës së Shqipërisë apo ngarkojnë ose shkarkojnë karburant në këto porte pa marrë brenda një kohe të caktuar masat e nevojshme të urdhëruara nga inspektori i sigurisë detare;

b) kapiteni i një anijeje shqiptare ose personi që vepron në vend të tij kryen vepra të kundërligjshme si më poshtë:

i) nëse anija, megjithëse ka një stacion radioje, nuk realizon një dëgjim 24- orësh, në

përputhje me rregullat e radiokomunikimit;

ii) nëse largohet nga porti me anije pa pasur numrin e duhur, të kualifikuar, të anëtarëve të ekuipazhit;

iii) nëse nuk e drejton ai vetë anijen kur siguria e kërkon një gjë të tillë, sidomos gjatë hyrjeve në porte, në kanale a lumenj ose largohet nga ato;

iv) nëse në rastet e pengimit, të rrezikut të luftës ose krijimit të gjendjes së luftës ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe një shteti tjetër nuk ka marrë masat më të domosdoshme, në mbrojtje të anijes, personave dhe ngarkesës;

v) nëse anija, në rastet e vendosjes së gjendjes së luftës me shtete të tjera, kur Republika e Shqipërisë është neutrale, është në një port të një shteti armik apo i duhet të kalojë nëpërmjet ujërave të brendshme a detit territorial të një shteti armik, nuk ka kërkuar instruksione nga operatori i anijes dhe nuk ka mundur t'i marrë këto instruksione nga organet përkatëse shqiptare;

vi) nëse gjatë udhëtimit nuk merr masat e nevojshme ndaj anëtarëve të ekuipazhit, udhëtarëve ose personave të tjerë në bord, të cilët kanë kryer vepra kriminale, për të parandaluar ngjarjen e pasojave, dhe nuk i bën thirrje personit që kryen veprën kriminale;

vii) nëse ai nuk njofton zyrën përgjegjëse të kapitenerisë së porteve;

viii) nëse nuk merr masat e duhura ose nuk i merr ato në kohën e duhur, masa të cilat janë dhënë me urdhër të inspektorit të sigurisë detare.

Neni 385

Sanksionet për moszbatimin e rregullave të lundrimit nga ekuipazhi

Anëtarët e ekuipazhit të anijes ose ekuipazhi i një skafi, të cilët për një gabim në detyrë nuk janë në gjendje të veprojnë në përputhje me rregullat e lundrimit dhe, si rrjedhim, rrezikojnë sigurinë e trafikut, dëmtojnë anijen apo ngarkesën ose rrezikojnë sigurinë e udhëtarëve dhe anëtarëve të tjerë të ekuipazhit dënohen me një gjobë nga 300 (treqind) deri në 2 500 (dy mijë e pesëqind) Euro, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

Neni 386

Sanksionet për komunikim të kundërligjshëm

Kapiteni i anijes, kapiteni i anijes së huaj apo personi që vepron në vend të tij, në rast se anija që vjen nga jashtë komunikon me anijet e tjera dhe me personat fizikë ose juridikë në breg, përpara se të marrë praktikën e lirë nga organet përgjegjëse të një porti, dënohen për kryerjen e një vepre të kundërligjshme detare me një gjobë prej 2 500 (dy mijë e pesëqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

Neni 387

Sanksionet për veprime të kundërligjshme gjatë transportit

Kapiteni i anijes ose personat që veprojnë në vend të tij dënohen me një gjobë prej 2 500 (dymijë e pesëqind) Eurosh për veprat e kundërligjshme detare të mëposhtme:

a) nëse nuk lejojnë që anija të lundrojë brenda kufijve të përshkuar të lundrimit ose nëse ai ndërmerr lundrim, për të cilën anija është vlerësuar me lundrueshmëri;

b) nëse transporton udhëtarë në anije mallrash, që nuk është anije udhëtarësh;

c) nëse merr në bord një numër më të madh udhëtarësh nga ai i lejuar;

