

LIGJ
Nr. 59/2019

**PËR RATIFIKIMIN E MARRËVESHJES NDËRMJET KËSHILLIT
TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE QEVERISË
SË SHTETIT TË KATARIT PËR TRANSPORTIN DETAR**

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Shtetit të Katarit për transportin detar, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji dhe është pjesë përbërëse e tij.

Neni 2

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

Miratuar në datën 12.9.2019.

Shpallur me dekretin nr. 11289, datë 26.9.2019 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Ilir Meta

MARRËVESHJE PËR TRANSPORTIN DETAR
NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË
DHE QEVERISË SË SHTETIT TË KATARIT

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Shtetit të Katarit (më poshtë të referuara si Palët Kontraktuese).

Me synimin për të zhvilluar marrëdhënie miqësore ndërmjet dy Shteteve dhe për të forcuar bashkëpunimin, bazuar në parimin e lundrimit të lirë në fushën e transportit detar, duke marrë në konsideratë parimet e barazisë, bashkëpunimit dhe përfitimit të ndërsjellë.

Duke pasur parasysh dhe respektuar parimet e përcaktuara në të drejtën ndërkombëtare dhe, në veçanti, konventat e transportit detar të detyrueshme për Palët Kontraktuese, bien dakord si më poshtë:

Neni 1

Përkufizime

1. Termi “anije” nënkupton një anije tregtare, e cila mban flamurin e Shtetit të ndonjëres prej Palëve Kontraktuese, është e regjistruar në Shtetin e ndonjë prej Palëve Kontraktuese dhe kryen transportin detar ndërkombëtar; nënkupton, gjithashtu, një anije tregtare të një pale të tretë,

flamuri i së cilës është pranuar nga të dyja Palët Kontraktuese, me kusht që të jetë në përputhje me praktikën, politikat dhe legjislacionin e secilës Palë Kontraktuese. Ky term nuk përfshin:

- a) anijet e luftës dhe anije të tjera dhe shërbime të forcave luftarake;
- b) anijet për kërkime shkencore;
- c) anijet e peshkimit;
- d) anije që kryejnë funksione qeveritare, anijet spitalore dhe anije të tjera që kryejnë detyra jotregtare;
- e) njet që transportojnë mbetje të rrezikshme.

2. Termi “anëtarë ekuipazhi” nënkupton kapitenin e anijes dhe çdo person tjetër të punësuar në bordin e anijes, në pozicione dhe shërbime që lidhen me drejtimin e anijes, të pajisur me një dokument identifikimi të marinarit, në përputhje me nenin 9 të Marrëveshjes në fjalë dhe që përfshihet në listën e bordit.

3. Termi “shoqëri lundrimi” nënkupton një person juridik të regjistruar në territorin e Shtetit të Palëve Kontraktuese, me administrim dhe drejtim në territorin e Shtetit të Palës Kontraktuese, e cila operon me anijet dhe kryen transport detar ndërkombëtar.

4. Termi “Porti i një Pale” nënkupton çdo port detar në territorin e një Pale, i cili deklarohet i hapur për transport ndërkombëtar, për ngarkim-shkarkim apo transportim të mallrave dhe/ose pasagjerëve nga ajo palë.

5. Termi “autoritet kompetent” nënkupton:

- a) për Këshillin e Ministrave të Republikës së Shqipërisë – Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë;
- b) për Shtetin e Katarit – Ministria e Transportit – Drejtoria e Planifikimit dhe Licencimit të Mjeteve të Lundrimit.

Neni 2

Liria ose trafiku dhe mosdiskriminimi

1. Një anije e çdonjërës prej Palëve Kontraktuese ka të drejtën të kryejë transporte midis porteve detare tregtare të të dyja Palëve Kontraktuese dhe/ose një Pale të tretë në masën që është në përputhje me praktikën dhe politikat ligjore të shtetit të Palës Kontraktuese.

2. Paragrafi 1 i këtij neni nuk do të zbatohet për të drejtat e anijes së palës së tretë që kryen transport ndërkombëtar detar ndërmjet Palëve Kontraktuese.

