FLETORJA ZYRTARE

E

REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

Nr. 87	2002	Dhjetor

P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Vendim i KM nr. 606, datë 4.12.2002	Për miratimin e Manualit të Rojës Bregdetare Shqiptare…….	2553
Vendim i KM nr. 617, datë 4.12.2002	Për heqjen nga armatimi dhe përdorimi të një pjese të armëve, teknikës dhe pajisjeve të Forcave të Armatosura dhe për asgjësimin ose çmontimin dhe shitjen e tyre……..	2587

V E N D I M
Nr. 606, datë 4.12.2002

PËR MIRATIMIN E MANUALIT TË ROJËS BREGDETARE SHQIPTARE

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të nenit 10 pika 1 të ligjit nr. 8875, datë 4.4. 2002 "Për rojën bregdetare shqiptare", me propozimin e Ministrit të Mbrojtjes, Këshilli i Ministrave

V E N D O S I:

Miratimin e manualit të rojës bregdetare shqiptare, që i bashkëlidhet këtij vendimi.
Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Fatos Nano

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E MBROJTJES
FORCAT DETARE

PROJEKTMANUALI I ROJËS BREGDETARE
TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

2002

KREU I
QËLLIMI DHE OBJEKTI I MANUALIT TË ROJËS BREGDETARE SHQIPTARE

1. Qëllimi

Manuali i Rojës Bregdetare Shqiptare përcakton procedurat për kryerjen e detyrave nga Roja Bregdetare në përputhje me legjislacionin e brendshëm dhe konventat ndërkombëtare detare të ratifikuara nga Republika e Shqipërisë.

2. Objekti

Objekti i Manualit të Rojës Bregdetare është përcaktimi i veprimtarisë të njësive të Rojës Bregdetare gjatë ushtrimit të aktivitetit të tyre në hapësirën detare të shtetit shqiptar.

3. Bashkëveprimi

Roja Bregdetare bashkëvepron me strukturat e institucioneve shtetërore dhe subjekteve private që kanë interesa në det, bazuar në marrëveshjet e përbashkëta. Këto marrëveshje nënshkruhen nga titullarët e institucioneve përkatëse.

4. Shenjat dalluese

Shenjat dalluese të personelit, anijeve, avionëve dhe helikopterëve të Rojës Bregdetare janë përcaktuar në aneksin B të këtij manuali.

KREU II
AUTORITETI I ROJËS BREGDETARE PËR USHTRIMIN E LIGJSHMËRISË NË DET

Autoriteti dhe legjislacioni

Për të përcaktuar që një veprim është i ligjshëm dhe i domosdoshëm, për të realizuar kontrollin e zbatimit të ligjeve, për çdo rast të veçantë duhet t'u referohemi disa të dhënave themelore:

- nëse ka autoritet në bazë të ligjeve në fuqi, që ta lejojë personelin e Rojës Bregdetare të përfshihet në ushtrimin qoftë edhe të një ligji të vetëm;
- nëse ekziston realisht ndonjë ligj i cili mund të zbatohet në situatën konkrete.

Analiza për ushtrimin ose jo të ligjit përmbledh katër faktorë vendimtarë, si më poshtë, nga të cilët do të varej:

- kategoria e anijes, avionit apo personit;
- flamuri (regjistri) dhe kombësia;
- vendndodhja; dhe
- aktiviteti.

2.1.1 Kategoria e anijes apo personit. Disa lloje anijesh nuk janë subjekt i juridiksionit të agjencive të ushtrimit të ligjit, duke përfshirë këtu edhe Rojat Bregdetare. Nga pikëpamja e së drejtës ndërkombëtare ka disa kategori anijesh apo personash, të cilat kanë një status mbrojtës. Zakonisht, anijet ushtarake dhe anijet qeveritare për qëllime jo tregtare cilësohen me imunitet sovraniteti dhe nuk janë subjekt i ushtrimit të juridiksionit të ndonjë shteti tjetër, përveç shtetit të flamurit në bord. Edhe personat që gëzojnë statusin e mbrojtjes diplomatike (sipas Konventës së Vjenës për Marrëdhëniet Diplomatike) janë subjekte të juridiksionit të shtetit bregdetar vetëm për ndonjë shkak specifik.

2.1.2 Flamuri (regjistri) dhe kombësia. Është e rëndësishme gjatë analizave për çështjet e ushtrimit të ligjeve detare, ekzaminimi i flamurit dhe regjistrit për anijet dhe kombësia për personat. Zakonisht Rojat Bregdetare e kanë autoritetin të kufizuar mbi anijet me flamur të huaj apo personat e duhur. Ky kufizim buron nga parimet e përgjithshme të legjislacionit ndërkombëtar, që minimizon ushtrimin e ligjit mbi anijet, personat e huaj, si dhe ata që përfshihen në marrëveshjet një dhe dypalëshe. Këto të fundit mund të influencojnë në ushtrimin e juridiksionit nga Rojës Bregdetare mbi anijet apo personat e një shteti të veçantë.

2.1.3 Vendndodhja. Vendndodhja e anijes, avionit apo personit është e një rëndësie të veçantë në momentin e ushtrimit të ligjit. Autoriteti i ushtrimit të ligjit për Rojën Bregdetare është më i kufizuar në breg sesa në detin territorial. Ai vjen duke u kufizuar sa më shumë largohesh nga deti territorial drejt detit të hapur. Në detin territorial, synimi i legjislacionit shqiptar është që të barasvlerësohet me atë të territorit shqiptar si zonë e veçantë detare. Anija apo personi që ndodhet në këtë zonë trajtohet juridikisht në mënyrë specifike. Parimet e veçanta të së drejtës ndërkombëtare detare, të zbatueshme gjatë ushtrimit të juridiksionit mbi anije, avionë apo persona, janë në varësi të

vendndodhjes së tyre (në ujërat e brendshme, detin territorial, zonën fqinje, zonën ekskluzive ekonomike dhe detin e hapur).

2.1.4 Aktiviteti. Faktori i fundit përcaktues, i cili merret në konsideratë, është aktiviteti në të cilin është përfshirë anija ose personi. Ky aktivitet mund të përfshijë peshkimin, transportin e pasagjerëve dhe të mallrave, kalimin paqësor apo tranzit etj. Në varësi të këtij aktiviteti ndryshon niveli i kërkesave ose i kufizimit të autoritetit ligjor.

2.2 Veshja me autoritet e Rojës Bregdetare. Çështja parësore e cila duhet të shqyrtohet në analizën e ushtrimit të ligjit, është nëse personeli i Rojës Bregdetare ka autoritet për të ushtruar ligjin e zbatueshëm në rrethana të veçanta. Në analizën e statusit të veçantë, të vlerësuar për sigurimin e autoritetit të ushtrimit të ligjit, për çdo rast konkret duhet të sqarohen tri çështje kryesore:

Kush e ka autoritetin.

Çfarë është autoriteti.

Hapësira gjeografike ku ushtrohet autoriteti.

2.2.1 Kush e ka autoritetin. Në përgjithësi, të gjithë oficerët dhe nënoficerët e Rojës Bregdetare kanë autoritetin e zbatimit të ligjit. Pjesës tjetër të personelit të Rojës Bregdetare i mungon ky autoritet për zbatimin e ligjit si: rezervistët, personeli ndihmës, logjistika etj.

2.2.2 Çfarë është autoriteti. Në përgjithësi autoriteti i Rojës Bregdetare për të ushtruar ligjin në det buron dhe mbështetet në legjislacionin kombëtar. Praktikisht ai përfshin bordingun, kërkimin, zbulimin, ndalimin (arrestimin) dhe kapjen në rrethana konkrete të përcaktuara të anijeve, avionëve, mallrave dhe personave, që në aktivitetin e tyre kryejnë shkelje të ligjit, p.sh., arresti nuk është i vlefshëm si sanksion për shkelje të karakterit administrativ. Autoriteti i Rojave Bregdetare për të ushtruar legjislacionin e huaj buron dhe varet nga:

- Legjislacioni i shtetit të flamurit të cilin mban mjeti në bord.
- Ndonjë autorizim, ose marrëveshje me shtetin e flamurit.
- Kufizimi që vjen nga legjislacioni shqiptar.

2.2.3 Hapësira gjeografike ku ushtrohet aktiviteti. Në përgjithësi, autoriteti i ushtrimit të ligjeve nga Rojat Bregdetare shtrihet në të gjithë ujërat detare subjekt i legjislacionit shqiptar, në ujërat ndërkombëtare (përtej ujërave territoriale të shteteve fqinje bregdetare), si dhe në ujërat territoriale të huaja, ku autorizohet nga shteti tjetër bregdetar. Ky autoritet ushtrohet te të gjithë anijet e vendit, anijet me flamur të huaj si dhe te anijet që s'i përkasin asnjë shteti, i cili nuk ka pranuar legjislacionin ndërkombëtar.

2.2.4. Autoriteti i drejtpërdrejtë. Në të shumtën e rasteve, oficerët dhe nënoficerët aktivë të Rojës Bregdetare kanë autoritet për të ushtruar legjislacionin shqiptar. Ky status garantohet për të gjithë ujërat që janë subjekt i juridiksionit shqiptar edhe jashtë detit territorial. Autoriteti i drejtpërdrejtë i ushtrimit të ligjit përfshin kërkimin, zbulimin, bordingun, arrestimin dhe kapjen, të varura këto nga rrethanat dhe situatat konkrete.

2.2.5. Kufizimet e ushtrimit të autoritetit. Përveç personelit ushtarak të autorizuar të Rojës Bregdetare, askush tjetër nuk e ka autoritetin për ushtrimin e veprimtarive të parashikuara në pikën 3.2.4. Ky status lejon ushtrimin e ligjit në det dhe e përjashton Rojën Bregdetare nga autoriteti i njëjtë në breg, përveç rasteve ku ndiqen procedura të veçanta të nisura nga bregu.

2.2.6 Statusi dhe autoriteti. Oficerët e Rojës Bregdetare, në përputhje me aktet ligjore e nënligjore në fuqi, mund të bëjnë hetime, ekzaminime, inspektime, kërkime, kapje dhe arrestime në ujërat e detit të hapur dhe në ujërat në të cilat Republika e Shqipërisë ushtron juridiksionin e saj, me qëllim parandalimin, zbulimin dhe neutralizimin e shkeljeve të ligjeve të Republikës së Shqipërisë.

Në rastin e ndalimit (arrestimit), kapjes së anijes që ka kryer shkelje ligjore, kjo e fundit duhet të sillet në një nga portet shqiptare për t'u sekuestruar ose për ta detyruar që të paguajë gjobat apo dëmin. Kur sigurohet marrja e pagesave të gjobave ose dëmeve dhe për anijen nuk rezulton shkelje tjetër, ajo lihet e lirë.

Oficerët e Rojës Bregdetare, të cilët gëzojnë statusin e Policisë Gjyqësore dhe që ngarkohen të kryejnë ndjekjen dhe zbatimin e veprimeve të sipërpërmendura, zbatojnë procedurat sipas ligjit nr. 8677, datë 2. 11. 2000 "Për organizimin dhe funksionimin e Policisë Gjyqësore".

Roja Bregdetare kryen operacione në mënyrë të pavarur dhe/ose me agjenci të tjera shtetërore.

2.3. Autoriteti doganor.

Marrëdhëniet me autoritetet shtetërore fiskale e doganore.

Autoritet të plotë për ushtrimin e ligjit doganor kanë oficerët, subjekt i Ministrisë së

Financave.

Marrëdhëniet me oficerët doganorë të Ministrisë së Financës janë subjekt i memorandumeve ndërdikasteriale.

2.3.2 Autoriteti doganor në det. Autoriteti doganor në det shtrihet vetëm në "ujërat doganore"1. Ky autoritet ushtrohet ndaj të gjitha anijeve të cilat kryejnë aktivitet me Republikën e Shqipërisë. Kontrolli doganor mund të kryhet si gjatë afrimit, ashtu edhe gjatë largimit të anijes nga një port shqiptar. Roja Bregdetare, në rast ndalimi të një mjeti detar, i cili mbart mallra kontrabandë në bord, ia dërgon për veprime të mëtejshme autoriteteve doganore për përcaktimin e të gjitha masave e penaliteteve përkatëse.

2.4 Autoriteti ndihmues. Institucionet shtetërore apo lokale mund t'i kërkojnë ndihmë Rojës Bregdetare për të ushtruar kontrollin e zbatimit të ligjit, e drejtë që buron nga autoriteti i tyre. Kjo ndihmë mund të jepet në hapësirën detare kur:

- mjetet dhe personeli i Rojës Bregdetare janë të specializuar në mënyrë të veçantë për të ushtruar kontrollin e zbatimit të ligjit;
- kur personeli i Rojës Bregdetare është i veshur me autoritetin përkatës ligjor nga legjislacioni shqiptar i aplikuar;
- Roja Bregdetare me pëlqimin e institucionit përkatës mund të vishet me autoritetin e zbatimit të ligjit.

2.5 Autoriteti investigues. Agjentë të veçantë ose grupe të caktuara nga Roja Bregdetare, kanë autoritetin për të trajtuar disa llojë shkeljesh, ndër më kryesoret e të cilave janë incidentet detare.

2.5.1 Incidentet detare. Incidentet detare përfshijnë:

- përplasjet e anijeve ose të mjeteve të vogla lundruese;
- daljet e anijeve në tokë;
- katastrofat ekologjike detare dhe ndotjet e ndryshme të mjedisit detar.

Roja Bregdetare, në vartësi të rastit, i kryen investigimet mbi incidentet detare vetëm ose në bashkëpunim me agjenci të tjera shtetërore, që kanë interesa dhe përgjegjësi në det. Autoriteti i Rojës Bregdetare për të kryer invenstigime mbi incidentet detare s'ka kufizime gjeografike. Ai mund të ushtrohet si në det ashtu edhe në tokë.

Komanda e Rojës Bregdetare mund të kryejë disa invenstigime ose studime, të cilat do të ndihmonin Rojën Bregdetare në përmbushjen e detyrave dhe funksioneve, si dhe rritjes së aftësive vepruese të saj. Oficerët e Rojës Bregdetare për të gjitha llojet e invenstigimeve, që kanë të bëjnë me incidentet detare, kanë autoritetin dhe statusin e Policisë Gjyqësore.

2.6. Delegimi i autoritetit të kontrollit për kalimin e drogave. Personeli i Rojës Bregdetare mund të caktohet edhe si forcë aktive dhe e organizuar në luftën kundër krimit të kalimit të drogës, detyrë të cilën Roja Bregdetare mund ta kryejë vetëm ose në bashkëveprim dhe koordinim me agjenci të tjera shtetërore qendrore ose rajonale. Ky mision, Rojës Bregdetare mund t'i delegohet në mënyrë të përkohshme ose të përhershme. Ky autoritet kufizohet në raste të veçanta vetëm kur ai është subjekt specifik i ndonjë agjencie tjetër shtetërore më të specializuar.

Gjatë ushtrimit të autoritetit të kontrollit për kalimin e drogave, personeli ushtarak oficer i Rojës Bregdetare gëzon statusin e Policisë Gjyqësore.

Personeli i Rojave Bregdetare për zbatimin e detyrës së deleguar përgjigjet para autoriteteve të përhershme komanduese të Rojave Bregdetare.

2.7 Legjislacioni i aplikuar. Numri i madh i ligjeve kombëtare dhe marrëveshjeve, konventave e traktateve ndërkombëtare, mbi të cilat bazohet programi investigues i Rojës Bregdetare, organizohet në kategori të ndryshme subjektesh. Ai përcaktohet në aneksin A të këtij Manuali, të cilat përfshijne:

- Ligjin për drogat.
- Ligjet fiskale e doganore.
- Ligjet për emigracionin.
- Ligjet për peshkimin.
- Ligjet për ruajtjen e gjallesave dhe të florës në det.

[1] "ujërat doganore" sipas këtij manuali do të konsiderohen ujërat e brendshme, deti territorial dhe zona fqinje. Sipas ligjit **nr. 8771, datë 19. 4. 2001 "Për kufirin shtetëror të Republikës së Shqipërisë", Shqipëria nuk ka zonë fqinje**

- Ligjet kundër ndotjes në det.
- Ligjet për sigurinë e anijes e të jetës së njeriut në det.
- Ligjet e tjera të aplikueshme kombëtare e ndërkombëtare.

KREU III
BORDINGU (KALIMI I BORDIT TË FLAMURIT)

3.1. Justifikimi i bordingut. E përmbledhur shkurtimisht sipas legjislacionit ndërkombëtar dhe kombëtar, e drejta e bordingut të justifikuar në anije grupohet në tri kategori kryesore sipas:

- juridiksionit të shtetit të flamurit;
- juridiksionit të shtetit bregdetar;
- përjashtimeve nga juridiksioni i shtetit të flamurit.

3.1.1. Juridiksioni i shtetit të flamurit. Juridiksioni i shtetit të flamurit bazohet në konceptin që një anije ose avion është subjekt i juridiksionit të shtetit, flamurin e të cilit ai mban. Në varësi të vendit ku ndodhet anija ose avioni, ky juridiksion nuk është as ekskluziv (i vetëm) dhe as koherent (i vazhdueshëm). Mbi të gjitha, ky juridiksion mund të shërbejë si bazë për të autorizuar një shtet tjetër për të ndërmarrë veprime të ushtrimit të ligjit në emër të tij. Ky koncept është i rëndësishëm sidomos në rastet e zbatimit të ligjit mbi bordingun, jashtë detit territorial shqiptar.