ç) nëse ngarkon me diferent, për shkeljen e rregullave të këtij Kodi;

d) nëse nuk ka dokumentet përkatëse për anijen, të përfshira në këtë Kod dhe në aktet ligjore dhe nënligjore, ose kur nuk janë plotësuar të dhënat në dokumentet e anijes;

dh) nëse refuzon t'u japë organeve përkatëse dokumentet e anijes dhe ditarët, kur i kërkohet një gjë e tillë;

e) nëse nuk është në gjendje të kryejë ushtrime me barkat dhe ushtrime të tjera me pajisjet e shpëtimit për diktimin, parandalimin dhe luftën kundër zjarrit, brenda një periudhe të caktuar kohe;

ë) nëse nuk mund të mbajë në gatishmëri makineritë, instalimet dhe pajisjet në bord ose neglizhon në instalimet e sigurisë së anijes për imbarkimin dhe zbarkimin e udhëtarëve, ngarkesave të rrezikshme dhe ngarkesave të tjera, dhe imbarkimin e rregullt, sistemimin dhe zbarkimin e udhëtarëve;

f) nëse nuk është në bord gjatë lundrimit.

Neni 388

Sanksionet për veprimet e kundërligjshme e kapitenit

Kapiteni i anijes ose personi që vepron në vend të tij dënohet me një gjobë prej 2 000 (dy mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, për veprat e kundërligjshme detare të mëposhtme:

a) nëse nënshkruan në emër të një anëtari të ekuipazhit, i cili nuk ka në pronësi një pasaportë detari ose një leje të nënshkruar;

b) nëse nuk ka përdorur masat e marra për shpëtimin e anijes në rrezik, kur humbjet e anijes janë të pashmangshme dhe ai nuk arrin të marrë masat e nevojshme për shpëtimin e ditarit të anijes, edhe pse situata ia mundëson, si dhe kur nuk merr masat për sigurimin e ditarëve të anijeve të tjera, të dokumenteve të tyre, të hartave të lundrimit dhe të shumës së parave në arkë;

c) nëse gjatë lundrimit ndodh në bord një ngjarje, e cila mund të rrezikojë sigurinë e anijes, të anijes së rimorkiuar apo të shtyrë, ose një avari e jashtëzakonshme në anije, në anijen e rimorkiuar apo të shtyrë, që përfshin udhëtarët, persona të tjerë ose sende në bord dhe ai mund të parashtrojë një raport së bashku me ekstrakte nga ditari i anijes për organet përkatëse në vend ose jashtë shtetit;

ç) nëse nuk lidhet me Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare ose me organet përgjegjëse të administratës detare për aksidentin apo defektin;

d) nëse nuk është në gjendje të bëjë shënime në formën e përshkruar për faktin e lindjes a të vdekjes dhe të marrjes së depozitimit të fundit dhe t'u parashtrojë organeve përkatëse në portin e parë dhe në shtetin e huaj, afër misionit ose konsullatës diplomatike të Republikës së Shqipërisë;

dh) nëse nuk mund të transmetojë përmes radiokomunikimit çdo rrezik të mundshëm për sigurinë e lundrimit;

e) nëse nuk jep një raport për veprimet kriminale, të kryera në anije gjatë qëndrimit të saj në një vend të huaj, të misionet konsullore ose diplomatike të Republikës së Shqipërisë në portin e parë ose nëse nuk vepron me ekzekutuesin e veprimit kriminal, në përputhje me instruksionet e misionit konsullor ose diplomatik që takon;

ë) nëse nuk raporton institucionet për braktisje arbitrare në një vend të huaj të ekuipazhit, të cilët janë qytetarë të Republikës së Shqipërisë;

f) nëse nuk bën shënime në ditarin e anijes në kohën e duhur dhe standardin e dhënë për ngjarjet, veprimet dhe masat e marra që është i detyruar t'i shënojë në të;

g) nëse nuk bën shënime në ditarin e anijes për të pasqyruar arsyet përse nuk shkoj në ndihmë të personave në rrezik, apo për të ndërmarrë shpëtimin e anijes dhe të sendeve në bord;

gj) nëse, megjithëse është i aftë për të vepruar, nuk mund t'ua bëjë të qartë anijeve në përplasje emrin e portit të fundit të prekjes dhe portin për ku është drejtuar.