3. Nëse një anije e një prej Palëve Kontraktuese kryen transport nga një port i Palës tjetër Kontraktuese në një port tjetër të së njëjtës Palë Kontraktuese, me qëllim që të marrë ngarkesë të destinuar për shtetet e palëve të treta apo për të shkarkuar ngarkesën e marrë nga një shtet tjetër, konsiderohet si pjesë e transportit ndërkombëtar detar.

4. Të dyja Palët Kontraktuese do të inkurajojnë autoritetet kompetente, si dhe shoqëritë dhe organizatat e lundrimit, në aspekte të ndryshme të bashkëpunimit, duke përfshirë, por pa u kufizuar te çështjet e mëposhtme:

- a) përputhshmëria me kërkesat e transportit detar ndërkombëtar, si dhe përdorimi i plotë dhe efikas i flotës detare dhe porteve të të dyja Palëve Kontraktuese;
- b) garantimi i sigurisë në det, duke përfshirë garantimin e sigurisë së një anijeje, anëtarëve të ekuipazhit, ngarkesës, pasagjerëve dhe mjedisit;
- c) rritja e nivelit të mbrojtjes për mjedisin detar;
- d) zhvillimi i tregtisë detare;
- e) forcimi i kontakteve në fushën e transportit detar, shkencës, teknologjisë, dhe shkëmbimi i përvojës së përfutur;
- f) shkëmbimi i pikëpamjeve mbi veprimtaritë e Organizatës së Transportit Ndërkombëtar Tregtar dhe marrëveshjeve tregtare detare.

5. Megjithatë, kjo kontratë në asnjë rast nuk i jep të drejtën anijeve të njëjës palë të marrin në bord, në territorin e një pale tjetër, pasagjerë apo ngarkesa të destinuara për një pikë tjetër në territorin e palës tjetër.

Neni 3

Trajtimi i barabartë i anijeve

1. Çdo palë Kontraktuese garanton anijet e Palës tjetër Kontraktuese në portet që gjenden në territorin e shtetit të tyre, trajtim të njëjtë me atë të anijeve të veta, në lidhje me hyrjen në port, pagesën e çdo detyrimi për portin, taksën doganore/pagesat për kalimin e kufirit dhe formalitetet e karantinës, ankorimin, zhvendosjen, ngarkimin dhe shkarkimin, duke përfshirë lëshimin e dokumenteve, që lidhen me veprimet e sipërpërmendura, dhe ngarkimin dhe zbritjen e pasagjerëve.

2. Paragrafi i këtij neni nuk zbatohet, për:

- a) portet detare të mbyllura për lundrimin e anijeve të huaja;
- b) aktivitetet që lejohen nga çdo Palë Kontraktuese vetëm për shoqëritë e veta të lundrimit, duke përfshirë veçanërisht, kabotazhin, operacionet e shpëtimit dhe rimorkimin;
- c) përjashtimet e parashikuara nga rregulloret e shërbimit të detyrueshëm të pilotimit.

3. Midis territoreve të Shteteve të Palëve Kontraktuese, si dhe në territorin midis shteteve kontraktuese dhe jokontraktuese, ngarkimi i pasagjerëve kërkon verifikim paraprak nga autoritetet kompetente, në pajtim me procedurat e vendosura nga legjislacioni kombëtar.

Neni 4

Masat për lehtësimin e transportit detar

Palët Kontraktuese ndërmarrin masat e nevojshme të parashikuara në legjislacionin e tyre aktual, për të lehtësuar kryerjen e transportit detar për të parandaluar pengesat e pajustificuara të anijeve, dhe në masën që është e mundur, për të përsheptuar dhe lehtësuar plotësimin e formaliteteve të detyrueshme të doganave dhe pagesat për kalimin e kufirit.

Neni 5

Dokumentet e anijeve

1. Çdo Palë Kontraktuese njihet certifikatat dhe dokumente të tjera të lëshuara nga Pala tjetër Kontraktuese për anijet e tyre.