3.1.2. Juridiksioni i shtetit bregdetar. Juridiksioni mbi bordingun i shtetit bregdetar bazohet në konceptin që në ujërat nën juridiksionin e një shteti, çfarëdo lloj anije apo avion që ndodhet aty është subjekt i dyfishtë, i juridiksionit të shtetit bregdetar dhe i shtetit, flamurin e të cilit ai mban. Gjykimi i bazuar në këtë juridiksion, varet se në cilën zonë të hapësirës detare ndodhet anija apo avioni. Këtu duhet patur parasysh regjimi i ndryshëm juridik i shtetit bregdetar për ujërat e brendshme, detin territorial, zonën fqinje, zonën ekskluzive ekonomike, shelfit kontinental dhe detin e hapur.

Në përgjithësi sa më afër që anija apo avioni të ndodhet ndaj kufirit të detit territorial, aq më shumë synohet zbatimi i juridiksionit të shtetit bregdetar. Në detin territorial juridiksioni i shtetit bregdetar është i plotë (sovranitet i plotë), me përjashtim të rasteve kur është parashikuar nga e Drejta Ndërkombëtare Detare ose marrëveshjet ndërkombëtare, në të cilat shteti bregdetar është palë. Në detin kombëtar2 të Republikës së Shqipërisë asnjë shtet tjetër nuk mund të ushtrojë juridiksionin e ushtrimit të ligjit pa autorizimin e shtetit shqiptar.

3.1.3. Përjashtime nga juridiksioni i shtetit të flamurit. Përjashtimi nga parimi i juridiksionit ekskluziv të shtetit të flamurit në ujërat ndërkombëtare përfshin rastet kur anijet janë të përfshira në aktivitetet e mëposhtme:

- prezencë konstruktive;
- pirateri;
- tregti skllevërish;
- transmetime të paautorizuara;
- anije pa flamur.

3.2 Juridiksioni i ushtrimit të ligjit.

3.2.1 Anijet, avionët dhe personat e mbrojtur.

3.2.1.1 Sovraniteti - imuniteti i anijeve dhe i avionëve. Luftanijet, avionët ushtarakë dhe anijet e tjera qeveritare ose avionët me shërbim jo tregtar janë subjekte juridike vetëm të shtetit, flamurin e të cilit ato mbajnë. Ato në asnjë rast nuk mund të jenë subjekt i juridiksionit të shtetit bregdetar. I vetmi veprim që mund të ndërmarrë ndaj tyre, kur ato shkelin me forcë ligjin shqiptar ose atë ndërkombëtar, është që t'u kërkohet largimi i menjëhershëm nga ujërat e brendshme apo deti territorial. Këto mjete, si dhe personat me bordin e tyre, nuk mund të bordohen, kapen, kontrollohen ose të arrestohen në rrethana shkeljesh të zakonshme. Duke vepruar në këtë mënyrë, shtetit bregdetar nuk i mohohet e drejta legjitime e vetëmbrojtjes ose e mbrojtjes së nevojshme ndaj këtyre mjeteve me status mbrojtës ose personave në bordin e tyre.

3.2.1.2. Personat me imunitet diplomatik. Në të njëjtën mënyrë si në paragrafin 4.2.1.1, persona të veçantë ose mund të gëzojnë mbrojtjen nga juridiksioni i shtetit mikpritës ose nga shtete të tjera, në bazë të statusit të tyre diplomatik. Statusi i mbrojtjes mund të jetë "imunitet i plotë

[2] Deti kombëtar përbëhet nga ujërat e brendshme dhe deti territorial.

diplomatik", i cili siguron mbrojtje të plotë nga shteti mikpritës, i bazuar në juridiksionin penal, administrativ ose civil ose mund të kenë "imunitet diplomatik të kufizuar", i cili siguron privilegje administrative dhe teknike dhe imunitet të plotë vetëm për aktivitetet e tyre zyrtare diplomatike për fushat e juridiksionit penal, administrativ dhe civil.

3.2.1.3 Procedurat. Në të gjitha rastet, statusi i imunitet të sovranitetit të anijeve, avionëve dhe statusi diplomatik i personave duhet të jetë i dukshëm. Atje ku ai nuk është i realizuar si i tillë, anija, avioni ose personi i përfshirë në ndonjë shkelje, ka përgjegjësinë e bërjes së një deklarate përkatëse menjëherë pasi të ketë filluar ndërmarrja e ndonjë veprimi ligjor. Gjatë ushtrimit të procedurave, kur lind ndonjë dyshim ose pasiguri, duhet t'u referohet autoriteteve më të larta për zgjidhje.

3.2.2 Flamuri – regjistri.

3.2.2.1 Subjektet shtetërore shqiptare. Anijet dhe avionët shtetërorë shqiptarë janë subjekte të juridiksionit shqiptar kudo që ata ndodhen. Për ushtrimin e këtij juridiksioni në territorin ose detin kombëtar të një shteti tjetër, kërkohet autorizim nga ana e këtij të fundit. Ushtrimi i juridiksionit mbi anijet dhe avionët me flamur shqiptar, si dhe personat në bordin e tyre, kur ato ndodhen në ujërat kombëtare ose territore të huaja, nuk përfshin domosdoshmërisht aplikimin e legjislacionit ndërkombëtar.

3.2.2.2 Subjektet jo shtetërore. Anijet dhe avionët jo shtetërorë janë subjekt i juridiksionit të shtetit, flamurin e të cilit ato mbajnë, kudo që ato ndodhen. Por, ushtrimi i këtij juridiksioni, në territorin ose detin kombëtar të një shteti tjetër, kërkon autorizimin e këtij të fundit.Për të përcaktuar nëse një anije është ose jo shtetërore, në rast pasigurie, oficeri komandues duhet t'u referohet autoriteteve më të larta të Rojës Bregdetare.

3.2.2.3 Subjektet e huaja. Anijet dhe avionët e huaj janë subjekt i juridiksionit të shtetit, flamurin e të cilit ato mbajnë. Sidoqoftë, ushtrimi i këtij juridiksioni, në ose përtej detit territorial dhe territoreve të një shteti tjetër, kërkon autorizimin e shtetit përkatës bregdetar. Anijet e huaja në ujërat e brendshme dhe detin territorial të një shteti bregdetar janë subjekt i juridiksionit të shtetit bregdetar. Një shtet bregdetar mund të ushtrojë juridiksionin e tij mbi një anije me flamur të huaj në formë të plotë kur ajo ndodhet në ujërat e brendshme dhe më të kufizuar, kur ajo kryen kalim paqësor nëpër detin territorial dhe aq më pak në zonën ekskluzive ekonomike.

3.2.3. Vendndodhja. Ushtrimi i juridiksionit të shtetit shqiptar, sipas të Drejtës Ndërkombëtare mbi personat, anijet ose avionët, do të varej nga vendndodhja e tyre në raport me hapësirat detare shqiptare.

3.2.3.1 Territoret e huaja. Ushtrimi i juridiksionit të një shteti të caktuar në territoret e huaja3 kërkon autorizim nga shteti bregdetar. Nuk kërkohet autorizim, në ato raste kur anija ose avioni ndodhet në territorin e shtetit, flamurin e të cilit ato mbajnë.

3.2.3.2 Ujërat ndërkombëtare. Anijet dhe avionët e huaj, që ndodhen përtej detit territorial (në ujërat ndërkombëtare), janë subjekte vetëm të juridiksionit të shtetit të flamurit. Mbi ta mund të ushtrohet kontrolli i zbatimit të legjislacionit detar vetëm në rastet e parashikuara nga paragrafi 4.1.3. i këtij Manuali ose me autorizim nga shteti i flamurit.

3.2.3.3 Ujërat shqiptare. Shqipëria ushtron juridiksionin e shtetit bregdetar në ujërat shqiptare (ujërat e brendshme, detin territorial, zonën fqinje dhe zonën ekonomike ekskluzive). Në këto ujëra Shqipëria mund të ushtrojë juridiksionin mbi anijet me flamur të huaj (përjashtuar ato të parashikuara në paragrafin 3.2.5), me synimin që të parandalojë dhe ndëshkojë shkeljet e ligjeve fiskale, doganore, të emigracionit dhe shkeljet humanitare që mund të kryhen.

Shqipëria mund të ushtrojë legjislacionin për mbrojtjen e resurseve, në platformën kontinentale, me synimin për të parandaluar shkeljen e të drejtave të shtetit bregdetar (ekskluzive) mbi shtratin dhe nëntabanin e detit, si dhe bimësisë dhe gjallesave që jetojnë aty.

3.2.4. Aktiviteti. Aktiviteti në të cilin përfshihet një anije apo avioni i huaj, ka efektet e tij në zbatimin e juridiksionit që Shqipëria mund të ushtrojë mbi to.

3.2.4.1. Kalimi paqësor. E Drejta Ndërkombëtare parashikon që anijet (por jo avionët) e të gjitha vendeve gëzojnë të drejtën e kalimit paqësor, me qëllimin e:

[3] Me termin "territor", sipas këtij manuali dhe Të Drejtës Ndërkombëtare Detare, do të nënkuptojmë territorin tokësor, detin kombëtar dhe hapësirën ajrore të një shteti.

- një lundrimi të vijueshmërisë dhe sa më të shpejtë gjatë kalimit në detin territorial të një vendi bregdetar; ose

- hyrjes dhe largimit nga deti i brendshëm i një vendi bregdetar.

Kalimi paqësor përfshin gjithashtu edhe ndalimin dhe qëndrimin në spirancë, por vetëm në rastet e incidenteve, gjatë një lundrimi normal ose kur kjo bëhet e nevojshme për shkak të forcës madhore dhe fatkeqësive4. Kalimi në detin territorial do të konsiderohet "paqësor" nëse ai nuk paragjykon paqen, rendin dhe sigurinë e vendit bregdetar5. Aktivitetet ushtarake konsiderohen të jenë aktivitete të cilat paragjykojnë paqen, rendin dhe sigurinë e një vendi. Të papajtueshme me kalimin paqësor janë:

1) Kur kryhen ushtrime luftarake dhe manovra ushtarake brenda detit territorial të një vendi bregdetar.

2) Përfshirja në operacione zbulimi dhe spiunazhi.

3) Lëshimi dhe ulja e avionëve dhe e pajisjeve të tjera luftarake.

4) Ndotje e qëllimshme e bregdetit me përmasa të konsiderueshme.

5) Ndonjë veprim propagandistik që ka për qëllim dobësimin e aftësisë mbrojtëse të vendit bregdetar.

6) Ngarkimi ose shkarkimi i personave, komoditeteve, valutës ose veprimtari të tjera që janë në kundërshtim me ligjet doganore dhe fiskale të shtetit bregdetar.

7) Çdo aktivitet gjuetie në ujërat territoriale të një vendi bregdetar.

8) Çdo aktivitet studimi ose kërkimi shkencor, si dhe çdo lloj operacioni vëzhgimi hidrografik.

9) Çdo lloj aktiviteti, i cili ka për qëllim transmetimin ose ndërhyrjen në sistemet e komunikimit, ose pajisjet e tjera të vendit bregdetar.

10) Çdo lloj tjetër aktiviteti, i cili nuk ka të bëjë me lundrimin paqësor.

11) Nëndetëset dhe mjetet e tjera të lundrimit nënujor janë të detyruara të lundrojnë në sipërfaqe dhe të tregojnë në mënyrë të dukshme flamurin e tyre.

Një vend bregdetar ka të drejtën për të ndërmarrë të gjitha masat që ai mendon për të ndaluar një anije, e cila nuk kryen një lundrim paqësor në ujërat e tij territoriale6. Anijet e huaja, duke përfshirë dhe luftanijet, duke ushtruar të drejtën e kalimit paqësor, janë të detyruara të zbatojnë ligjet dhe rregullat e vendosura nga vendi bregdetar, të cilat duhet të jenë në përputhje me parimet e së Drejtës Ndërkombëtare. Në veçanti, ato duhet të zbatojnë ato ligje dhe rregulla të cilat lidhen me sigurinë e lundrimit7. Kalimi paqësor në të gjitha rastet nuk përfshin të drejtën e fluturimit.

Vendi bregdetar mund të marrë masa në detin e tij territorial, me qëllim parandalimin e kalimeve jo paqësore, të cilat përfshijnë, kur është e nevojshme, edhe përdorimin e forcës. Nëse një anije e huaj hyn në detin territorial të një vendi bregdetar dhe angazhohet, në veprime të cilat kompromet ojnë kalimin e saj paqësor, mjeti më i përshtatshëm, në përputhje me të Drejtën Zakonore Ndërkombëtare, është, së pari, informimi i anijes për arsyet përse vendi bregdetar vë në dyshim kalimin e saj paqësor, si dhe t'i japë anijes së huaj mundësinë për të sqaruar synimet e saj ose të rregullojë sjelljen e saj brenda një periudhe kohe të arsyeshme8. Nëse shteti bregdetar ka shkak për të besuar që anija është përfshirë në ndonjë kalim ose kalimi i saj nuk është paqësor, atëherë një anije e tillë është subjekt i juridiksionit të shtetit bregdetar.

3.2.4.2. Kalimi tranzit. Koncepti i kalimit tranzit përdoret si për anijet, ashtu edhe për avionët e huaj në ngushticat ndërkombëtare, të cilat lidhin nga njëra anë det të hapur dhe zonë ekonomike ekskluzive dhe nga ana tjetër det të hapur dhe zonë ekonomike ekskluzive. Për pozicionin gjeografik të Shqipërisë nuk paraqitet një ngushticë e tillë, në të cilën anijet dhe avionët gëzojnë të drejtën e kalimit tranzit. Në Kanalin e Korfuzit regjimi i kalimit që aplikohet është ai i kalimit paqësor. Regjimi i kalimit paqësor (shih paragrafin 4.2.4.1) dhe jo i kalimit tranzit, aplikohet në ngushticat e përdorura për lundrim ndërkombëtar, të cilat lidhin dete të hapura ose zona ekonomike ekskluzive me detin territorial të një vendi. Në këtë rast, shteti bregdetar nuk mund të ndërpresë të drejtën e kalimit

[4] UNCLOS 1982, Neni 18.
[5] UNCLOS 1982, Neni 19, Pika 1.
[6] UNCLOS 1982, Neni 19, Pika 2.
[7] UNCLOS 1982, Neni 16, Pika 1 dhe Neni 17.
[8] UNCLOS 1982, Neni 25, 27, 28 dhe 30.

paqësor në këto ngushtica9.

3.2.4.3 Forca madhore ose fatkeqësi. Termi "fatkeqësi" nënkupton një avari të rëndë në bord, e cila duhet të jetë shkaktuar nga një ngjarje e pakontrollueshme, e cila shkakton nevojën e pashmangshme për të hyrë në port ose rrezikun e humbjes së anijes dhe ngarkesës së saj. Pra, në rastet e forcës madhore ose fatkeqësisë, një anije është e detyruar të futet në ujërat kombëtare të një shteti bregdetar. Në këto raste, anija me flamur të huaj nuk është subjekt i juridiksionit të shtetit bregdetar, përveçse në rastin kur shteti bregdetar ka prova të besueshme se anija nën forcë madhore e përdor këtë arsye si pretekst. Anija nën forcë madhore është e detyruar të zbatojë ligjet dhe rregullat kombëtare të shtetit bregdetar.

3.2.5. Lundrimi në det të hapur.

3.2.5.1 Parimi i përgjithshëm. Në det të hapur të gjitha anijet gëzojnë të drejtën e ushtrimit të lirisë së lundrimit. Një anije, gjatë lundrimit në det të hapur, është subjekt vetëm i juridiksionit të shtetit, flamurin e të cilin ajo mban. Sipas këtij parimi, kjo anije nuk është subjekt për bording, kapje, kërkim ose arrest nga ndonjë shtet tjetër. Megjithatë ka disa përjashtime.

3.2.5.2. Përjashtime. Një anije në det të hapur mund të bëhet subjekt i juridiksionit të çdo shteti, përfshirë rastet kur anijet janë të përfshira në aktivitetet e mëposhtme:

prezencë konstruktive;

pirateri;

tregti skllevërish;

transmetime të paautorizuara;

anije pa flamur.

3.2.5.3. E drejta e vizitës. Një luftanije, avion ushtarak a një anije ose avion i markeruar në mënyrë të dukshme në shërbim qeveritar, mund të bordojë një anije në ujërat ndërkombëtare kur:

- anija mban të njëjtin flamur si ai që bordon;

- anija është përfshirë në aktivitetet e piraterisë, tregtisë së skllevërve dhe transmetime të paautorizuara10.

- anija është pa flamur.

3.2.5.4. Autorizimi i shtetit të flamurit. Në ushtrimin e juridiksionit të tij ekskluziv, shteti, flamurin e të cilit anija mban, mund të autorizojë ndonjë shtet tjetër, që të ushtrojë juridiksionin në ujërat ndërkombëtare mbi anijet dhe avionët që mbajnë flamurin e tij. Shteti i flamurit ka të drejtë të përcaktojë për shtetin që kryen bordingun zbatimin gjatë bordingut të juridiksionit të vet detar ose të shtetit të autorizuar.

Sfera e juridiksionit të shtetit që kryen bordingun, nuk mund të kapërcejë termat e autorizuar nga shteti i flamurit. Një autorizim i tillë mund të burojë nga një marrëveshje dypalëshe, ekzistuese me shkrim ose mund të mbështetet në bazë të detyrimeve të tyre të përbashkëta.