Neni 389

Sanksionet për hedhjen e mbeturinave dhe ndotjen

Anëtarët e ekuipazhit të anijes dënohen për vepra të kundërligjshme detare me një gjobë prej 2000 (dy mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, nëse hedhin mbeturinat jashtë bordit në kufijtë e ujërave të lundrueshme ose materiale që mund të pengojnë a rrezikojnë lundrimin apo janë rrezik ndotjeje.

Neni 390

Sanksionet ndaj kontraktuesit dhe pronarit

1. Një person dënohet për një vepër të kundërligjshme detare me një gjobë prej 2 500 (dymijë e pesëqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, kur:

a) si kontraktor i anijes kryen thyerjen e përmendur në shkronjën “c” të nenit 395 të këtij Kodi;

b) si pronar i anijes kryen thyerjet e përmendura në shkronjën “d” të nenit 381 të këtij Kodi;

c) kryhen thyerjet e përmendura në shkronjën “b” të nenit 381 të këtij Kodi;

2. Një person dënohet për një vepër të kundërligjshme detare me një gjobë 2 500 Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, kur:

a) si pronar anijeje kryen thyerjet e përmendura në shkronjat “a”, “c” dhe “ç” të nenit 381 të këtij Kodi;

b) kryen thyerjet e përmendura në nenin 376 të këtij Kodi.

Neni 391

Sanksionet parandaluese për ekuipazhin

Në plotësim të gjobës për vepra të kundërligjshme detare, të përmendura në shkronjën “b” paragrafi “i” të nenit 384 dhe në nenet 380 dhe 385 të këtij Kodi, anëtarët e ekuipazhit të anijes ose të skafit, si masë parandaluese mund të pezullohen nga kryerja e të gjitha ose e disa punëve të mbuluara nga certifikatat e tyre në çdo anije për një periudhë prej dy vjetësh.

Neni 392

Sanksionet për përsëritje të veprave të kundërligjshme

Në plotësim të gjobës së përshkuar për vepra të kundërligjshme detare, të përmendura në pikën 1 shkronja “f” të nenit 372, personat ligjorë të huaj janë objekt i masave parandaluese të konfiskimit të anijes dhe të pajisjeve të peshkimit:

a) nëse e njëjta anije ka kryer të njëjtën shkelje, për të cilën organet përgjegjëse në Republikën e Shqipërisë kanë vendosur një gjobë ose nëse kapiteni i anijes gjatë pesë vjetëve të fundit është dënuar për të njëjtat shkelje;

b) nëse peshkimi ose zënia e gjallesave të tjera detare kryhet me mjete të ndaluara ose të kufizuara nga aktet ligjore dhe nënligjore në fuqi në Republikën e Shqipërisë;

c) nëse peshkimi ose zënia e gjallesave detare kryhet në sezonet e ndaluara për këto lloj gjallesash;

ç) nëse kapiteni i anijes ose anëtarët e ekuipazhit të anijes nuk zbatojnë urdhrin e institucionit të Republikës së Shqipërisë, të autorizuar për të ndaluar anijen, dhe bëjnë rezistencë aktive ndaj personave që kryejnë inspektimet në anije ose kryejnë veprime të tjera, që rrezikojnë jetën e njerëzve a të pronës.