2. Anijet e çdo Pale Kontraktuese të pajisura me certifikatën e tonazhit të lëshuar në pajtim me Konventën Ndërkombëtare mbi Matjen e Tonazhit të Anijeve, të vitit 1969, dhe të njohur nga Pala tjetër Kontraktuese, nuk i nënshtrohet rimatjes së tonazhit në portet e Palës tjetër Kontraktuese. Për më tepër, pagesat për portet, të cilat si rregull llogariten në bazë të tonazhit të anijes, i nënshtrohen pagesave në bazë të të dhënave të certifikatës të tonazhit të sipërpërmendur.

3. Çdo Palë Kontraktuese ruan të drejtën për të kryer inspektime matjeje për anijen, me kusht që të ekzistojë një dyshim i arsyeshëm mbi mospërputhjen midis informacionit të dhënë në certifikatën e tonazhit dhe të dhënave aktuale të anijes. Në këtë rast, inspektimi i anijes kryhet në përputhje me Konventën e sipërpërmendur të IMO-s.

Neni 6

Aktivitete tregtare

Një shoqëri lundrimi e çdonjërit Palë Kontraktuese ka të drejtën të vendosë përfaqësimin dhe/ose filial dhe/ose degë në territorin e shtetit të Palës tjetër, në pajtim me legjislacionin vendas të këtij të fundit, për të kryer shërbime në transportin detar dhe në fushat e lidhura me të

dhe të dërgojë me mision përfaqësuesit dhe personelin e saj në Shtetin e Palës tjetër Kontraktuese.

Neni 7 **Taksimi**

Me synimin për të shmangur taksimin e dyfishtë, çështjet që lidhen me të ardhurat nga fitimi dhe taksat do të rregullohen me anë të marrëveshjeve përkatëse të lidhura ndërmjet dy shteteve.

Neni 8 **Incidentet në det**

1. Nëse një anije e ndonjëres prej palëve kontraktuese pëson ndonjë fatkeqësi apo aksident detar në territorin detar dhe në zonën ekskluzive ekonomike të Palës tjetër kontraktuese, Pala e parë do të informojë menjëherë autoritetet kompetente të palës tjetër, dhe kjo e fundit:

a) do të njoftojë misionet diplomatike apo konsullore të Palës tjetër Kontraktuese;

b) do t'i japë asistencën e nevojshme anijes, ekuipazhit dhe ngarkesës, duke ofruar të njëjtin trajtim që i jepet anijeve vendëse.

2. Palët Kontraktuese bashkëpunojnë për hetimin e këtyre aksidenteve detare, siç parashikohet nga Kodi i IMO-s për hetimin e fatkeqësive dhe aksidenteve detare, siç parashikohet nga Rezoluta IMO, A.848(20) (e ndryshuar), përveç rasteve kur është rënë dakord ndryshe midis palëve kontraktuese.

3. Nëse një anije e secilës palë kontraktuese pëson dëmtim në territorin e shtetit të palës tjetër kontraktuese, ngarkesa apo mallrat e tjera, në rastin kur nuk shpërndahen për përdorim apo për konsumim në territorin e shtetit të palës tjetër kontraktuese, do të përjashtohen nga të gjitha taksat.

4. Dispozitat e paragrafit 3 të këtij neni nuk do të zbatohen për legjislacionin ekzistues në territorin e shtetit të Palëve Kontraktuese, i cili vendos rregullat e magazinimit të përkohshëm të ngarkesës.

Neni 9 **Dokumentet e udhëtimit të anëtarëve të ekuipazhit**

1. Çdo Palë Kontraktuese njej dokumentet identifikuese të marinarëve të lëshuara sipas rregullave nga autoritetet kompetente të Palës tjetër Kontraktuese. Këto dokumente janë:

a) për një anëtar të anijes që ka flamurin e Republikës së Shqipërisë, "Libri i Detarit".

b) për një anëtar të anijes që ka flamurin e Shtetit të Katarit, "Pasaporta e Detarit".