3.2.5.5. Ndjekja e pandërprerë. E drejta e ndjekjes së pandërprerë mund të ushtrohet vetëm nga luftanijet, avionët luftarakë ose anijet dhe avionët e markeruar në mënyrë të dukshme në shërbime qeveritare. Sipas këtij parimi, një shtet bregdetar mund të ushtrojë juridiksionin mbi një anije me flamur të huaj, dhe jashtë hapësirës detare të shtetit bregdetar. Parimi i ndjekjes së pandërprerë ka të bëjë me situatën kur një anije shkel ligjet e shtetit bregdetar në ujërat e tij territoriale dhe anijet e Rojës Bregdetare të këtij shteti gjatë ndjekjes së kësaj anijeje dalin jashtë këtyre ujërave. Në këtë rast, anija shkelëse nuk i bindet urdhrit të anijes së Rojës Bregdetare për të ndaluar dhe kërkon të largohet duke dalë jashtë ujërave territoriale. Ndjekja mund të vazhdojë me qindra milje, derisa anija shkelëse të kapet. Ky parim aplikohet kur shkelja ndodh në ujërat e brendshme, detin territorial, zonën fqinje dhe zonën ekonomike ekskluzive. Ndjekja e pandërprerë mund të vazhdojë derisa anija që ndiqet hyn në detin territorial të një shteti tjetër bregdetar dhe nëse me këtë të fundit nuk ka një marrëveshje për vazhdimin e saj.

Ndjekja e pandërprerë duhet të jetë e vazhdueshme, qoftë me mjete vizuale ose elektronike. Si rregull, vetëm anija ose aeroplani që jep urdhrin për të ndaluar anijen shkelëse, ka të drejtë të ushtrojë këtë të drejtë derisa një anije ose aeroplan tjetër i autorizuar nga shteti bregdetar vjen dhe merr në dorëzim ndjekjen.

Ndjekja e pandërprerë mund të nisë nga çdo hapësirë detare mbi të cilën shteti bregdetar ka

[9] UNCLOS 1982, Neni 45.

[10] UNCLOS 1982, Neni 103-107.

sovranitet ose të drejta sovrane, me kusht që anija që ndiqet të ketë shkelur ligjet në përputhje me regjimin ligjor që shteti bregdetar ushtron në këtë hapësirë.

3.2.5.6. Prezenca konstruktive. Një anije e huaj konsiderohet sikur ka qenë në vendin e shkeljes, në qoftë se ndonjë nga varkat e saj kanë shkelur ligjin në atë zonë. Në këto raste zbatohet parimi i prezencës konstruktive. Ky parim, sidomos në rastet e përdorimit të anijeve, të cilat shërbejnë si anije mëmë për të gjitha varkat dhe motoskafët që kryejnë kontrabandë në shtetet bregdetare. Do të plotësonte kushtet e prezencës konstruktive për fillimin e ndjekjes së pandërprerë:

1. Një anije e huaj jashtë ujërave territoriale11 të shtetit bregdetar, e cila shërben si anije mëmë për veprimtari të paligjshme.
2. Një kontakt me ndonjë varkë ose motoskaf të kësaj anije në ujërat e brendshme, detin territorial, ujërat arqipelagjike ose zonën ekonomike ekskluzive.
3. Kur ka fakte se anija mëmë dhe barkat punojnë së bashku për kryerjen e veprimtarive të paligjshme me dëme për shtetin bregdetar, në ujërat e të cilit ato ndodhen.

3.2.6. Përjashtime jo juridike. Ekzistojnë disa përjashtime jo juridike, të cilat lejojnë Rojën Bregdetare Shqiptare që të bordojë anijet me flamur të huaj, duke aplikuar parimet e juridiksionit ekskluziv të shtetit bregdetar. Gjatë këtyre rasteve të bordingjeve, aktivitetet e lejueshme të Rojës Bregdetare zbatohen me disa kufizime. Përjashtimet më të shumta jo juridike janë bordingjet konsensuale dhe dhënia e ndihmës.

3.2.6.1 Bordingu konsensual. Sipas Të Drejtës Ndërkombëtare, një kapiten anijeje mund të lejojë vizitorë në anijen që ai drejton. Bordingjet konsensuale janë plotësisht kontrolle, subjekt i kapitenit të anijes. Qëllimi i aktivitetit të Rojës Bregdetare në një bording konsensual është zbatimi i kufizimeve sipas sfondit të pëlqimeve të kapitenit. Nëse kapiteni deklaron që do të lejojë bordingun konsensual, bordingu duhet të procedohet mbi këtë bazë. Nëse kapiteni i anijes lejon praktikisht kryerjen e bordingut, pala që kryen bordingun (Roja Bregdetare) mund të ekzaminojë vetëm në hapësirat dhe për kohën që e lejon kapiteni. Procedura e Të Drejtës Ndërkombëtare për bordingun konsensual përcaktohet nga ideja e pëlqimit (miratimit) të tij nga kapiteni i anijes. Procedura e zbatuar nga Roja Bregdetare Shqiptare mbi bordingun konsensual përputhet plotësisht me atë të Të Drejtës Ndërkombëtare.

3.2.6.2 Dhënia e ndihmës ndaj personave dhe pasurisë. Roja Bregdetare Shqiptare mund të shkelë në bordin e një anijeje me flamur të huaj, në ujërat ndërkombëtare, për të dhënë ndihmë ndaj personave dhe pasurisë që ndodhen në fatkeqësi. Ky bording gjithmonë kërkon pëlqimin e kapitenit të anijes. Për të siguruar dhënien e ndihmës dhe me qëllim që të mbrohen interesat e pronarit të anijes, pronarit të mallit ose të shtetit që i ka dhënë flamurin anijes, kapiteni i anijes duhet të sqarojë në mënyrë të dukshme rastin e fatkeqësisë në anije, që mund të jetë:

- zjarr në anije ose pjesë të saj;
- depërtim uji në skafin e anijes;
- ose çfarëdolloj tjetër situate fatkeqësie.

Në të tilla rrethana Roja Bregdetare Shqiptare kryen bordingun ose jep ndihmë pa keqkuptuar objeksionet e kapitenit të anijes.

3.2.6.3. Përdorimi i forcës. Në rastet kur nevojitet përdorimi i forcës, zbatohen procedurat e përcaktuara në kreun IV dhe VI të këtij Manuali.

KREU IV
ZBATIMI I LIGJEVE DHE KONVENTAVE NDËRKOMBËTARE

Elementi kryesor në analizën e ushtrimit të ligjit është interesi kombëtar. Politika kombëtare luan një rol veçanërisht të rëndësishëm në ushtrimin e ligjit. Ajo, në fund të fundit, përcakton pikësynimet jo vetëm të atij të mishëruar në kuadrin ligjor, por edhe shërben si orientim në rastet kur kuadri ligjor nuk parashikon situata të veçanta. Politika të ndryshme, të aplikuara në operacionet e ushtrimit të ligjeve dhe konventave ndërkombëtare, mund të grupohen në dy kategori:

- në ato që zbatohen gjatë operacioneve detare të Rojës Bregdetare për ushtrimin e ligjeve; dhe
- në ato që përfshijnë përbërës të veçantë të kuadrit ligjor, si lufta kundër drogës, emigracionit

[11] Termi "ujërave territoriale" dhe "Det kombëtar" kanë të njëjtin kuptim dhe përfshijnë ujërat e brendëshme dhe detin territorial.

klandestin dhe peshkimit të paligjshëm.

Ushtrimi i ligjeve dhe konventave ndërkombëtare parashikohet në të gjithë spektrin e operacioneve të Rojës Bregdetare. Zbatimi me sukses i tyre është veçanërisht i rëndësishëm.

4.1 Profesionalizmi. Forcat Detare, edhe pse nuk kanë qenë të strukturuara si Rojë Bregdetare, tradicionalisht e kanë kryer këtë mision dhe gëzojnë një reputacion të nivelit të lartë si agjenci e ushtrimit të ligjit në det. Zbatimi me profesionalizëm i procedurave të bordingut është kërkesë e mjaftueshme për të mbështetur iniciativat e shumëllojshme të ushtrimit të ligjit.

Për të ruajtur dhe zhvilluar këtë reputacion të fituar e të trashëguar, i gjithë personeli i Rojës Bregdetare, i caktuar për të marrë pjesë në operacione të ushtrimit të ligjit, duhet të plotësojë kriteret e një profesionalizmi të lartë dhe të specifikuar. Personeli i Rojës Bregdetare duhet të ruajë gjithashtu standarde të larta të ushtarakut dhe të punonjësit publik.

Profesionalizmi i lartë detar dhe juridik (për çështjet detare) garanton sigurinë e kryerjes së veprimeve të drejta, gjatë zhvillimit të operacioneve për ushtrimin e ligjit, në hapësirën detare nën juridiksionin e shtetit shqiptar.

4.2 Investigimet mbi shkeljet e raportuara të ligjit kombëtar. Roja Bregdetare kryen investigim fillestar të të gjitha raporteve të vlefshme, të shkeljeve të ligjit kombëtar në hapësirën detare. Përjashtim bën rasti kur një agjenci tjetër e ushtrimit të ligjit, e veshur me autoritetin e duhur investigues, ka filluar më parë hetimin. Megjithatë, investigimi fillestar mund të kryhet edhe i përbashkët. Marrëdhëniet dhe procedurat përcaktohen me një memorandum paraprak mirëkuptimi midis dy ose me shumë agjencive shtetërore të autorizuara.

4.3 Përdorimi i forcës. Personeli i Rojës Bregdetare, i përfshirë në çdo aspekt të operacioneve të ushtrimit të ligjit, gjatë rasteve të përdorimit të forcës zbaton ligjin nr. 8290, datë 24.2.1998 "Për përdorimin e armëve të zjarrit", i cili përcakton se: "armët e zjarrit përdoren si mjet ekstrem për të frenuar ose paralizuar veprimet e kundërligjshme të personit a të personave të përcaktuar në këtë ligj, kur mjetet e tjera nuk kanë dhënë rezultat ose kur duket qartë se përdorimi i tyre nuk do të ketë sukses. Është i përcaktuar dhe i bashkëlidhur me politikën e përdorimit të forcës të parashikuar në këtë Manual. Megjithatë, gjatë aktivitetit të tyre, personeli i Rojës Bregdetare duhet të shmang përdorimin e forcës sa herë që kjo gjë është e mundur.

4.4. Rëndësia e ligjit në marrëdhëniet ndërkombëtare. Ligji dhe marrëdhëniet ndërkombëtare kanë qenë dhe janë element përcaktues në operacionet e ushtrimit të ligjit. Është shumë e rëndësishme që personeli i Rojës Bregdetare, i përfshirë në rastet e ushtrimit të ligjit në dimensione ndërkombëtare, të garantojë që veprimet e tyre janë plotësisht në përputhje me Të Drejtën Ndërkombëtare dhe të reflektojë një ndjeshmëri të mprehtë ndaj koncepteve të legjislacionit të huaj.

4.5 Bashkëpunimi me zyrtarët e huaj. Me disa kufizime, Roja Bregdetare mund të ndihmojë dhe bashkëveprojë me agjenci të specializuara të ushtrimit të ligjit të një shteti tjetër. Për të realizuar këtë bashkëpunim në ushtrimin e ligjit, Roja Bregdetare operon në përputhje me termat e përcaktuar nga një marrëveshje, e cila përfshin dhe lejon këtë bashkëpunim dhe do të varet nga rrethanat konkrete. Më i shpeshtë do të jetë rasti kur Roja Bregdetare shqiptare të bashkëpunojë me agjenci të huaja, sipas një marrëveshjeje bilaterale ose multilaterale të përgatitur dhe të miratuar më parë.

4.6 Rastet e ushtrimit të përbashkët të ligjit.

4.6.1 Në prezencën e zyrtarëve të huaj. Në këtë rast, anijet ose njësitë e Rojës Bregdetare Shqiptare do të shërbejnë vetëm si platformë për vendosjen e zyrtarëve të huaj. Në qoftë se do të autorizohet përdorimi i forcës, kjo do të bëhet vetëm nga personeli i huaj. Anija e Rojës Bregdetare Shqiptare do të përdorë forcën vetëm me qëllim vetëmbrojtjeje.

4.6.2 Ndërhyrja nga ose me zyrtarë të huaj. Personeli i Rojës Bregdetare në përgjithësi nuk ndërhyn në ushtrimin e legjislacionit penal të huaj. Ai mund të ndërhyjë vetëm në rastet e shkeljes së legjislacionit civil dhe administrativ të huaj, me autorizim të qeverisë ose zyrtarëve të huaj dhe vetëm në rast se:

- incidenti ndodh në një hapësirë detare, mbi të cilën Shqipëria mund të ushtrojë juridiksionin e sovranitetit ekskluziv;
- ushtrimi i ligjit drejtohet ndaj një anijeje që, pavarësisht nga flamuri, i takon një shtetasi shqiptar;
- me kërkesën e kapitenit të anijes.

Për shkak të vështirësisë në përcaktimin e kuadrit ligjor të aplikuar, sidomos në ujërat e huaja territoriale, anijet dhe njësitë e Rojës Bregdetare duhet të hezitojnë përpara se të ndërhyjnë në

aktivitetet e ushtrimit të ligjeve të huaja.

4.6.3 Bashkëpunimi me agjencitë qendrore shtetërore. Bazuar në legjislacionin kombëtar dhe ndërkombëtar, me disa përjashtime të vogla, autoriteti i kryerjes së bordingut është përgjegjësi e personelit të Rojës Bregdetare Shqiptare. Për shkak të strukturave të bordingut, personeli nga shërbime ose agjenci shtetërore, të cilat kanë përgjegjësi në ushtrimin e ligjit në det, nuk rekomandohet të marrë pjesë në ekipet që kryejnë bordingun. Normalisht ato kryhen nga personeli i Rojës Bregdetare.

Në rastet kur hetime të veçanta kërkojnë ekspertizë specifike nga ndonjë agjenci shtetërore qendrore, personeli i kësaj agjencie mund të marrë pjesë në ekipin e bordingut që organizon Roja Bregdetare. Në të gjitha këto raste, oficerët bordues të Rojës Bregdetare kanë autoritetin dhe përgjegjësinë e drejtimit dhe komandimit të ekipit të bordingut. Ajo pjesë e personelit, që nuk i përket Rojës Bregdetare, ndjek dhe përmbush urdhrat dhe detyrimet që lindin nga përdorimi i forcës për ushtrimin e ligjit dhe që janë autoritet i padiskutueshëm i oficerit që zbaton procedurat e bordingut.

Pavarësisht nga varësia dikasteriale (Agjencitë e tjera shtetërore), të gjithë të interesuarit duhet të jenë të ndjeshëm ndaj zbatimit të autoritetit ligjor të personelit që nuk i përket Rojës Bregdetare, gjatë pjesëmarrjes të bordingjeve në det.

4.6.4 Bashkëpunimi me agjencitë lokale shtetërore. Në qoftë se e lejojnë resurset, personeli i Rojës Bregdetare mund të ndihmojë dhe të bashkëveprojë me agjencitë lokale shtetërorë në ushtrimin e ligjit. Kjo ndihmë dhe ky bashkëpunim mund të jepet kur janë ose kur nuk janë të pranishëm zyrtarët lokalë shtetërorë të ushtrimit të ligjit.

Në rastin kur zyrtarët lokalë janë të pranishëm, anijet dhe mjetet e Rojës Bregdetare do të shërbejnë vetëm si platformë për zyrtarët lokalë shtetërorë duke ndihmuar për realizimin e asaj që kërkohet. Përdorimi i forcës nga Rojat Bregdetare realizohet në të gjitha rastet, kur në anijet dhe mjetet e tyre, janë imbarkuar zyrtarë lokalë shtetërorë të ushtrimit të ligjit. Përjashtimet nga ky rregull aprovohen nga eprorët përkatës të Rojës Bregdetare.

Në rastin kur zyrtarët lokalë nuk janë të pranishëm, personeli i Rojës Bregdetare nuk ndërhyn në ushtrimin e drejtpërdrejtë të rregullave lokale shtetërore. Nëse do të ketë kontakt rastësor ose të kërkuar me persona që kanë kryer shkelje të këtyre rregullave, personeli i Rojës Bregdetare i kap dhe i dërgon ata pranë zyrtarës lokale shtetërore përkatëse.

4.6.5 Urdhrat dhe planet operacionale. Urdhrat dhe planet operacionale, që plotësojnë kërkesat e ushtrimit të ligjit kombëtar dhe ndërkombëtar, janë shumë të ndjeshme ndaj kushteve politike kombëtare dhe ndërkombëtare. Si të tilla, ato formulohen me misione të përgjithshme dhe i referohen komandës më të lartë eprore të strukturave të Rojës Bregdetare. Zbatimi i mëtejshëm i tyre planizohet dhe realizohet konkretisht nga hallkat e organizuara që përbëjnë zinxhirin e komandës së autorizuar ligjërisht për të lëshuar urdhra dhe plane operacionale. Këto urdhra dhe plane operacionale duhet t'i përgjigjen rrethanave konkrete dhe të jenë brenda kornizës së misionit të dhënë nga komanda eprore. Në hartimin e tyre duhet të kihet parasysh shmangia e kontakteve dhe e konkurrencës me agjenci të tjera shtetërore.

Përgatitja e kujdesshme dhe paraprake e urdhrave dhe e planeve të operacioneve të formuluara nga specialistët operacionalë të kualifikuar të Rojës Bregdetare, do të rrisë efektivitetin dhe do të sigurojë për suksesin e plotë të operacioneve të ushtrimit të ligjit. Në të gjitha shkallët e formulimit, këto urdhra dhe plane miratohen nga eprorët përkatës të hierarkisë komanduese. Veçanërisht të bëhet kujdes, kur urdhrat dhe operacionet përfshijnë dimensione dhe hapësira ndërkombëtare.