Neni 393

Sanksionet për vepra të kundërligjshme në zonën ekonomike dhe shelfin kontinental

1. Personat ligjorë dënohen me një gjobë prej 19 000 (nëntëmbëdhjetë mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare:

a) nëse shfrytëzojnë ose eksplorojnë burimet natyrore ose burime të tjera të zonës ekonomike a shelfit kontinental të Republikës së Shqipërisë në mënyrë të tillë që pengojnë pa arsye lundrimin, peshkimin, mbrojtjen e burimeve detare ose të bazave oqeanografike apo kërkimet shkencore, me interes publik;

b) nëse, në kundërshtim me kushtet e përcaktuara nga ky Kod apo aktet e tjera ligjore në zbatim të tij eksplorojnë ose shfrytëzojnë burimet natyrore dhe burimet e tjera në zonën ekonomike a shelfin kontinental të Republikës së Shqipërisë;

c) nëse ata nuk shënojnë me drita të përhershme ose sinjale të tjera pajisjet ose instalimet që nuk ndriçojnë në zonën ekonomike a shelfin kontinental të Republikës së Shqipërisë për qëllime eksplorimi ose shfrytëzimi të burimeve natyrore apo të burimeve të tjera, ose nuk mund t'i zhvendosin këto instalime dhe pajisje kur pushojnë së shfrytëzuar apo nuk janë më në veprim për qëllimet që u ndërtuan, ose nuk arrijnë t'i bëjnë të njohura në kohën e duhur të dhënat e nevojshme lidhur me to;

ç) nëse nuk marrin masat e duhura për mbrojtjen e detit, të shtratit të tij dhe të mjedisit detar nga mbeturinat helmuese kur eksplorojnë ose shfrytëzojnë burimet natyrore në zonën ekonomike a në shelfin kontinental të Republikës së Shqipërisë dhe në zonat e sigurisë, të krijuara përreth pajisjeve dhe instalimeve për eksplorim ose shfrytëzim të burimeve natyrore ose burimeve të tjera në këto zona;

d) nëse vendosin pajisje ose instalime për eksplorim ose shfrytëzim të burimeve natyrore a burimeve të tjera në zonën ekonomike ose shelfin kontinental të Republikës së Shqipërisë, në vendet ku mund të pengojnë përdorimin e kanaleve të lundrueshme ndërkombëtare.

2. Për veprimet e përmendura në pikën 1 të këtij neni dënohen edhe personat përgjegjës në institucionin ligjor me një gjobë prej 1 200 (një mijë e dyqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

Neni 394

Sanksionet ndaj shoqërive tregtare

1. Shoqëritë tregtare ose personat e tjerë ligjorë dënohen me një gjobë prej 15 000 (pesëmbëdhjetë mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare:

a) nëse nuk organizojnë kontrollin e punës që parashikon sigurinë e lundrimit;

b) nëse nuk garantojnë kontrollin e vazhdueshëm, që parashikon sigurinë e lundrimit;

c) nëse nuk zhvendosin nga kanalet e lundrueshme, me kërkesën e organeve përkatëse, mjetin lundrues të dëmtuar, të thyer ose të mbytur, i cili pengon apo rrezikon sigurinë e lundrimit, duke përbërë një rrezik të mundshëm ndotjeje.

2. Për veprimet e përmendura në pikën 1 të këtij neni dënohen edhe personat përgjegjës të shoqërive tregtare ose enteve të tjera ligjore, me një gjobë prej 1 200 (një mijë e dyqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

Neni 395

Sanksionet ndaj shoqërive tregtare për mossigurim lundrimi

1. Shoqëritë tregtare ose entet e tjera ligjore dënohen me një gjobë prej 15 000 (pesëmbëdhjetë mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhë kombëtare, kur:

a) nuk mund të mbajnë shënimet e përshkruara për të dhënat e rëndësishme për sigurinë

e lundrimit;

b) nuk mund ta mbajnë portin në kushtet që garantojnë sigurinë e lundrimit;

c) nuk parashtrojnë për miratim dokumente teknike, në mbështetje të të cilave është ndërtuar ose rikonstruktuar anija.