2. Për një anëtar ekuipazhi, i cili është shtetas i një pale të tretë dhe është i punësuar në bordin e anijes së një prej Palëve Kontraktuese, identiteti i detarit do të jetë një dokument i lëshuar nga autoritetet kompetente të palës së tretë, me kusht që të konsiderohen të mjaftueshme nga legjislacioni i Palës tjetër Kontraktuese për t'u njohur si dokument identifikimi i detarit apo një dokument i barasvlershëm me të.

3. Palët Kontraktuese do të shkëmbejnë modele të dokumenteve të identifikimit të detarëve, të parashikuara në paragrafin 1 të këtij neni, si dhe do të njoftojnë njëra-tjetrën, duke i komunikuar çdo ndryshim të mëvonshëm nëpërmjet dërgimit të kopjeve në rrugë zyrtare.

Neni 10 **Hyrja, transiti dhe qëndrimi**

1. Anëtarët e ekuipazhit të anijeve të secilës Palë Kontraktuese, të pajisur me dokumentet identifikuese të detarit, të parashikuara në nenin 9 të kësaj Marrëveshjeje, kanë të drejtë të dalin

në breg pa viza gjatë qëndrimit të anijes në portin e Palës tjetër Kontraktuese, duke siguruar zbatimin e legjislacionit të këtij vendi.

2. Nëse një anëtar ekuipazhi i ndonjë prej Palëve Kontraktuese kërkon shtrimin në spital në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese, organi kompetent i kësaj të fundit i jep atij të drejtën të qëndrojë në territorin e shtetit të tij për sa kohe sa qëndrimi i tij në spital është i nevojshëm.

3. Nëse një anëtar ekuipazhi i ndonjë prej Palëve Kontraktuese, i pajisur me dokumentin identifikues të detarit, duhet të kthehet në anijen e tij që ndodhet në një port në territorin e shtetit të Palës tjetër Kontraktuese në zbatim të urdhrit të kapitenit të anijes apo duhet të udhëtojë për ndonjë arsye tjetër nëpërmjet territorit të këtij shteti, do t'i jepet nga pala tjetër kontraktuese e drejta për të hyrë dhe udhëtuar në territorin e shtetit, apo të largohet nga ky territor, me kusht që të bëhet shënimi nga kapiteni i anijes apo shoqëria e kundërimit në dokumentin e identifikimit të detarit për urdhrin për kthimin në anije apo udhëtimin për çdo arsye tjetër.

Neni 11

Pajtueshmëria me dispozitat ligjore

1. Anijet, anëtarët e ekuipazhit dhe pasagjerët e secilës Palë Kontraktuese zbatojnë legjislacionin e Palës tjetër Kontraktuese për aq kohë sa anija e tyre ndodhet në territorin detar apo në portin e kësaj të fundit.

2.. Organet e autorizuar të secilës prej Palëve Kontraktuese nuk ndërhyjnë në çështjet e brendshme të anijes së Palës tjetër Kontraktuese, përveç rasteve kur kërkohet nga kapiteni i anijes ose nga përfaqësuesi diplomatik, ose punonjësi i konsullatës të Palës Kontraktuese, ose kur kjo e drejtë i është dhënë Palës Kontraktuese nga Pala tjetër.

3. Kur anija është brenda territorit detar të një prej Palëve Kontraktuese, nuk do të zbatohet legjislacioni penal i asaj Pale, përveç rasteve, kur:

a) pasojat e krimit apo veprës penale shtrihen mbi territorin e shtetit të kësaj Pale Kontraktuese;

b) krimi apo vepra penale prish rendin apo sigurinë publike të kësaj Pale Kontraktuese;

c) një person, që nuk është anëtar i ekuipazhit të kësaj anijeje përfshihet në krim apo veprë penale.

4. Palët Kontraktuese marrin masa për të ndaluar trafikimin e paligjshëm të lëndëve narkotike apo substancave psikotrope.

5. Juridiksioni penal i një prej Palëve Kontraktuese shtrihet në anijen e Palës tjetër Kontraktuese ndërsa anija është në port apo brenda territorit detar të asaj Pale, vetëm në rastet e parashikuara në nënparagrafët “a”–“c” të paragrafit 3 të këtij neni dhe numrit 4 të këtij neni.