4.7 Roli i informacionit gjatë ushtrimit të ligjit. Në mënyrë që të rritet efikasiteti i resurseve të Rojës Bregdetare, të cilat në përgjithësi janë të kufizuara, është e domosdoshme që të mblidhet, klasifikohet, vlerësohet dhe të përpunohet informacioni më i mirë i mundshëm për aktivitetet ilegale. Në këtë kuptim, informacioni i mbledhur nga burime të ndryshme, që në pamje të parë mund të duket i pavlefshëm, mund të jetë subjekt me klauzola të rëndësishme për agjencitë e tjera që zbatojnë ligjin. Këto agjenci mund të jenë shtetërore qendrore ose shtetërore lokale.

Edhe në rastet kur informacioni, në gjendjen konkrete, nuk është i vlefshëm për asnjë agjenci, ai vazhdon të mblidhet përsa kohë që vazhdon ngjarja. Në të njëjtën kohë, realizohet transmetimi reciprok i të dhënave me agjenci të tjera të ushtrimit të ligjit, ose të mbledhjes dhe të përpunimit të informacionit. Analiza dhe përpunimi i të dhënave të mbledhura bëhet në interes të justifikimit të bordingut, si aktiviteti më i ndjeshëm dhe më i rëndësishëm i Rojave Bregdetare.

4.8 Roli ndihmues i Rojës Bregdetare. Në përgjithësi, aktiviteti i zbatimit të politikës shtetërore të ushtrimit të ligjit në hapësirën detare shqiptare i është besuar Rojës Bregdetare.

Megjithëse autoriteti i drejtpërdrejtë i ushtrimit të ligjit lidhet me prezencën e personelit dhe të mjeteve të Rojës Bregdetare në këtë hapësirë, por nuk mund të përfshihen edhe agjenci të tjera shtetërore. Bashkëpunimi midis tyre dhe Rojës Bregdetare konsiston edhe në dhënien e ndihmës reciproke. Kjo ndihmë mund të realizohet:

- kur shërben si përgjues në radio;
- kur patrulluesit bashkëveprojnë me njësitë e Rojës Bregdetare;
- kur kryhen përcaktime korteziale detare dhe ekzaminime të vullnetshme të sigurisë për anijet e peshkimit;
- kur sigurohet dhe operohet në një anije, nga e cila një oficer bordingu i Rojës Bregdetare, mund të bëjë hetime, inspektime, kërkime ose bllokime (kapje).

Sidoqoftë, edhe kur marrin pjesë në bordingje, ndihmuesit e agjencive të tjera shtetërore, nuk mund të klasifikohen asnjëherë si oficerë bordingu ose të jenë pjesëtarë të ekipit të bordingut. Disa operacione borduese të përbashkëta që realizohen duke shfrytëzuar mjetet e Rojës Bregdetare si platforma ndihmuese, do të kryhen vetëm nga një personel i autorizuar dhe i kualifikuar për përmbushjen e tyre. Këto lloj bordingjesh do të realizohen duke patur në përbërje të ekipit jo më pak se 2 persona të autorizuar dhe të kualifikuar. Asnjë ndihmës që ndodhet në anije, nuk duhet të përfshihet në ekipin e ushtrimit të ligjit.

Mjetet që veprojnë si platforma ndihmuese dhe nuk kanë në bord ndonjë oficer të Rojës Bregdetare, nuk mund të kryejnë veprime bordingu. Ato vetëm mund të drejtojnë një anije, mjet detar, ose individ të veçantë për t'u larguar në një zonë të sigurt në rrethana të caktuara ose për të mbajtur të ndaluara mjetet detare, derisa të mbërrijë një anije e Rojës Bregdetare. Vetëm kjo anije mund të zbatojë procedura të plota bordingu.

KREU V
SISTEMI I KOMANDIMIT DHE KONTROLLIT

Baza mbi të cilën eprori merr vendimet e tij është njohja në vazhdimësi e situatës. Në të kaluarën, sasia e informacionit të përpunuar ishte mjaft modeste dhe eprori mund të vlerësonte situatën nga hartat ose planshetat. Progresi teknologjik e ka rritur fluksin e fuqisë së informacionit në nivele të jashtëzakonshme. Mbledhja, përpunimi dhe vlerësimi i informacionit kushtëzon funksionimin e organizuar, si dhe realizimin e detyrave.

5.1 Detyrimet për organizim. Mbledhja dhe përpunimi i informacionit është detyrim themelor për ngritjen e sistemit të komandim - kontrollit të Rojave Bregdetare, sepse:

- Informacionet janë të nevojshme për të operuar.
- Për të patur informacione, është e nevojshme që të ndërtosh një sistem informimi.
- Në qoftë se nuk ke një sistem informimi, nuk mund të operosh në det.

Për të kënaqur këto kërkesa dhe për të siguruar vendimmarrje të drejtë dhe në kohën e duhur, duhet:

- një sistem për mbledhjen e informacionit;
- një sistem për përpunimin dhe prezantimin në formën e duhur të informacionit të disponueshëm;
- një sistem për t'u dërguar urdhrat forcave operuese dhe për të kontrolluar veprimet faktike të tyre në det dhe në bregdet.

Të gjitha këto shtrojnë detyrimin e ndërtimit të një sistemi të integruar të komandimit dhe kontrollit (C3 I12), me anë të të cilit Roja Bregdetare siguron të gjitha veprimet që ndërmerren për ushtrimin e ligjit. Në krye të këtij sistemi qëndrojnë vendimmarrësit.

5.2 Parimet kryesore të sistemit. Parimet kryesore më të shënueshme në strukturën e brendshme të sistemit të komandimit dhe kontrollit të Rojës Bregdetare, për operacionet e ushtrimit të ligjit, janë:

- Të gjithë vendimmarrësit e strukturës së komandimit dhe të kontrollit kanë detyrim të sigurojnë, që veprimet për ushtrimin e ligjit të ndërmerren nën njohjen e tyre të plotë dhe të jenë të përcaktuara ligjërisht sipas rrethanave të krijuara.

[12] C3I – Komandim, kontroll, komunikim dhe informacion (**C**ommand, **c**ontroll, **c**ommunication and **i**nformation).

- Në të gjitha rastet, vendimet operacionale duhet të merren në konsultim me nivelet e mirinformuara dhe ekspertë të zinxhirit komandues.

- Përcaktimi i një raporti të drejtë midis nevojës që një vendim të merret nga një komandues ose një hallkë operuese (vendim i menjëhershëm) dhe dëshirës që çdo vendim kyç të merret në përputhje me informacionin e vlefshëm për këtë qëllim.

- Është jetësore dhënia e njoftimeve dhe raportimeve të sakta në shkallët e ndryshme të zinxhirit komandues të Distriktit, në të gjitha rastet që kërkojnë kritere specifike të vendimmarrjes.

- Në çdo situatë që mund të mendohet se rasti i takon një niveli më të lartë vendimmarrjeje, informimi zgjidhet në favor të referuesit. Qëllimi i këtij parimi nuk është kufizimi i iniciativës, por rritja e kujdesit. Shpeshherë, për shkak të ngjarjeve të ashtuquajtura "rutinë", vihen në lëvizje nivele më të larta të menaxhimit të situatave sesa ajo e nevojshme.

5.3 Kërkesat për sistemin. Sistemi i komandimit dhe i kontrollit të Rojës Bregdetare organizohet sipas detyrimeve dhe parimeve të nevojshme dhe pajiset me mjetet e duhura teknike. Ai duhet të përmbajë:

Sensorët e vendosur në anijet e Rojës Bregdetare dhe pikat lokale të bregdetit. Këta sensorë mund të jenë elektronikë elektro – optikë ose optikë. Edhe burime të tjera të informacionit, që vijnë nga agjenci të ndryshme shtetërore ose private, luajnë rolin e sensorëve të sistemit.

Qendrat rajonale të përpunimit të të dhënave, zakonisht janë vendimmarrëse për rastet e ushtrimit të ligjit në zonën e tyre ujore të përgjegjësisë. Çdo Distrikt detar ka qendrën e vet rajonale të përpunimit të të dhënave, propozimeve për vendim dhe vendimmarrje.

Qendra Kombëtare e përpunimit të informacionit dhe e vendimmarrjes, që mbulon të gjitha rastet e ushtrimit të ligjit nga Roja Bregdetare në të gjithë hapësirën detare të Republikës së Shqipërisë.

5.4 Procedurat e vendimmarrjes. Në bazë të informacionit të mbledhur nga sistemi i vrojtim-zbulimit bregdetar dhe sensorëve të tjerë, komandat e njësive të Rojës Bregdetare marrin vendime përkatëse dhe përgatisin planet operacionale. Procedurat e vendimmarrjes dhe planet operacionale jepen më të detajuara në kreun VI dhe VII të këtij Manuali.

KREU VI
PROCEDURAT E BORDINGUT DHE TË USHTRIMIT TË LIGJIT

6.1 Qëllimi i bordingut. Qëllimi kryesor i kryerjes së bordingut, përveç edukimit të detarëve me praktika të sakta, të drejta dhe të detyruara për jetën dhe veprimtarinë në anije, është edhe për të ushtruar të gjitha ligjet e zbatueshme shqiptare dhe ndërkombëtare, në realitetin detar dhe veçanërisht ato që lidhen me sigurinë detare, doganat, peshkimin, emigracionin, mjedisin etj. Në këtë kontekst (ligjet e aplikueshme), bordingjet mund të përfshijnë edhe fusha të tjera të veçanta, si peshkimi, sportive, lundrimi argëtues etj.

6.2 Inspektimet e anijeve që bordohen. Sfera e inspektimit të anijeve që kryhet gjatë bordingjeve, përcaktohet dhe rregullohet sipas statusit të veprimtarisë së saj (transport mallrash, njerëzish, peshkim, turizëm, argëtim etj.) nga njëra anë dhe kryerjes së kontrollit në lidhje me zbatimin e ligjeve të aplikueshme civile sipas statusit të anijes. Sidoqoftë, nëse më parë ose gjatë një bordingu lind dyshimi që anija ka qenë përfshirë në një aktivitet kriminal ose në kundërshtim me ligjin shqiptar, oficeri bordues mund të hetojë aq sa është e nevojshme për të konfirmuar ose për të mohuar këtë dyshim.

Inspektimet e anijeve, si dhe realizimi i kërkesave për të evidentuar një aktivitet të penalizueshëm, duhet të jenë plotësisht të qarta dhe jo në mënyrë të tërthortë. Oficeri bordues duhet të ndërhyjë sa më pak që të jetë e mundur në aktivitetin legjitim të anijes. Ai duhet të realizojë inspektimin për çështjet që ka paraparë dhe jo të kryejë kontroll të sipërfaqshëm dhe në përgjithësi. Kontrollet sipërfaqësore e dëmtojnë qëllimin e bordingut në anije. Të gjithë personave që ndodhen të imbarkuar në anije duhet t'iu largohet përshtypja se bordingu që po i zbatohet përfshin të gjitha ligjet e zbatueshme shqiptare.

Bordingjet gjatë zhvillimit të tyre mund të evoluojnë nga inspektimet e drejtpërdrejta në kërkesën e evidentimit të aktiviteteve të mundshme të sofistikuara kriminale (që kanë thyer ligjin dhe përbëjnë precedent penal). Përvoja e Rojës Bregdetare në përgjithësi ka treguar se është e vështirë të përcaktohet qysh më parë nëse një bording do të jetë i thjeshtë ose kompleks, i sigurt ose i rrezikshëm.

Është e domosdoshme që oficerët komandues dhe oficerët bordues vazhdimisht duhet të jenë përgjithësisht të përgatitur për çdo të papritur dhe të mbrojnë eficencën dhe gatishmërinë e ekipit të tyre gjatë evoluimit të mundshëm të bordingut.

Është e rëndësishme që gjatë inspektimeve, i gjithë personeli që kryen bordingun të reflektojë në mënyrë pozitive ndaj moscenimit të dinjitetit njerëzor, shfaqjes së mirëkuptimit, si dhe kompetencës profesionale të plotë.Të gjitha bordingjet duhet të realizohen në mënyrë të kulturuar dhe profesionale, edhe në rastet e mungesës së bashkëpunimit.

Duke qenë i veshur me një autoritet të plotë dhe të gjerë në ushtrimin e ligjit, personeli i Rojës Bregdetare duhet të jetë i prirë për t'i shërbyer publikut dhe për ta mbrojtur atë. Personeli i Rojës Bregdetare që kryen bordingun, duhet të respektojë të drejtat e ligjshme njerëzore të ekuipazheve me të cilat konfrontohet. Ata nuk duhet të harrojnë që shumica e detarëve me të cilët kontaktojnë, zhvillojnë aktivitete ekonomike ose argëtuese legjitime. Mbetet vetëm një përqindje e vogël detarësh që nuk janë përdorues legjitimë të hapësirave dhe rrugëve detare. Edhe në këto raste, Roja Bregdetare duhet të ndërmarrë kujdesin e nevojshëm për të realizuar sigurinë e të gjithëve. Nëse ekziston gjatë procedurave të bordingut, ndonjë element i përfshirë në akte kriminale, aq më tepër duhet të ndërmerret kujdesi fillestar për të mbrojtur e ruajtur detarët e tjerë nga këta elementë, duke nxitur përpjekjet e tyre personale.

Personeli i bordingut duhet t'u ofrojë detarëve informacion mbi sigurinë e lundrimit dhe motin, të futet në biseda të përzemërta me ta dhe në mënyrë të kulturuar t'i ndihmojnë, në qoftë se një gjë e tillë iu kërkohet. Është e këshillueshme dhe inkurajohet shpërndarja e broshurave për sigurinë e lundrimit, si dhe materiale të tjera për marrëdhëniet me publikun, që zakonisht jepen në përfundim të inspektimeve.

Në përgjithësi, dy bordingje nuk i ngjasin njëri-tjetrit. Për këtë arsye, procedurat e plota të bordingut për të mbuluar dhe përfshirë çdo kontigjent dhe çdo rast nuk mund të realizohen praktikisht. Oficeri komandues dhe oficerët bordues duhet të vlerësojnë procedurat e përshtatshme dhe të nevojshme, duke shqyrtuar rrethanat specifike për çdo rast dhe situatë.

6.3 Informacioni para bordingut. Përpara se të vendoset që ndaj një anijeje të fillojnë procedurat e bordingut, personeli operacional i Rojës Bregdetare duhet të marrë dhe të përpunojë informacionin maksimal të mundshëm rreth saj. Gjithashtu, duhet të kihen mirë në konsideratë edhe kushtet e operimit dhe kërkesat e sigurimit operacional. Duhet patur gjithnjë parasysh që zakonisht anijet që kryejnë aktivitete jo legjitime, paraqesin flamur, emra dhe porte regjistrimi të pavërteta, si dhe japin informacione të rreme dhe konfuze, në përpjekje për të fshehur dhe mashtruar zyrtarët e ushtrimit të ligjit.

6.3.1. Kërkesat për anijen që bordohet. Për të përcaktuar sa më drejt njësinë që do të kryejë bordingun, pasi është marrë vendimi për realizimin e tij, anijes i kërkohen të dhënat e mëposhtme:

emri i anijes ose konfirmimi fonik kur ai është i shfaqur;

kombësia dhe flamuri i anijes;

porti i regjistrimit dhe numri zyrtar (kodi i thirrjes);

gjatësia e përgjithshme dhe peshkimi fizik i anijes (lloji i anijes);

qëllimi i udhëtimit (transport, peshkim, argëtim, studim, kërkim etj.);

emri i kapitenit, si dhe i operatorit në foni ose me drita (të dhënat për Kapitenin, si: ditëlindja, vendlindja, shtetësia);

sasia e ekuipazhit dhe personat shtesë në bordin e anijes;

ekzistenca e armëve në bord.

Kërkesat e pikës "g", në lidhje me prezencën e armëve në bord, mund t'i kërkohen gjatë parapërgatitjes për bording operatorit fizik në radio VHF-FM, duke përfshirë numrin dhe llojin e tyre. Në qoftë se kjo kërkesë nuk realizohet gjatë kësaj faze, ajo duhet të kërkohet menjëherë sapo ekipi i bordingut përgatitet të futet në anije.

Kërkesat e tjera të mësipërme janë informacioni bazë që merren para kryerjes së një bordingu. Informacione të tjera mund të kërkohen për sqarim gjatë çdo situate dhe anijeje konkrete. Këto kërkesa (e pikës 7.3.1) kërkohen njëra pas tjetrës. Pasi të regjistrohet e para, mund të kalohet tek e dyta e kështu me radhë. Kjo ndihmon në përcaktimin e opsioneve të drejta dhe të vlefshme që do të kihen parasysh nga ekipi që do të kryejë bordingun.

Pas evidentimit të informacioneve të mësipërme, oficeri komandues dhe pjesëtarët e ekipit të bordimit duhet të kontrollojnë të gjitha të dhënat bazë, me qëllim që të përcaktojnë bazat ligjore mbi të

cilat justifikohet bordingu, si dhe të përgatisin platformën investiguese mbi kapitenin, operatorin, ekuipazhin ose anijen.