2. Për veprimet e përmendura në pikën 1 të këtij neni, dënohet edhe personi përgjegjës i shoqërisë tregtare ose i enteve të tjera ligjore me një gjobë prej 1 200 (një mijë e dyqind) Eurosh, në kundërvlerën me monedhë kombëtare.

Neni 395/1

Shkeljet administrative në sistemin VTMS dhe NMSW

(Shtuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Mosrespektimi i detyrimeve të përcaktuara në këtë Kod dhe në aktet nënligjore në zbatim të tij, lidhur me raportimin, komunikimin dhe shkëmbimin e informacionit nëpërmjet Sistemit të Menaxhimit dhe Informacionit të Trafikut Detar (VTMS) dhe Dritares së Vetme Kombëtare Detare (NMSW) përbën kundërvajtje administrative.

2. Në varësi të natyrës, pasojave dhe nivelit të rrezikut të krijuar për sigurinë e lundrimit, jetën njerëzore në det dhe mbrojtjen e mjedisit detar, shkeljet klasifikohen si:

a) shkelje të lehta;

b) shkelje të mesme;

c) shkelje të rënda;

ç) shkelje shumë të rënda.

3. Shkelje të lehta konsiderohen, ndër të tjera, rastet e:

a) vonesave në përmbushjen e detyrimeve të raportimit;

b) pasaktësive jo thelbësore në informacionin e transmetuar;

c) mosrespektimit të kërkesave formale të komunikimit, kur nuk sjellin pasoja për sigurinë detare.

4. Shkelje të mesme konsiderohen, ndër të tjera, rastet e:

a) mosraportimit të informacionit të detyrueshëm;

b) mosrespektimit të procedurave të përcaktuara për komunikimin dhe shkëmbimin e të dhënave nëpërmjet sistemeve VTMS dhe NMSW.

5. Shkelje të rënda konsiderohen, ndër të tjera, rastet e:

a) mosraportimit të qëllimshëm të të dhënave të kërkuara;

b) dhënies së informacionit të pasaktë ose të paplotë, kur kjo ndikon ose mund të ndikojë në sigurinë e lundrimit.

6. Shkelje shumë të rënda konsiderohen, ndër të tjera, rastet e:

a) manipulimit të sistemeve elektronike të raportimit;

b) ndërhyrjes së paautorizuar në të dhënat e transmetuara;

c) veprimeve që krijojnë rrezik serioz për sigurinë detare, jetën njerëzore ose mjedisin detar.

7. Për shkeljet e përcaktuara në këtë nen zbatohen masat administrative, sipas legjislacionit në fuqi për kundërvajtjet administrative, duke përfshirë, sipas rastit:

a) gjobën administrative;

b) detyrimin për korrigjimin e menjëhershëm të informacionit të pasaktë ose të munguar;

c) paralajmërimin administrativ;

ç) kufizimin ose pezullimin e përkohshëm të veprimtarisë, kur kjo kërkohet për garantimin e sigurisë detare;

d) masa të tjera administrative të parashikuara nga legjislacioni në fuqi.

Neni 395/2

Subjektet përgjegjëse dhe parime të zbatimit

(Shtuar me ligjin nr. 84/2026, datë 23.7.2026)

1. Përgjegjësia administrative për shkeljet e përcaktuara në nenin 395/1 mbahet, nga:
 - a) pronari i anijes;
 - b) operatori ose menaxheri i anijes;
 - c) agjenti detar;
 - ç) kapiteni i anijes, kur shkelja lidhet me detyrimet operacionale në bord.
2. Masat administrative zbatohen në përputhje me parimin e proporcionalitetit, duke marrë parasysh natyrën e shkeljes, shkallën e fajësisë, pasojat e shkaktuara dhe rrezikun për sigurinë detare, jetën njerëzore dhe mjedisin detar.
3. Në rast përsëritjeje të shkeljes, autoriteti kompetent mund të aplikojë masa administrative më të rrepta, në përputhje me legjislacionin në fuqi.
4. Korrigjimi vullnetar i shkeljes, bashkëpunimi me autoritetin kompetent dhe marrja e masave parandaluese mund të konsiderohen si rrethana lehtësuese gjatë përcaktimit të masës administrative.
5. Kompetenca për konstatimin e shkeljeve dhe zbatimin e masave administrative ushtrohet nga Administrata Detare dhe autoritetet portuale kompetente sipas fushës së përgjegjësisë së përcaktuar në këtë Kod.
6. Kundër vendimit për vendosjen e sanksionit administrativ mund të ushtrohet e drejta e ankimit sipas procedurave dhe afateve të përcaktuara në legjislacionin për kundërvajtjet administrative, si dhe në Kodin e Procedurave Administrative.