6. Nëse autoriteti gjyqësor apo ndonjë autoritet tjetër përkatës kërkon të marrë masa detyruese apo të kryejë hetime zyrtare në bordin e një anijeje të Palës tjetër Kontraktuese që qëndron në port apo në territorin detar, Pala e parë Kontraktuese do të njoftojë paraprakisht përfaqësuesin diplomatik apo punonjësin e konsullatës dhe do t'u ofrojë asistencë për vendosjen e kontakteve me këtë anije. Përveç kësaj, në rast urgjence njoftimi i sipërpërmendur do të dërgohet paralelisht me kryerjen e veprimeve përkatëse.

7. Paragrafi 2 i këtij neni nuk cenon të drejtën e secilës prej Palëve Kontraktuese për të vendosur kontroll dhe për të kryer hetime në pajtim me legjislacionin vendës.

Neni 12
Këshillimet

Me kërkesë të Autoritetit Kompetent të secilës prej Palëve Kontraktuese, përfaqësuesit e autoriteteve kompetente mund të takohen dhe shqyrtojnë kushtet e zbatimit të kësaj Marrëveshjeje. Data dhe vendi i takimit do të përcaktohet paraprakisht prej tyre.

Neni 13
Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

Çdo mosmarrëveshje që rrjedh nga zbatimi apo interpretimi i kësaj Marrëveshjeje do të zgjidhet midis Palëve Kontraktuese nëpërmjet konsultimeve dhe/apo bisedimeve ndërmjet tyre, nëpërmjet kanaleve diplomatike.

Neni 14
Angazhimet ndërkombëtare

Dispozitat e kësaj marrëveshjeje nuk cenojnë të drejtat dhe detyrimet e secilës palë që rrjedhin nga marrëveshje të tjera ndërkombëtare për të cilat Shteti i Katarit dhe Këshilli i Ministrave të Republikës së Shqipërisë janë palë.

Neni 15
Ndryshimet

Ndryshimet dhe shtesat në këtë Marrëveshje mund të bëhen me pëlqim të ndërsjellë të bërë me shkrim ndërmjet Palëve Kontraktuese. Këto ndryshime dhe shtesa konsiderohen pjesë përbërëse e kësaj Marrëveshjeje dhe do të hyjnë në fuqi në pajtim me procedurat përkatëse të parashikuara në nenin 16 të kësaj Marrëveshjeje.

Neni 16
Hyrja në fuqi

Kjo Marrëveshje hyn në fuqi në datën e marrjes së njoftimit të fundit me shkrim, me anë të të cilit Palët njoftojnë njëra tjetrën për përmbushjen e të gjithë procedurave të brendshme të nevojshme për hyrjen në fuqi të kësaj Marrëveshjeje dhe do të jetë e vlefshme për 3 vjet, si dhe do të rinovohet automatikisht për një periudhë apo periudha të tjera të ngjashme, duke mbetur në fuqi derisa njëra nga palët kontraktuese të njoftojë palën tjetër me shkrim se kërkon të përfundojë këtë marrëveshje. Marrëveshja do të përfundojë pas 6 muajsh pas marrjes së këtij njoftimi në rrugë zyrtare.

Kjo Marrëveshje nuk cenon legjislacionin ekzistues në fuqi, përveç rasteve kur palët bien dakord.

Në dëshmi sa më sipër, përfaqësuesit e mëposhtëm, të autorizuar nga qeveritë përkatëse, nënshkruajnë këtë marrëveshje.

Kjo Marrëveshje nënshkruhet në datën 16.4.2019, në tri kopje origjinale, në gjuhën shqipe, arabe dhe angleze, ku të gjitha tekstet janë njëloj autentike. Në rast mospërputhjeje në interpretimin e dispozitave të Marrëveshjes nga Palët, teksti në gjuhën angleze do të ketë përparësi.

Për Këshillin e Ministrave
të Republikës së Shqipërisë

Për Qeverinë e Shtetit të Katarit