6.4. Informacioni gjatë bordingut. Për shkaqe nga më të ndryshmet, gjatë një bordingu mund të merren informacione shtesë nga ato të informacionit paraprak. Përveç saktësimit të informacionit të mësipërm (të pikës 7.3.1) dhe verifikimit të vërtetësisë se tyre, gjatë bordingut mund të kërkohet edhe:

a) dokumentacioni i jetës dhe i veprimtarisë së saj (regjistra dhe ditarë të ndryshëm);

b) të dhëna të plota për ekuipazhin e anijes (sipas rolit të anijes);

c) të dhëna mbi baza vullnetare të pasagjerëve të anijes;

d) numrat e serisë së armëve, si dhe leja për mbajtjen e tyre (nëse disponohet në anije armë);

e) të dhëna të tjera të nevojshme për justifikimin e bordingut.

Në të gjitha rastet, kërkesat duhen bërë pa shkelur ligjet dhe të drejtat humane të atyre që inspektohen. Rastet kur kërkesat për informacion i kalojnë përcaktimet ligjore, merren mbi baza vullnetare dhe evidentohen nga ekipi i bordingut si fakte bashkëpunimi dhe mirëkuptimi.

6.5. Autoriteti për të borduar. Oficeri komandues, si përgjegjës kryesor i menaxhimit të bordingut përpara kryerjes së tij, duhet të përcaktojë nëse ekziston autoriteti ligjor për të ndërmarrë veprimet e ushtrimit të ligjit. Ky përcaktim duhet bërë duke u bazuar mbi informacionin e mbledhur dhe mbi atmosferën e përgjithshme të parapërgatitjes për bording.

Të gjitha përcaktimet e autoritetit përkatës për bording do të bëhen në përputhje me kreun III dhe të IV të këtij Manuali. Duhet të përcaktohen qartë dhe të dokumentohet, nëse ekziston autoriteti për kryerjen e bordingut. Ky përcaktim duhet të jetë pa ekuivoke dhe nënkuptime.

6.6. Rreziqet dhe vlerësimet e përfitimeve gjatë bordingut. Të gjitha anijet, me përjashtim të atyre që janë të përcaktuara me imunitet sovran, janë subjekte të bordimit të Rojës Bregdetare, në ujërat që janë subjekt i juridiksionit të Republikës së Shqipërisë. Për më tepër, anijet me flamur shqiptar mund të përdoren nga personeli i Rojës Bregdetare shqiptare kudo dhe kurdoherë.

6.6.1 Kostoja operacionale. Kostoja operacionale duhet të merret në konsideratë gjatë planifikimit të kryerjes së bordingjeve. Duke patur parasysh sasinë e kufizuar të resurseve të ushtrimit të ligjit, Roja Bregdetare nuk mund të bordojë të gjitha anijet me të cilat takohet në det. Shfrytëzimi racional i informacionit të mbledhur nga sensorët e sistemit të komandim – kontrollit, si dhe nga burime të tjera, duhet të përcaktojnë subjektet që do të bordohen.

Duhet patur gjithmonë parasysh nevoja e minimizimit të ndërhyrjes në veprimtarinë legjitime ekonomike, si dhe në nevojën e mbështetjes dhe përkrahjes publike për aktivitetin e Rojës Bregdetare.

6.6.2 Resurset e ushtrimit të ligjit. Resurset e ushtrimit të ligjit detar duhet të përcakohen gjerësisht gjatë kryerjes së operacioneve dhe programeve të kontrollit të zbatimit të ligjshmërisë. Gjatë analizës së këtyre resurseve merret në konsideratë urgjenca e operacionit, probabiliteti i suksesit, rreziqet që mund të shfaqen si dhe alternativat që mund të përdoren. Duhet të kihen parasysh që resurset janë gjithmonë më të kufizuara se rastet.

6.6.3 Faktorët themelorë.

6.6.3.1 Siguria. Për të vendosur nëse ndërhyrja ose mosndërhyrja është në kursin më optimal të organizimit, sidomos lidhur me sigurinë e personelit të Rojës Bregdetare, por edhe të anijeve që janë subjekte të operacioneve, duhet të merren në konsideratë me shumë kujdes udhëzimet rekomanduese të mëposhtme:

- Oficeri komandues analizon dhe përcakton prioritetin për të ushtruar ligjin nga njëra anë dhe rrezikun e dëmtimit potencial nga ana tjetër. Drejtpeshimi për mundësinë e suksesit të veprimit të tij dhe rreziku i dëmtimit të mjetit lundrues ose patrullues është faktor i rëndësishëm për vendimmarrje.

- Ndonjë rast i ushtrimit të ligjit mund të zhvillohet edhe gjatë operacioneve të kërkim – shpëtimit.

Procedurat e kërkim – shpëtimit përmbushen sipas dokumenteve të pranuara dhe miratuara zyrtarisht.

6.6.3.2 Probabiliteti (mundësia) e diktimit. Probabiliteti (mundësia) e diktimit të një akti të paligjshëm duhet të analizohet dhe të përcaktohet qartësisht në vendimet për bording, veçanërisht e rëndësishme është kjo në rastet kur ka shumë subjekte që duhen borduar.

6.6.3.3 Tregtia detare dhe lundrimi publik. Gjatë ushtrimit të tregtisë detare ose kryerjes së lundrimit publik, ekziston një probabilitet i lartë i zbulimit të akteve të paligjshmërisë. Ky probabilitet rritet edhe nga nevoja për të rritur prezencën dhe shpeshtuar bordingjet në një hapësirë të caktuar gjeografike ose në lloje të caktuara anijesh (hapësirë juridike). Sidoqoftë, kontakti i mundshëm negativ

gjatë zhvillimit të tregtisë detare ose të një dëshire të jashtëligjshme gjatë një lundrimi publik (thyerja e rregullave të lundrimit) nuk duhet të jetë faktor i vetëm dhe i mjaftueshëm për vendimet e ndërmarrjes së bordingjeve. Sidoqoftë, në rrethana jo problematike, kontaktet me këto dy aspekte duhet të shqyrtohen me shumë kujdes. Të dyja grupet kanë konsiderata dhe të drejta legjitime në lidhje me përdorimin e deteve dhe udhëve detare. Për këtë arsye, nevoja e mbështetjes nga të dyja grupet, është shumë e rëndësishme për rritjen e efektivitetit të ardhshëm të operacioneve të ushtrimit të ligjit nga forcat dhe mjetet e Rojës Bregdetare.

6.6.3.4 Anijet e operacioneve të veçanta. Faktor vendimtar që ndikon në marrjen e vendimeve për bording, është pjesëmarrja e anijes së shenjuar për t'u inspektuar në:

- ndonjë traget të kontrolluar;
- operacion tjetër të ushtrimit të ligjit;
- misione të ndonjë agjencie shtetërore shqiptare.

Në të gjitha rastet e përcaktuara më sipër, oficeri komandues duhet të marrë kontakt dhe të kërkojë informacione specifike nga Qendra Rajonale e Kontrollit dhe Agjencitë Shtetërore përkatëse për aktivitetin e tyre.

Anijet e operacioneve të veçanta, të përfshira në operacione të ushtrimit të ligjit, duhet të jenë të identifikuara nëpërmjet kodeve dhe shenjave të njohjes, ndërsa anijet e tjera të këtij grupi duhet të jenë në një listë të veçantë të aprovuar nga Qendra Rajonale ose Kombëtare e Kontrollit e Komandave të Rojës Bregdetare.

Një njësi e Rojës Bregdetare mund të fillojë një bording në një anije të operacioneve të veçanta, pa marrë parasysh statusin e saj, kur:

- Ka ndonjë kërkesë nga person/ persona në bord të anijes së përcaktuar, për kontakt me agjenci të veçanta shtetërore ose individë eprorë të përcaktuar në ligj.
- Kur gjatë komunikimit vërtetohet se ekziston mundësia e rrezikut ose e fshehjes së evidencave dhe dokumenteve të marra.

6.6.4 Ndalimet e anijes. Duke patur parasysh që rastet e inspektimeve dhe bordingjeve do të jenë të shumta, në raport me ato raste kur anija ndalohet, do të jenë më të rralla. Meqenëse ndalimi i anijes sjell detyrimisht ndërprerjen e aktivitetit detar të saj dhe kthimin në portin më të afërt, natyrisht që i shkakton dëme ekonomike dhe morale asaj. Për këtë arsye, ndalimi i anijes bëhet kur evidentohen qartësisht shkeljet e legjislacionit nga ana e saj ose e ekuipazhit. Pas ndalimit, anija i dorëzohet për procedura të mëtejshme ligjore agjencisë shtetërore që ka përgjegjësinë për të hetuar dhe ndëshkuar ato.

6.6.5 Ekipi i bordingut. Agjentët e parë të ushtrimit të ligjeve detare të Republikës së Shqipërisë janë oficerët bordues. Pa këtë grup profesionistësh, politikat për kontrollin e zbatimit të ligjshmërisë në hapësirën detare nuk mund të funksionojnë. Për këtë arsye, oficerët Komandues të të gjitha rangjeve duhet të tregojnë një kujdes të veçantë në përzgjedhjen e personelit, për t'i caktuar në këtë rol të rëndësishëm dhe kritik. Nëse duan që bordingjet e Rojës Bregdetare të jenë plotësisht të suksesshme, oficerët bordues duhet të demonstrojnë aftësi dhe mjeshtëri si në aspektin personal, ashtu dhe në atë profesional.

Roja Bregdetare gjatë aktivitetit të saj mund të kryejë shumë operacione bordingu. Në të shumtat e rasteve, ekipi i bordingut që përfshihet në operacion, është kontakti i vetëm i detarëve të anijes së borduar, me personelin e Rojës Bregdetare. Përvoja e bordingjeve duhet t'u lërë individëve që inspektohen përshtypje pozitive të një shërbimi korrekt. Përshtypjet negative dëmtojnë mbështetjen publike dhe bashkëpunimin me Rojën Bregdetare dhe agjencitë shtetërore të ushtrimit të ligjit.

Është thelbësore që i gjithë personeli i ekipit që kryen bordingun, të stërvitet dhe të mësohet për të komunikuar me publikun. Ky personel duhet të jetë shumë i qartë dhe i saktë për rastet kur mund të kapërcejë kufijtë e kortezisë dhe të sjelljes profesionale, e cila në tërësi udhëheq veprimtarinë e Rojës Bregdetare.

6.6.5.1 Oficeri komandues. Oficeri komandues i operacioneve dhe inspektimit të Rojës Bregdetare duhet të udhëheqë dhe të garantojë personalisht efektivat vartëse të tij, që merren me ushtrimin e ligjit në drejtim të mësimit, stërvitjes, pajisjes dhe motivimit për të përmbushur detyrat. Oficeri komandues ka për detyrë të testojë dhe të lejojë për të ushtruar ligjin, personelin e Rojës Bregdetare, që zotëron njohuritë, gjykimin, maturinë dhe cilësitë e nevojshme profesionale. Mbi këto të dhëna, oficeri komandues urdhëron me shkrim krijimin e ekipit të bordingut.

6.6.5.2 Oficeri bordues. Oficeri bordues i caktuar nën mbikëqyrjen e oficerit komandues,

është përgjegjës dhe merr përsipër drejtimin e ekipit bordues gjatë kryerjes së bordingut dhe të inspektimit.

Oficeri bordues nuk është i domosdoshëm që të jetë oficer i komisionuar dhe as anëtar i vjetër i ekipeve të bordingut. Rangu që ai ka në hierarkinë ushtarake të Rojës Bregdetare e përcakton si epror të ekipit të bordingut. Zyrtarët e tjerë të ekipit të bordingut, përveç që duhet të karakterizohen nga gjykimet e drejta dhe maturia, domosdoshmërisht duhet të jenë:

- Oficerë ose nënoficerë të komisionuar të Rojave Bregdetare ose të Forcave Detare.
- Të kualifikuar në lidhje me standardin e zyrtarit të bordingut.
- Të autorizuar për të kryer shërbime standarde të inspektimit .
- Të njohur shumë mirë me këtë manual dhe legjislacionin detar.
- Të caktuar me urdhër me shkrim për të marrë pjesë në ekipin e bordingut.

6.6.5.3 Personeli jo ushtarak. Personeli jo ushtarak i Rojave Bregdetare nuk mund të jetë oficer bordues, por mund të jetë anëtar i ekipit të bordingut, nën mbikëqyrjen e një personi të autorizuar për ushtrimin e ligjit. Ky person mund të jetë oficeri bordues ose një prej zyrtarëve anëtarë të ekipit bordues.

6.6.5.4 Anëtarët e ekipit bordues. Anëtarët e ekipit bordues ndihmojnë oficerin e bordimit në realizimin e një inspektimi sa më të suksesshëm. Për të qenë anëtar i ekipit bordues, zyrtari i caktuar duhet të këtë njohje dhe maturi për kryerjen e detyrës; duhet të jetë në shërbim aktiv dhe të plotësojë kriteret e 7.6.5.2.

6.6.5.5 Madhësia e detyrueshme e ekipit. Madhësia minimale e lejuar për të formuar një ekip bordingu është jo më pak se dy anëtarë. Kjo kërkesë bazohet me efektivitetin e punës që lidhet me përmbushjen e raporteve të kërkuara për inspektimet dhe me faktorin e sigurisë së plotë. Madhësia e ekipit të bordingut, përtej kësaj kërkese minimale, në drejtim të rritjes së pjesëtarëve të ekipit, përcaktohet për çdo rast. Faktorët bazë që çojnë në rritjen e ekipit të bordingut janë:

- Dyshimi për aktivitetet kriminale.
- Madhësia dhe kushtet specifike të anijes.
- Numri i personelit të mundshëm të imbarkuar në anije.
- Përvoja e mëparshme për anijet, zonën dhe aktivitetin për të cilin kryhet bordingu.

Në anijet e vogla deri 20 m (65 këmbë) gjatësi, ekipi minimal i rekomanduar është 4 persona. Për anije më të mëdha, numri i anëtarëve të ekipit bordues rritet në mënyrë progresive. Kur anija e Rojës Bregdetare nuk siguron numrin e mjaftueshëm të personelit të nevojshëm për bordim ose ekzistojnë faktorë të tjerë të vlerësueshëm, oficeri komandues nuk duhet të hezitojë për të shtyrë bordingun deri në ardhjen e personelit shtesë ose duke e shoqëruar anijen që do të inspektohet në një vend ku bordingu mund të procedohet me siguri të plotë dhe patjetër në prani të autoriteteve.

Përgjithësisht, personeli i ushtrimit të ligjit, që nuk i përket Rojës Bregdetare, nuk rekomandohet të shoqërojë ekipin bordues në mënyrë vetmore. Por janë të pëlqyeshme dhe me shumë avantazh bordingjet e përbashkëta me agjenci të tjera shtetërore të ushtrimit të ligjit, sidomos për çështje jashtë ekspertizës së Rojës Bregdetare. Çështjet më specifike të bordingjeve të përbashkëta janë ato të peshkimit, studimeve, kërkimeve, si dhe thyerja e ligjeve fiskale dhe doganore.

Rekomandohet që numri i personave që marrin pjesë në operacionet borduese dhe në ato të inspektimeve, të mos rritet artificialisht, duke shmangur presionet dhe subjektivitetin.

Në rast se inspektimet gjatë bordingut çojnë në ndalim të anijes (mjetit lundrues) dhe vazhdimit të procesit penal, personeli i Rojës Bregdetare mund të kërkohet si dëshmitar. Në këtë rol mund të shkojnë ata që kanë komunikuar që në fillim me anijen dhe më pas, po të jetë e nevojshme, ata të cilët realizojnë ndalimin e anijes dhe në fund ata që mbrojnë dhe ruajnë evidencat. Por Komanda Eprore e Rojave Bregdetare mund të planifikojë dhe të autorizojë edhe vetëm një zyrtar në përmbushje të këtyre detyrimeve.

6.6.5.6 Uniformat dhe pajisjet. Gjatë zhvillimit të bordingut, personeli i ekipit bordues duhet të ketë të veshur uniformën e stërvitjes sipas stinës. Të gjithë anëtarët e ekipit bordues duhet të vishen me të njëjtën uniformë. Në uniformë duhet të vendosen vetëm shenjat dhe gradat e autorizuara për Rojën Bregdetare në Rregulloren e Uniformës. Është e ndaluar rreptësisht vendosja e shenjave, gradave dhe simboleve të tjera.

6.6.6 Armatimi. Përdorimi i armëve nga Roja Bregdetare do të bëhet në përputhje me ligjin "Për përdorimin e armëve të zjarrit", nr. 8290, datë 24.2.1998. Oficeri Komandues i bordingut ka përgjegjësinë e sigurimit të përdorimit ligjor të armëve. Në ato raste të veçanta, që nuk përmenden në

këtë Manual ose në urdhra dhe udhëzime të përcaktuara, oficeri komandues do të jetë autoriteti i fundit që do të ketë të bëjë me municionin dhe kushtet e përdorimit të armëve në bordin e anijes së Rojës Bregdetare.

6.6.6.1 Përdorimi i armëve. Njësitë dhe personeli i Rojës Bregdetare gjatë ushtrimit të ligjeve dhe aktiviteteve të tjera, nëse është e nevojshme për të përmbushur detyrat e tyre, mund të armatosen. Ata mund të armatosen me armatimin dhe municionin standard të shërbimit. Është e ndaluar mbajtja e armëve vetjake. Në rast situate emergjente, vetëmbrojtje dhe kur pjesëtari nuk e ka në përdorim armatimin standard, atëherë lejohet përdorimi i çfardolloj arme të vlefshme.