PJESA E NËNTË DISPOZITA KALIMTARE DHE TË FUNDIT

Neni 396

Aktet ligjore për ruajtjen e kufirit dhe regjimin e lundrimit

Veprimtaria për ruajtjen e kufirit dhe regjimi i lundrimit në hapësirën detare të Republikës së Shqipërisë rregullohet me aktet ligjore dhe nënligjore që mbulojnë këtë fushë.

Neni 397

Aktet ligjore për peshkimin dhe akuakulturën

Veprimtaria për peshkimin dhe akuakulturën rregullohet me aktet ligjore dhe nënligjore përkatëse.

Neni 398

Aktet ligjore për mjedisin

Veprimtaria për ndotjen e mjedisit detar përcaktohet në aktet ligjore dhe nënligjore të veçanta për mjedisin.

Neni 399

Aktet ligjore për lundrimin turistik

Veprimtaria për lundrimin turistik rregullohet me akte nënligjore të përbashkëta ndërmjet ministrive që mbulojnë fushat përkatëse, si dhe tarifatat për llojin e lundrimit turistik që ushtrohet.

Neni 400

Masat organizative për zbatimin e Kodit Detar

Organet shtetërore, sipas përgjegjësisë dhe detyrave të përcaktuara në këtë Kod, gjatë periudhës 1-vjeçare deri në fillimin e efekteve juridike të tij, të marrin të gjitha masat e nevojshme për krijimin e organizmave dhe të strukturave, që parashikohen për plotësimin e organikave, si dhe masat e tjera të nevojshme për zbatimin e tij.

Neni 401

Aktet nënligjore detare

Brenda dy vjetëve nga hyrja në fuqi e këtij Kodi, ngarkohen organet përgjegjëse të përgatisin aktet nënligjore si më poshtë:

a) Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë miraton aktet nënligjore në zbatim të dispozitave të këtij Kodi, kur këto akte prekin interesat ndërministrorë;

b) ministritë e ndryshme, të cilat drejojnë llojet e ndryshme të veprimtarive detare, përpilojnë urdhra, urdhëresa, udhëzime dhe rregulloret në zbatim të dispozitave të këtij Kodi;

c) Administrata Detare nxjerr urdhra, qarkore e udhëzime dhe merr vendime të formës së prerë, të cilat kanë fuqi detyruese për të gjitha subjektet detare. Kapiteni i porteve nxjerr edhe urdhra të brendshme për rregullimin e veprimtarisë së kapitenerive të porteve;

ç) kapiteneritë e porteve nxjerrin rregulloret për organizimin e veçantë të trafikut detar, të manovrës, të hyrjes e daljes së mjeteve dhe të qëndrimit në spirancë. Këto rregullore miratohen nga Administrata Detare.

Neni 402

Efektet e akteve ligjore e nënligjore ekzistuese

Aktet ligjore e nënligjore, që lidhen me objektin e këtij Kodi, mbeten në fuqi ose kanë efekte për aq kohë sa nuk bien në kundërshtim me të, deri në daljen e akteve të reja ligjore e nënligjore, në zbatim të Kodit Detar.

Neni 403

Hyrja në fuqi

Ky ligj hyn në fuqi më 1.7.2005.

**Shpallur me dekretin nr. 4289, datë 2.8.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë,
Alfred Moisiu**