Asnjë pjesëtar i ekipit bordues nuk është i autorizuar për të mbajtur armë, në qoftë se nuk është i kualifikuar si zyrtar bordues. Përveç kualifikimit, pjesëtari i ekipit bordues duhet:

- të jetë i stërvitur rregullisht për përdorimin e armëve dhe të njohë udhëzimet në lidhje me to;
- të jetë i familjarizuar me politikën e përdorimit të forcës nga Roja Bregdetare;
- të jetë i përcaktuar me shkrim nga oficeri komandues se ka temperamentin, gjykimin dhe maturinë e duhur, për përdorimin me korrektësi, edhe kur është nën presion, të vendimeve për përdorimin e forcës;
- të jetë i stërvitur dhe i aftësuar për përdorimin e forcës jo vdekjeprurëse, kur ajo është e nevojshme.

Të gjithë anëtarët e ekipit bordues duhet të armatosen si më poshtë:

- Pistoletë standard shërbimi me dhjetë krehra fishekësh (sipas ligjit).
- Pistoletë shok – elektrike (mund të pajisen edhe me irritues kimikë dhe neuroparalizues).
- Kur ka një shkak të besueshëm për të dyshuar për një kercënim në rritje, për sigurinë e ekipit bordues, një ose disa anëtarë të ekipit bordues mund të mbajnë “shotgun” (automatik) dhe pajisje të tjera të nevojshme. Municioni do të jetë në sasi të mjaftueshme (deri në katër krehra), por asnjëherë nuk duhet të jetë i futur në folenë e fishekut.
- Jeleku antiplumb rekomandohet të vishet gjatë gjithë kohës, sidomos kur dyshohet se mund të ketë përdorim të forcës.

Armatimi i dorezës ose i supit mund të përdoret në qoftë se kërkohet që të qëllohet, vetëm kur hyn në veprim forca vdekjeprurëse ose kur duhet mbrojtur jeta dhe pasuria kombëtare.

6.7. Zbatimi i procedurave të bordingut. Ky paragraf trajton të gjitha fazat e procesit të bordingut. Të gjitha procedurat janë të rëndësishme gjatë bordingut, por vëmendje e veçantë duhet të tregohet tek ajo që lidhet me sigurimin e personelit të Rojës Bregdetare që përfshihet në paragrafët 7.2 dhe 7.6.4.

6.7.1. Përgatitjet paraprake dhe përkujdesjet për sigurinë. Ekipet borduese të Rojës Bregdetare organizohen, pajisen dhe armatosen përkatësisht sipas kërkesave të paragrafëve 7.6.5, 7.6.6 dhe 7.6.7 të këtij manuali. Duke u bazuar në zbatimin e kërkesave të paragrafit 7.3. njësitë dhe anijet e Rojës Bregdetare, që ekzekutojnë bordingun, marrin masa paraprake dhe përkujdesen për sigurinë.

Para fillimit të ndonjë bordingu, oficeri komandues dhe oficeri bordues duhet të kërkojnë dhe mbledhin aq informacion sa është i nevojshëm për hapësirat (lokalet) e anijes, si dhe mallin e vendosur në to. Ky informacion duhet për të vlerësuar kërcënimet e mundshme me të cilat mund të ndeshet personeli i bordingut gjatë kryerjes së aktivitetit inspektues. Ekziston gjithmonë një rrezik i mundshëm që lidhet me hapësirat e anijes dhe magazinimin dhe vendosjen e mallrave të rrezikshme në bordin e saj.

Personeli bordues nuk duhet të futet në asnjë hapësirë që dyshohet për mbajtjen e materialeve të rrezikshme ose me mungesë ajrimi dhe oksigjeni, përderisa një person zyrtar i autorizuar të këtë bërë testimet e nevojshme. Ky person duhet të garantojë që hyrja është e sigurt.

Në varësi të situatës, personi i kualifikuar mund të jetë inxhinier i enëve nën presion, higjienist industrial ose kimist detar. Niveli i kualifikimit të këtij zyrtari, për çdo situatë të veçantë duhet të përcaktohet nga oficeri komandues i njësisë së Rojës Bregdetare ose një autoritet më i lartë, për të garantuar sigurinë e ekipit bordues.

6.7.2 Inspektimet fillestare të sigurisë (IFS). Inspektimet fillestare të sigurisë (IFS) janë dy llojesh:

- inspektimet themelore bazë; dhe
- inspektimet e plota (të shtrira).

6.7.2.1 Inspektimet bazë. Janë masa mbrojtëse të shpejta dhe të kufizuara, që kanë qëllim të vetëm mbrojtjen e ekipit bordues, me anë të identifikimit të kërcënimit për sigurinë e personelit dhe

mosmbytshmërinë e mjetit lundrues që sjell ekipi. Ky qëllim i fundit sigurohet nga vetë anija. Inspektimi bazë nuk realizohet për evidencë dhe nuk bazohet në dyshimet e mundshme.

Një inspektim bazë kryhet si pjesë e çdo bordingu. Kapiteni i anijes që bordohet, normalisht ftohet për të shoqëruar oficerin bordues, i cili duhet të sqarojë qëllimin e inspektimit fillestar të sigurisë (IFS).

Sfondi i IFS-së bazë udhëzohet nga rrethanat e bordingut, duke patur parasysh në mënyrë të veçantë:

- madhësinë, llojin dhe konditat e anijes;
- përbërjen e ekuipazhit të saj;
- vlerësimin e informacionit në dispozicion rreth kërcënimeve dhe rreziqeve të mundshme në bordin e anijes.

Gjatë kryerjes së IFS-së bazë, personeli i ekipit të bordingut, zakonisht, nuk futet në ndarjet private të anijes, përderisa nuk ekzistojnë rreziqe dhe kërcënime.

6.7.2.2. Inspektimet e plota. Janë procedura që zbatohen për rritjen e sigurisë dhe mbrojtjen e ekipit bordues, kur është përcaktuar mundësia e kundërvënies me forcë (armë) nga persona të njohur si të tillë.

Inspektimi fillestar i plotë mund të realizohet kur oficeri bordues është i bindur që ka një rrezik të veçantë, i cili mund të kërcënojë personelin e ekipit që ai komandon. Ky inspektim shtrihet jo vetëm në hapësirat private të anijes, por edhe në dhomat private të ekuipazhit të saj. Në qoftë se gjatë afrimit për bording shikohet ndonjë armë dhe gjatë IFS-së ajo nuk gjendet, atëherë IFS zhvillon procedura të IFS-së së plotë dhe ekuipazhit të anijes i ndalohet hyrja në dhomat private ose në vendqëndrimet e shërbimit.

Në qoftë se përcaktohet personi ose subjekti i kërkuar, ose zgjerohet baza e dyshimeve fillestare, atëherë zhvillimi i plotë i një IFS-je të plotë është plotësisht i justifikuar.

Për të vendosur nëse do të kryhet ose jo një inspektim fillestar i plotë i sigurisë, oficerët komandues dhe bordues duhet ta analizojnë dhe ta marrin në konsideratë, të gjithë informacionin e vlefshëm. Atëherë kur kanë më shumë se një dyshim të vlefshëm mund të kryhet IFS-ja. Gjithmonë duhet patur në konsideratë që mund të jetë e nevojshme që IFS-ja të shpjegohet në një proces penal para një gjykate.

Një inspektim fillestar i plotë i sigurisë mund të zhvillohet integralisht në rrethanat e mëposhtme të veçanta, që mund të ndodhin në bordin e anijes.

- Identifikimi i materialeve dhe i kushteve që paraqesin rreziqe sigurie, të cilat mund të kërcënojnë ekipin e bordingut ose persona të tjerë.
- Ekzistencën dhe nëse përcaktohet kjo, neutralizimin dhe bllokimin e armëve që ndodhen në bordin e anijes, e cila do të inspektohet. Ky bllokim ose neutralizim duhet kryer duke inspektuar qoftë edhe hapësirat personale të ekuipazhit dhe pasagjerëve.

6.7.2.3 Kërkesa të përgjithshme për inspektimet fillestare të plota të sigurisë. Është shumë e rëndësishme që gjatë kryerjes së një inspektimi fillestar të plotë të sigurisë të merren në konsideratë këto kërkesa:

- Inspektimi i mjediseve dhe i hapësirave që synon zbulimin e rreziqeve të dyshuara dhe të veçanta të sigurisë, nuk duhet të zhvillohet dhe të kombinohet me inspektimin e përgjithshëm të anijes.
- Oficeri bordues duhet të përshtatë sferën e inspektimit fillestar të plotë të sigurisë për të realizuar sigurinë e plotë të personelit të tij që ndodhet në anije.
- Inspektimi fillestar i plotë i sigurisë nuk duhet të zgjasë më shumë sesa është e nevojshme. Kur oficeri bordues ka plotësuar objektivat për çështjen e sigurisë, inspektimi quhet i përfunduar.

6.7.2.4 Kujdesi për kontrollin e armëve. Një oficer bordues, kur beson se ka armë në bordin e anijes që inspektohet, gjatë një inspektimi fillestar të plotë të sigurisë duhet të ketë kujdes që:

- Të kontrollojë vetëm në ato vende ku dihet që mund të jenë vendosur armë.
- Të zbatojë procedura të atilla, që gjatë inspektimit të mbahet i veçuar personeli i anijes nga armët për të cilat dyshohet.
- Në rastet kur vetëm dyshohet për ekzistencën e armëve, nuk duhet të zbatohet inspektimi fillestar i plotë i sigurisë. Megjithatë, edhe në këto raste, oficeri bordues duhet të shkëputë njerëzit nga vendndodhjet e dyshuara të armëve, të mbajë me vete individët e dyshuar për posedimin e armëve, si dhe të bëjë kërkim të kufizuar në hapësirat e anijes ku mund të mbahen armët.

6.7.2.5. Roli i kapitenit të anijes. Një kapiten anijeje ose ndonjë person tjetër përgjegjës në

anije duhet të ftohet për të shoqëruar ekipin që kryen të dyja llojet e inspektimeve fillestare të sigurisë, nëse oficeri bordues e vlerëson se një veprim i tillë do të ishte i këshillueshëm.

Faktorët që merren në konsideratë për të përcaktuar që një inspektim fillestar i sigurisë duhet të shoqërohet ose jo nga personat përgjegjës në anije janë:

- Përgjigjet e papërcaktuara me zhvillimin e procedurave të parabordingut.
- Pranimi ose mungesa e bashkëpunimit.
- Identiteti, problematika dhe lloji i anijes.
- Ndonjë informacion tjetër i veçantë.

6.7.2.6. Anijet me flamur të huaj. Anijet me flamur të huaj mund t'i nënshtrohen një inspektimi fillestar të sigurisë, kur ndodhen në ujërat që janë subjekt i këtij juridiksioni.

Jashtë ujërave, subjekt i juridiksionit shqiptar, një anije me flamur të huaj mund t'i nënshtrohet një inspektimi fillestar të sigurisë kur:

- Ka autorizim nga shteti bregdetar ose i flamurit për të borduar, për të kërkuar dhe për të ushtruar të gjitha ligjet e zbatueshme të Shqipërisë dhe të shtetit bregdetar ose të flamurit. Kufizimet e imponuara të shtetit bregdetar ose të flamurit duhet të respektohen.
- Në bordingjet konsensuale, pëlqimi i kapitenit duhet të merret para kryerjes së ndonjërit prej inspektimeve fillestare të sigurisë.

6.7.3. Inspektimet e tjera. Kërkimet . Të gjithë qytetarët e Shqipërisë, kudo që ndodhen, janë ligjërisht të mbrojtur nga kapjet, inspektimet dhe kërkimet pa shkak. Ligji, gjithashtu, mbron qytetarët shqiptarë edhe nga ndërhyrjet pa shkak nëpër çështjet e tyre personale. Në këtë këndvështrim, inspektimet e zakonshme mund dhe duhet të zbatohen brenda rregullave shtetërore për qëllime administrative dhe të sigurisë (përfshi sigurinë e jetës së anijes që inspektohet).

Inspektimet e anijeve duhet të jenë tipike për kontrollin e zbatimit të ligjshmërisë së aplikueshme. Inspektimet e anijeve nuk janë dhe duhen të ndahen nga kërkimet (hetimet) për aktivitetet kriminale dhe të dallohen mirë prej tyre. Për të filluar një inspektim gjatë bordingut, nuk kërkohet asnjë dyshim. Ai mund të përfshijë inspektimin e çdo vendi dhe hapësire në anije, që lidhet me zbatimin e rregullave administrative dhe ato të sigurisë.

Kërkimet duhet të zhvillohen si fazë e pastajme e inspektimit, që kryhet gjatë një bordingu, në ato raste të përcaktuara me përgjegjësi nga oficeri bordues dhe të bazuara në dyshime të një aktiviteti kriminal.

Ligji shqiptar parashikon që kërkimi i njerëzve, shtëpive të tyre, anijeve, dokumenteve të realizohet në bazë të një dokumenti ligjor të një organi juridik zyrtar. Për probleme të këtij lloji, në bording duhet të ketë pjesëmarrje të oficerëve të certifikuar si juristë ose të autorizuar prej organeve juridike shtetërore.

KREU VII
OPERACIONET E VEÇANTA TË ROJËS BREGDETARE

7.1 Operacionet e kërkim-shpëtimit (SAR). Pavarësisht se shteti shqiptar nuk e ka ratifikuar Konventën ndërkombëtare për kërkimin dhe shpëtimin në det, akti final i së cilës është nënshkruar në Hamburg më 27 prill 1979, Roja Bregdetare ka përgjegjësinë e organizimit dhe realizimit të tyre në Hapësirën detare Shqiptare.

7.1.1 Nevojat për organizim. E gjithë struktura e komandimit dhe e kontrollit të Rojës Bregdetare përshtatet në të gjitha nivelet e saj me detyra paralel të kërkim-shpëtimit, që burojnë nga legjislacioni shqiptar për Rojën Bregdetare. Në termat e Konventës së kërkim–shpëtimit ky organizim shprehet:

a) "Qendra kombëtare e komandim - kontrollit" është gjithashtu " Qendra e koordinimit të shpëtimit". Ajo ka përgjegjësi për organizimin efikas të kërkim - shpëtimit dhe koordinimin e kryerjes së operacioneve të kërkim - shpëtimit brenda hapësirës detare të Shqipërisë.

b) "Qendra rajonale e komandim - kontrollit" është gjithashtu "Nënqendër shpëtimi". Ajo varet për probleme SAR, nga Qendra e Koordinimit të Kërkim - Shpëtimit dhe vepron brenda zonës ujore të Distriktit Detar.

c) "Sensorët e vrojtimit bregdetar" janë gjithashtu "njësi të vrojtimit bregdetar" të specializuar për të kryer vrojtim mbi sigurinë e anijeve në rajonin përkatës bregdetar.

d) "Njësi shpëtimi" janë anijet dhe avionët e Rojës Bregdetare ose të Forcave Detare të pajisur

në mënyrë të përshtatshme dhe të kompletuar me personel të stërvitur për kryerjen e shpejtë të operacioneve të kërkim - shpëtimit.

7.1.2. Kërkesat për informacion. Çdo qendër dhe nënqendër e koordinimit të kërkim - shpëtimit duhet të ketë informacionin përkatës sa më aktual në lidhje me operacionet e kërkim - shpëtimit në hapësirën detare dhe zonën e tyre ujore të përgjegjësisë. Ky informacion ka të bëjë me:

a) Njësitë e shpëtimit dhe njësitë e vrojtimit bregdetar.

b) Shërbimet publike dhe private që janë të dobishme në operacionet e kërkim – shpëtimit.

c) Mjetet e komunikimit që përdoren në operacionet e kërkim - shpëtimit.

d) Emrat, adresat, numrat e telefonit dhe fakseve të agjentëve detarë, autoriteteve konsullore, organizatave ndërkombëtare dhe agjencive të tjera, të cilat janë në gjendje për të ndihmuar që të merret informacion për anijet.

e) Vendndodhjen, sinjalin e thirrjes së shërbimeve detare, frekuencat e të gjitha radiostacioneve bregdetare, të cilat mund të përfshihen në operacionet e kërkim - shpëtimit.

f) Vendndodhjen, sinjalin e thirrjes, orët e përgjimit në radio dhe të vrojtimit, të stacioneve të tjera bregdetare që transmetojnë të dhëna meteorologjike dhe lajmërimeve për detarët në rajonin e kërkim - shpëtimit.

g) Objektet që mund të ngatërrohen për anijet e mbytura të papërcaktuara ose të paraportuara.

h) Vendndodhja e magazinave të furnizimit dhe pajisjeve të përdorshme në raste emergjente.

Çdo qendër dhe nënqendër e koordinimit të kërkim – shpëtimit duhet të ketë komunikim të vazhdueshëm në lidhje me pozicionin, kursin, shpejtësinë dhe sinjalin e thirrjes së anijeve ose vendqëndrimit të tyre brenda hapësirës detare dhe zonës ujore. I gjithë informacioni i mbledhur hidhet në një hartë në shkallë të madhe dhe ndiqet vazhdimisht.

7.1.3 Planet dhe instruksionet e operimit. Çdo qendër ose nënqendër koordinimi e kërkim - shpëtimit duhet të përgatisë dhe të ketë në dispozicion plane dhe instruksione të detajuara për kryerjen e operacioneve të kërkim - shpëtimit në zonën e tyre të përgjegjësisë.

Planet dhe instruksionet duhet të përmbajnë të dhëna të detajuara në lidhje me veprimet që do të ndërmerren nga njësitë e planizuara në operacionet e kërkim - shpëtimit të zonës ose rajonit duke saktësuar:

a) Mënyrën me të cilën do të kryhen operacionet e kërkimit dhe të shpëtimit.

b) Përdorimin e pajisjeve dhe sistemeve të komunikimit në dispozicion.

c) Veprimet e përbashkëta që do të kryhen nga qendrat dhe nënqendrat e tjera të koordinimit të kërkim - shpëtimit sipas rastit.

d) Detyrat dhe përgjegjësitë e personelit të caktuar për operacionet e kërkim – shpëtimit.

e) Metodat e marrjes së informacionit bazë në lidhje me operacionet e duhura të kërkim – shpëtimit.

f) Metodat e marrjes së asistencës së kërkuar nga qendrat ose nënqendrat e koordinimit të kërkim - shpëtimit.

g) Metodat e dhënies së ndihmës nga anijet shpëtuese ose anije të tjera për anijet që ndodhen në fatkeqësi.

h) Grafikun dhe gjendjen e gatishmërisë së anijeve dhe mjeteve të shpëtimit.

7.1.4 Procedurat e operimit. Procedurat e operimit për emergjencat, për qëllime operacionale ndahen në disa faza:

a) Faza e pasigurisë: për anijet e vonuara mbi kohën e parashikuar për mbërritjen në port ose në një pozicion të caktuar.

b) Faza e alarmit: është vijimi i fazës së parë dhe përpjekjet për të vendosur kontakt me anijen e munguar kanë dështuar të gjitha ose nga informacioni i marrë është mësuar se anija ka humbur efikasitetin operues.

c) Faza e fatkeqësisë: kur nga informacioni i besueshëm mësohet që një anije ose person është në rrezik të madh dhe të dukshëm dhe ka nevojë për ndihmë të menjëhershme.

Kjo fazë mund të jetë edhe vazhdim i mossuksesit për të marrë kontakt me anijen gjatë fazës së alarmit ose efektshmëria operacionale e anijes bie deri në atë shkallë që mund të çojë në fatkeqësi.

Procedurat e planizimit dhe të realizimit të operacioneve të kërkim - shpëtimit, zonat e kërkimit, format e kërkimit dhe shpëtimit ose ndarja e kërkimit, zhvillohen sipas Manualit për SAR-in.

Gjatë zhvillimit të procedurave të kërkimit dhe të shpëtimit në det zbatohen kërkesat e Konventës Ndërkombëtare mbi shpëtimin SALVATAGE-1989 (A.2.2.5.4 në këtë manual) dhe

Konventa Ndërkombëtare për SAR-in Detar SAR-1979 (2.2.3.11 në këtë manual).

7.2. Operacionet kundër emigracionit klandestin. Roja Bregdetare është një nga institucionet shqiptare që zbaton ligjet kundër emigracionit të paligjshëm. Për të përmbushur detyrat që burojnë nga ky legjislacion, Roja Bregdetare veçanërisht është e rëndësishme në realizimin e kapjes (arrestimit) së anijes që transporton klandestinë. Proceset e diktimit, monitorimit dhe të kategorizimit të objektit detar organizohen dhe ndiqen nga Shërbimi i Kufirit të Ministrisë së Rendit Publik, në bashkëpunim me Rojën Bregdetare.

Gjatë zbatimit të procedurave në operacionet kundër emigracionit klandestin zbatohen Konventat në lidhje me statusin e refugjatëve (Convetion relating to the status of refugees –Geneva-1951) dhe Protokollit përkatës mbi statusin e refugjatëve (Protocol relating to the status of refugees – New York-1967).

Detyrat e Rojës Bregdetare mbështeten në të drejtën sovrane të shtetit shqiptar për të kontrolluar emigracionin dhe për të parandaluar hyrjen ose daljen ilegale të personave nga dhe në territorin shqiptar.

Roja Bregdetare, gjatë zbatimit të procedurave për kontrollin e ligjeve të emigracionit, mund të ndalojë dhe të bordojë një anije, e cila përfshihet në:

a) transport të parregullt të personave;

b) shkelje të ligjeve shqiptare të emigracionit;

c) shkelje të ligjit të një vendi të huaj me të cilin shteti shqiptar ka marrëveshje bilaterale për kontrollin e emigracionit të paligjshëm.

Kalimi i paligjshëm i kufirit, ndjekja, kapja dhe sekuestrimi i anijeve, si dhe i mjeteve lundruese të përdorura për transport të paligjshëm njerëzish paraqet interes të veçantë për Rojën Bregdetare.

Individët që transportojnë emigrantë për në, ose nga Shqipëria, ose kur individi nuk ka autorizim zyrtar për të hyrë/dalë (normalisht vizë) nga Shqipëria janë subjekt për t'u arrestuar.

Kur individi/ individët ndodhen në bordin e një anijeje shqiptare, atëherë ekzistojnë të gjitha mundësitë ligjore për të kryer arrestimet në bordin e saj. Kur individi/ individët ndodhen në bordin e një anijeje me flamur të huaj, Roja Bregdetare mund të kryejë ndalimin, por vazhdimi i procedurave të arrestimit (sekuestrimit) do të bëhet pasi anija e kapur të transferohet në zonën doganore më të afërt.

Biznesi i emigracionit të paligjshëm është po aq i sofistikuar sa dhe kontrabanda e drogës. Për të fshehur individët ilegalë mund të përdoren pjesë të çisternave, hambarëve, frigoriferëve, ndarëseve të fshehta në paratijet e lokaleve të skafit ose të brinjëve ndarëse. Gjatë inspektimit mund të kontrollohen:

a) Manifesti i anijes për pasagjerët.

b) Roli i ekuipazhit.

c) Dokumentacioni i anijes, i cili shihet dhe gjykohet si i arsyeshëm.

Bordingjet që kryhen me objekt parandalimin e emigracionit klandestin, rekomandohet që të zhvillohen së bashku me personelin e Shërbimit të Kufirit.

7.3 Operacionet kundër drogës. Konventa e Kombeve të Bashkuara për Ligjin mbi Detin (UNCLOS 1982) është i vetmi instrument i rëndësishëm i ligjit ndërkombëtar në luftë kundër drogës në hapësirën detare. Neni 108 i këtij ligji, përveçse u bën thirrje të gjitha shteteve të botës për të luftuar me qëllim kufizimin e tregtisë së drogës, parashikon, gjithashtu, që çdo shtet, i cili ka të drejtë të gjykojë (sipas informacionit që disponon) se një anije me flamurin e tij merret me trafikun e drogës, mund të kërkojë edhe bashkëpunimin me shtetet e tjera për të ndaluar këtë aktivitet.

Operacionet e Rojës Bregdetare në luftë kundër drogës bazohen gjithashtu në Konventat dhe Protokollet e Kombeve të Bashkuara për kufizimin e prodhimit dhe ndalimin e shpërndarjes së lëndëve narkotike dhe psikotrope, të cilat Shqipëria i ka pranuar ose aderuar.

Në hapësirën detare dhe zonat ujore të Distrikteve Detare, Roja Bregdetare luan rol primar në hapat fillestarë të bordingut dhe inspektimit të anijeve dhe mjeteve detare që mund të jenë përfshirë në trafikimin e drogave dhe lëndëve psikotrope. Në përgjithësi, gjatë operacioneve komplekse të luftës kundër drogës, forcat Detare mbështesin me forca, mjete, sisteme, të gjitha agjencitë kombëtare, që kanë përgjegjësi ligjore në përpjekjet dhe veprimtarinë e tyre për të penguar trafikimin ilegal të drogës drejt Shqipërisë ose nga Shqipëria. Forcat dhe mjetet e Rojës Bregdetare në operacionet e këtij lloji kanë këto përgjegjësi:

a) Të operojnë si një organizëm i vetëm për të zbuluar dhe monitoruar tranzitimin dhe

trafikimin e drogave prej/drejt Shqipërisë, duke e përqendruar veprimtarinë e tyre në hapësirën detare, zonat ujore dhe rajonet bregdetare me trafik të lartë.

b) Të integrojnë komandimin, kontrollin dhe komunikimin në nivele kombëtare me të gjitha agjencitë shtetërore të luftës kundër drogës për shkëmbim informacioni dhe veprime të përbashkëta.

Sipas legjislacionit shqiptar, kontrabanda e drogës është gjithmonë subjekt për t'u hapur dhe për t'u shkatërruar.

Zbulimi i një sasie të matshme drogash në bordin e një anijeje e kthen atë në një subjekt që duhet ndaluar (arrestuar). Sekuestrimin aktual të këtyre subjekteve, edhe kur drogat gjenden të fshehura nëpër lokale pa pronësi, e autorizon statusi i ligjit kombëtar dhe ndërkombëtar.

Në varësi të sasisë dhe të vendndodhjes në anije, ligji autorizon sekuestrimin e ngarkesës, kontenierëve, mbajtësve dhe ndalimit të personave që kanë të bëjnë me të, qoftë edhe kur nuk ndodhen në bordin e anijeve.

7.3.1 Marrëdhëniet me agjencitë dhe institucionet e tjera. Ndërmjet agjencive dhe institucioneve të tjera të ushtrimit të ligjit kundër drogave në hapësirën detare, Roja Bregdetare ka rol udhëheqës. Ajo bashkëpunon dhe bashkërendon veprimet me shërbimet e tjera të luftës kundër drogës, si dhe me shërbimet informative shtetërore dhe ato të Forcave të Armatosura. Forcat Detare dhe Roja Bregdetare ka autoritetin dhe rolin udhëheqës në përcaktimin e platformave, politikave, procedurave dhe monitorimin e aktiviteteve të luftës kundër drogave në hapësirën detare.

Marrëdhëniet korrekte të punës me institucionet e tjera shtetërore janë të një rëndësie jetike për rritjen e efektshmërisë së operacioneve kundër drogës në det. Personeli i Rojës Bregdetare duhet të realizojë dhe të ruajë marrëdhënie të mira pune me të gjithë personelin e institucioneve shtetërore, që marrin pjesë në ushtrimin e ligjit. Memorandumet e Mirëkuptimit janë të detyrueshme për të realizuar këto marrëdhënie.

Gjatë operacioneve kundër drogës në det ekzistojnë dy përjashtime të prioritetit të Rojave Bregdetare ose të kufizimit të tij.

a) Shërbimi i doganave kur ka burime të nevojshme, ka edhe autoritetin e pavarur për të kryer bordingje brenda ujërave doganore (porte, rada, ujëra të brendshme).

b) Kur kërkohet një ekspertizë e kualifikuar dhe specifike për hetimin e çështjeve të veçanta, specialistë të këtyre fushave mund të përfshihen në ekipet e bordingut. Në të gjitha rastet ata vihen nën komandën e oficerit bordues, i cili ka përgjegjësinë e zbatimit të politikave të përdorimit të forcës gjatë bordingjeve.

7.3.2 Kapja e anijes që shkel ligjin për drogat.

Kapja dhe ndalimi i një anije nuk autorizohet për sasi të përdorimit vetjak. Anijet janë subjekt ndalimi kur ka tregues të qartë të synimit për të prodhuar, fabrikuar, shpërndarë, importuar ose për të eksportuar drogë dhe substanca psikotrope. Para se të fillojnë procedurat e kapjes (arrestimit), Oficeri Komandues i bordingut duhet të bëjë dy njoftime te kapiteni ose personi përgjegjës në anije, njoftime që lidhen me përdorimin personal të drogave dhe fillimit të procedurës ligjore të sekuestrimit të mjetit lundrues ose anijes.

Të dyja njoftimet e mësipërme jepen sipas formularëve të miratuar, të vlefshëm për oficerët e Rojës Bregdetatare dhe asaj doganore. Një kopje e formatit i jepet kapitenit ose personit përgjegjës që është përfshirë në shkeljen ose moszbatimin e ligjit.

Për anijet e kapura (ndaluara) përdoret kujdestaria sipas fakteve të rastit konkret, derisa autoriteti përkatës të vendosë për natyrën e vazhdimit të procedurave.

Ligji autorizon kapjen (arrestimin) e një anijeje të zakonshme mallrash, nëse vërtetohet që kapiteni, ose personi përgjegjës është pjesë ose palë në shkeljen e zbuluar të ligjit për drogat. Këtij ligji i nënshtrohen edhe anijet e angazhuara në biznesin e shfrytëzimit publik, si tragete, anije peshkimi të madhësive të ndryshme ose anije kontenierësh.

7.4 Operacionet e mbrojtjes së peshkimit. Ligjet mbi peshkimin dhe gjallesat nënujore janë bazë e aktivitetit të ruajtjes dhe administrimit të veprimtarisë për shfrytëzimin e pasurisë peshkimore.

Për ruajtjen dhe administrimin e resurseve të peshkimit është e nevojshme të zhvillohet një program i veçantë kombëtar, që të realizojë parandalimin e peshkimit të paligjshëm, krijimin e rezervave peshkimore, për të siguruar ruajtjen dhe për të realizuar vlera të plota të resurseve kombëtare të pasurisë ihtiologjike.

7.4.1 Aktivitet peshkimi. Aktivitetet që ushtrohen në det dhe i nënshtrohen kërkesave për zbatimin e legjislacionit të peshkimit e legjislacionit tjetër shqiptar, në kontekstin e këtij Manuali janë:

a) Kapja ose përpjekja për të kapur, marrë ose përfituar (prodhuar) peshq të të gjitha llojeve.

b) Çdo aktivitet tjetër kërkimor shkencor që synon, kapjen, riprodhimin ose marrjen e peshkut.

c) Çdo operacion i lidhur me veprimtarinë e mësipërme, që përfshin procesin e ngrirjes, transportin ose transferimin e peshkut.

d) Furnizimin e anijeve të peshkimit me ujë, karburant, furnizime të pajisjeve të peshkimit dhe procesit të tij të përpunimit.

e) Riparimin e anijeve të peshkimit.

7.4.2 Procedurat e ushtrimit të ligjit mbi peshkimin. Gjatë kryerjes së operacioneve të mbrojtjes së peshkimit, Roja Bregdetare ka përgjegjësi prioritare në:

a) Patrullimin në kufijtë e zonës ekskluzive ekonomike, për të parandaluar përdorimin e pakontrolluar dhe të paautorizuar të rezervave detare.

b) Patrullimin brenda zonës ekskluzive ekonomike, për të detyruar peshkatarët shqiptarë që të zbatojnë masat dhe planet kombëtare të administrimit të rezervave peshkimore.

c) Mbrojtjen e specieve emigratorë gjatë udhës së tyre në ujërat kombëtare dhe ndërkombëtar.

d) Patrullimin në zona të veçanta me interes për të monitorizuar marrëveshjet e ndryshme ndërkombëtare për peshkimin.

Ligji kombëtar i peshkimit zbatohet për anijet shqiptare dhe anijet me flamur të huaj kur peshkojnë brenda ujërave të zonës ekonomiko-ekskluzive. Roja Bregdetare mund të ndalojë, bordojë dhe të inspektojë të gjitha anijet me flamur të huaj që diktohen në zonën ekonomiko-ekskluzive, kur dyshohet se ato janë angazhuar në një peshkim ilegal ose kanë trata fundore të fshehura. Anijet e huaja të peshkimit që ndodhen në ujërat brenda detit territorial dhe zonën eskluzivo - ekonomike janë subjekt i legjislacionit shqiptar, me përjashtim të rasteve:

a) Kur nuk janë të afta për të peshkuar dhe gëzojnë të drejtën e lirisë së lundrimit.

b) Kur përfshihen në kërkime shkencore të autorizuara.

Është e paligjshme për çdo person që përfshihet nga juridiksioni i peshkimit të importojë, eksportojë, transportojë, të shesë, të marrë dhe të kërkojë peshq dhe gjallesa detare jashtë ligjeve dhe rregullave në fuqi. Dënimi me gjoba civile bëhet mbi bazën e Ligjit të Peshkimit nr. 7908, datë 5.4.1995 dhe VKM, nr. 3 datë 3.1.1979 dhe VKM, nr.398 datë 22.9.1983. Në këtë rast autorizohet ndalimi, kapja dhe arrestimi i anijeve dhe personave nga anijet e Rojës Bregdetare.

Bordingjet dhe veprimtaria për ushtrimin e ligjit ndaj anijeve të huaja të peshkimit, për veçoritë që ka, kërkon zbatimin e procedurave shtesë. Oficeri komandues duhet të kërkojë informimin për:

a) Emrin e anijes dhe portin e regjistrimit, si në bord dhe në regjistër.

b) Kombësinë e anijes, flamurin, numrin e identifikimit, sinjalin e thirrjes në radio dhe lejen për peshkim.

c) Pozicionin gjeografik të saj të marrë nga pajisjet GPS ose Loran etj.

d) Lloji dhe sasia e peshkut të zënë, lloji i pajisjeve të përdorura dhe atyre që ndodhen në bord, shkeljen ligjore që ka bërë dhe baza e përcakimit të saj.

e) Autorizimin për aktivitetin konkret që po kryen dhe kohëzgjatja e anijes në peshkim.

f) Emri dhe kombësia e kapitenit dhe ekuipazhit.

g) Gjendja e anijes dhe siguracioni për të.

Ligji autorizon Rojën Bregdetare dhe agjencitë e tjera shtetërore përgjegjëse të japin gjoba civile të përcaktuara qartë. Çdo shkelje ka gjobë të veçantë.

Në të shumtën e rasteve, kundër shkeljes së ligjit nga anijet e peshkimit përdoren procedurat civile. Shteti shqiptar kërkon zbatimin e masave të rrepta për ushtrimin e ligjeve të peshkimit. Rezistenca dhe ndërhyrja tek oficerët ose vëzhguesit e zbatimit të ligjit, trajtohen si vepër penale.

7.4.3 Kapja dhe sekuestrimi. Oficerët e Rojës Bregdetare, të autorizuar për ushtrimin e ligjit, mund të kapin çdo anije peshkimi që bën shkelje të ligjit shqiptar. Një anije peshkimi mund të penalizohet për:

- Peshkimin në zonën ekonomiko - ekskluzive pa një leje të vlefshme (duke përfshirë edhe peshkimin e huaj ilegal).

- Peshkimin e vazhduar pas mbylljes së periudhës së lejuar ose kur kalohet sasia e lejuar e specieve të kapura aksidentalisht.

- Kur rritet shumë shkalla e mortalitetet të qenieve të gjalla detare.

- Shkeljen e kushteve të vendosura në lejen e autorizuar, qoftë si rezultat i ndonjë veprimi të

mëparshëm.

- Çdo gjë tjetër serioze që thyen ligjin e peshkimit.

Nëse një anije peshkimi plotëson kushtet penale të mësipërme, ajo shoqërohet në portin më të afërt dhe arrestohet me vendim të oficerëve të Rojës Bregdetare, të veshur me autoritetin e policisë gjygjësore. Malli i kapur në bord (peshku dhe pajisjet) markerohen dhe jepen për shitje nga organet e autorizuara. Pavarësisht nga vlera e shitjes së anijes së sekuestruar dhe mallit në bord, një pjesë e saj i kalon Rojës Bregdetare, siç parashikohet edhe në ligj.

7.4.4 Dokumentet në rast arbitrazhi. Këto dokumente përgatiten nga njësia e Rojës Bregdetare përkatësisht për çdo shkelje dhe përmbajnë:

a) Raportin për operacionin e ushtrimit të ligjit.

b) Raportin e inspektimit dhe të hetimit të shkeljes.

c) Shtesa të mundshme për pikën "b".

d) Kopjet e ditarëve të anijes së Rojës Bregdetare.

e) Hartat detare me grafikun e lundrimit në rajon.

f) Fotografi dhe shirita vidiokasete.

g) Ditarin e fotokopjuar të anijes.

h) Evidencat e hapësirave në anije (dokumente, harta etj.).

i) Gjendjen e ekuipazhit dhe të kapitenit.

j) Pronësinë, komandimin dhe administrimin e anijes.

Kjo dosje dokumentesh për rastin konkret dërgohet në Distriktin Detar. Në qoftë se kërkohet, ajo merret për rishqyrtim në Komandën e Rojave Bregdetare ose në Distrikt. Shkelësi që ankohet mund të kërkojë të dërgohet para një trupi gjykues.

7.5 Operacionet për mbrojtjen nga ndotja. Është detyrë e Rojave Bregdetare mbrojtja e pastërtisë së mjedisit detar. Personeli i Rojës Bregdetare e ushtron këtë detyrë duke hetuar, zbuluar dhe raportuar shkeljet e ligjit në lidhje me mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotjet. Hapësirat e vëzhgimit të ndotjeve janë subjekt i hetimeve të plota për të përcaktuar origjinën dhe shkakun e ndotjes dhe përcaktimin nëse përbën shkelje të ligjit.

Ushtrimi i ligjit për ndotjen detare është prioritet i kapitenerive të porteve dhe inspektorëve të saj. Sidoqoftë, personeli i Rojës Bregdetare autorizohet për të raportuar dhe për të filluar operacionet përkatëse gjatë incidenteve të ndotjeve dhe ushtrimit të ligjeve për mbrojtjen mjedisore detare. Eshtë politika e Rojës Bregdetare shqiptare, sigurimi i veprimeve të shpejta dhe në kohën e duhur, për të marrë nën kontroll dhe ndaluar rrjedhjet e karburanteve dhe lëshimit të substancave të rrezikshme kimike në det. Këtu përfshihen edhe këcënimet e rrjedhjeve, derdhjeve të rrezikshme ose ngarkesave të palejuara që mund të vijnë në det nga zona bregdetare.

Legjislacioni për mbrojtjen e ujërave detare nga ndotjet kërkon që personi përgjegjës të raportojë menjëherë te Roja Bregdetare rastet e ndonjë shkarkimi të vajrave, karburanteve ose substancave të rrezikshme. Normalisht këto njoftime bëhen në zyrat e Kapitenerive të Porteve, por mund të bëhen edhe në njësitë e Rojës Bregdetare dhe agjencitë e tjera përgjegjëse. Kush nuk njofton, është përgjegjës dhe dënohet me sanksione civile, me gjobë ose me dënim penal.

ANEKSI A:

LEGJISLACIONI KOMBëTAR DHE NDëRKOMBëTAR MBI DETIN Legjislacioni i brendshëm

1. Manuali i Rojës Bregdetare Shqiptare mbështetet në:

a) Ligjin nr. 8875, datë 4.4.2002 "Për Rojën Bregdetare Shqiptare".

Ky ligj përcakton misionin, detyrat, organizimin, funksionet, juridiksionin dhe kompetencat e Rojës Bregdetare për ushtrimin e ligjshmërisë në hapësirën detare të Republikës së Shqipërisë.

b) Kodin Detar të Republikës së Shqipërisë.

c) Ligjin nr. 8771, datë 19.4.2001 "Për kufirin shtetëror të Republikës së Shqipërisë".

Ky ligj përcakton paprekshmërinë e kufirit shtetëror të Republikës së Shqipërisë, sovranitetin mbi territorin tokësor, ujërat e brendshme, ujërat territoriale, si dhe hapësirën ajrore.

d) Ligji nr. 8772, datë 19.4.2001 "Për ruajtjen dhe kontrollin e kufirit shtetëror të Republikës së Shqipërisë".

Ky ligj përcakton rregullat e ruajtjes dhe kontrollit të kufirit shtetëror, rregullat për kalimin e shtetasve shqiptarë ose të huaj si dhe të mjeteve nga /në territorin e Republikës së Shqipërisë, strukturën shtetërore përgjegjëse dhe statusin e saj, me qëllim garantimin e zbatimit të këtyre rregullave.

e) Ligjin nr. 8677, datë 2.11.2000 "Për organizimin edhe funksionimin e Policisë Gjyqësore".

Ky ligj përcakton Policinë Gjyqësore si subjekt të procedimit penal që ka për detyrë kryesore të marrë dijeni për veprat penale, të parandalojë ardhjen e pasojave të mëtejshme për shkak të tyre, të kryejë veprime hetimore dhe të gjithanshme, kryesisht me urdhërim a delegim, për zbulimin e autorëve dhe për sigurimin e provave për veprimtarinë e tyre kriminale, si dhe detyra të tjera të parashikuara në Kodin e Procedurës Penale e në dispozita të tjera ligjore, me qëllim zbatimin e ligjit penal.

f) Ligjin nr. 4938, datë 4.2.1972 "Mbi Kapitenerinë e Porteve", ndryshuar me ligjin nr. 6180, datë 26.4.1980.

Ky ligj përcakton vartësinë e kompetencat e Kapitenerive të Porteve, të cilat mbikëqyrin zbatimin e normave ligjore me karakter portual dhe të konventave ndërkombëtare..

g) Ligji nr. 7908, datë 5.4.1995 "Për peshkimin dhe akuakulturën".

Ky ligj siguron shfrytëzimin racional dhe të përgjegjshëm të resurseve biologjiko-ujore dhe zhvillimin e akuakulturës.

Ligjin nr. 7664, datë 21.1.1993 "Mbi mbrojtjen e mjedisit", ndryshuar me ligjin

8364, datë 2.2.1998, ndryshuar me ligjin "Për mbrojtjen e mjedisit", shtator 2002

Ky ligj përcakton rregullat për parandalimin dhe uljen e ndotjes së ujit, të ajrit, tokës dhe të ndotjeve të tjera të çfarëdo lloji, rruajtjen e shumëllojshmërisë biologjike sipas bazës natyrore dhe biogjeografike të vendit, shfrytëzimin racional të burimeve natyrore dhe shmangien e mbishfrytëzimit të tyre, riaftësimin ekologjik të zonave të dëmtuara nga veprimtaria njerëzore ose fenomenet natyrore shkatërruese, si dhe ruajtjen e ekuilibrit ekologjik e përmirësimin e cilësisë së jetës.

i) Dekretin nr. 3877, datë 10.8.1964 "Mbi ndalimin e të ndoturit në ujërat detare të Republikës së Shqipërisë", ndryshuar me dekretin nr. 6901, datë 3.7. 1984.

j) Ligjin nr. 8905, datë 6.6.2002 "Për mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotjet e dëmtimi".

k) Ligjin nr. 8906, datë 6.6.2002 "Për zonat e mbrojtura".

l) Ligjin nr. 7566, datë 25.5.1992, ndryshuar me lıgjın nr.7809, datë 30.3.1994 dhe ligjın nr.8011, datë 11.10.1995 "Për armët".

Ky ligj përcakton kushtet e klasifikimit të armëve të zjarrit, personat që gëzojnë të drejtën e mbajtjes së armëve të zjarrit, organet kompetente që gëzojnë të drejtën e dhënies së lejes për mbajtjen e tyre, si dhe ato që gëzojnë të drejtën e prodhimit dhe riparimit të tyre.

Ligjin nr. 8290, datë 24.2.1998 "Për përdorimin e armëve të zjarrit".

Ky ligj përcakton rregullat e përdorimit të armëve të zjarrit si mjet ekstrem për të frenuar dhe paralizuar veprimet e kundërligjshme të personit ose të personave të përcaktuar në këtë ligj, kur mjetet e tjera nuk kanë dhënë rezultat ose kur duket qartë se përdorimi i tyre nuk do të ketë sukses.

Rregullorja nr.1, datë 26.3.1997 në zbatim të ligjit "Për peshkimin dhe Akuakulturën"

Rregullorja nr. 2, datë 23.3.2000 "Për peshkimin e molusqeve bivalvore"

Rregullorja nr. 3, datë 29.4.2002 Për disa ndryshime dhe shtesa në Rregulloren nr.1" datë 26.3.1997.

2. LEGJISLACIONI NDËRKOMBËTAR [13]

a) UNCLOS 1982 - Konventa e Organizatës së Kombeve të Bashkuara për ligjin mbi detin, 1982.

Konventa lejon fleksibilitet në aplikimin e saj në praktikë dhe qëndrueshmërinë e saj në kohë, shmang përplasjet lidhur me sovranitetin e shteteve.

Koncepti i lirisë së përdorimit të detit përbën bazën e hartimit dhe miratimit të Konventës UNCLOS 1982, koncept i cili bazohet në:

a. Kalimin paqësor.

b. Kalimin tranzit.

c. Kalimin në korridoret arqipelage.

[13] Republika e Shqipërisë ka ratifikuar ose firmosur vetëm Konventën e IMO-s, 1948, Konventën LCL 1969 me Protokollin LCL 1976, Konventën FUND 1971 me Protokollin FUND 1976 dhe MARPOL 1973/78.

d. Lirinë e lundrimit, fluturimit dhe përdorimeve të tjera të ZEE.

e. Lirinë e lundrimit në det të hapur.

f. Imunitetin dhe sovranitetin për anijet e luftës, si dhe anijet dhe avionët e shërbimit publik.

b) IMO 1948 – Konventa e IMO-s, 1958.

Paraqet procedurat për hyrjen në fuqi të një konvente, adaptimin dhe përmirësimin e konventave, implementimin e konventave, si dhe përgjegjësitë e qeverive nënshkruese të konventave.

c) SOLAS 1974 - Konventa ndërkombëtare për sigurimin e jetës në det, 1974.

SOLAS ka të bëjë me sigurinë e anijeve tregtare, ajo specifikon standardet minimale për ndërtimin, pajisjen dhe përdorimin e sigurt të anijes.

Shtetet, flamurin e të cilit anijet mbajnë, janë direkt përgjegjës për përputhjen e anijeve të tyre me standardet dhe me certifikatat e lëshuara nga IMO për anijet. Përveç kësaj, shtetet anëtare të IMO-s, gëzojnë të drejtën të inspektojnë anijet e palëve të tjera po anëtare të IMO-s, kur ekzistojnë dëshmi të qarta se këto anije dhe pajisjet e tyre nuk janë në përputhje me kërkesat e Konventave.

d) LL 1966 - Konventa Ndërkombëtare e Vijës së Ngarkesës, 1966.

Konventa përcakton dispozita të reja për llogaritjen e lartësisë së bordit të lirë për anijet çisterna, me anë të nënndarjeve, si dhe futjen e llogaritjeve të stabilitetit të anijes në rastet e dëmtimit të saj, sigurimin e integritetin hermetik të anijes poshtë kuvertës së bordit të lirë.

Konventa sanksionon vijat e ngarkesës së anijes të cilat shënohen në mes të skafit në të dyja anët e saj së bashku me vijën e kuvertës.

e) STP 1971 - Marrëveshja mbi anijet speciale për transportin e pasagjerëve, 1971.

Konventa STP përcakton kërkesat për sigurimin e anijeve për transportin e pasagjerëve.

f) Protokolli mbi kërkesat e hapësirave për anijet speciale të transportit të pasagjerëve, 1973.

Përcakton rregullat teknike, të cilat mbulojnë aspekte të sigurisë së transportit të pasagjerëve me këto anije.

g) COLREG 1972 - Rregullorja për parandalimin e përplasjeve të anijeve në Det, 1972.

Kjo rregullore përcakton mënyrat e parandalimit të përplasjeve të anijeve në det, si dhe skemën e ndarjes së trafikut.

h)- CSC 1972 - Konventa ndërkombëtare mbi sigurimin e kontenierëve, 1972.

Konventa për sigurimin e kontenierëve përcakton rregullat për sigurimin e jetës së njerëzve gjatë transportit dhe përpunimit të kontenierëve.

i) - INMARSAT 1976 - Konventa e Organizatës Ndërkombëtare Satelitore Detare,1976.

Konventa përcakton rregullat e komunikimit detar me anë të pajisjeve satelitore, caktimin e kanaleve të posacme për fatkeqësitë e të shpëtimit në det, rritjen e efikasitetit të menaxhimit të anijeve, rritjen e korrespondencës publike detare dhe rritjes së kapacitetit të radiokomunikimit detar në përgjithësi.

j) - SFV 1977 - Konventa Ndërkombëtare e Torremolinos mbi sigurinë e anijeve të peshkimit, 1977.

Konventa SFV përcakton rregullat e sigurimit të anijeve të peshkimit, të ndërtimit dhe pajisjes së anijeve të reja oqeanike të peshkimit me kuvertë mbi 24 metra të gjatë, duke përfshirë edhe ato anije që përpunojnë kapjet e tyre.

Konventa gjithashtu përmban kërkesa për stabilitetin e anijeve të peshkimit, kërkesa që lidhen me konstruksionin, hermeticitetin e trupit të tyre dhe pajisjeve, makineritë dhe pajisjet elektrike, lokalet e makinerive të pambikëqyrura, mbrojtjen kundër zjarrit, mbrojtjen e ekuipazhit, pajisjet për shpëtimin e jetës, procedurat e avarisë, stërvitjen e ekuipazhit, radiotelegrafinë dhe radiofoninë, pajisjet lundrimore etj.

k) - STCW - Konventa Ndërkombëtare për standardet e trajnimit, çertifikimit dhe vëzhgimit të çështjeve detare,1978.

Konventa përcakton rregullat bazë mbi trajnimin, çertifikimin dhe shërbimin për detarët në nivel ndërkombëtar.

m) STCW-F - Konventa Ndërkombëtare mbi standardet e trajnimit, çertifikimit dhe shërbimit për personelin e anijeve të peshkimit, 1995.

n) - SAR 1979 - Konventa Ndërkombëtare mbi SAR-in detar, 1979.

Konventa përcakton rregullat e kërkim shpëtimit në rastet e fatkeqësive në det, duke koordinuar operacionet e organizmave të ndryshëm që ushtrojnë veprimtarinë në teatrin detar, në ruajtjen e vlerave njerëzore, kulturore ose pasurore.

nj)- MARPOL - Konventa ndërkombëtare për parandalimin e ndotjeve nga anijet në det, 1973, modifikuar nga Protokolli i vitit 1978 dhe reflektuar tek MARPOL 73/78.

Konventa percakton masat për parandalimin e ndotjes së mjedisit detar nga anijet, si dhe masën dhe mënyrën e kompensimit në rastet e aksidenteve në det.

o) - INTERVENTION 1969 - Konventa Ndërkombëtare për ndërhyrjet në det të hapur në rastet e aksidenteve që krijojne ndotje, 1969.

Konventa përcakton rastet e ndërhyrjes në det të hapur në rastet e katastrofave detare, duke pasur fuqi veprimi te të gjitha anijet dhe mjetet lundruese, me përjashtim të anijeve luftarake dhe anijeve që gëzojnë statusin e përdorimit nga shteti për qëllime jo tregtare.

p) - LDC 1972 - Konventa Ndërkombëtare për parandalimin e ndotjeve të krijuara nga zbrazja e mbeturinave dhe materialeve të tjera, 1972.

Konventa percakton rregullat ndërqeveritare për parandalimin e zbrazjes së mbeturinave dhe materialeve të tjera në det.

Hedhja në det e disa substancave, si komponimet organohalogjene, të mërkurit, të kadmiumit, vajrave minerale, të materialeve plastike, si dhe ato me nivel të lartë radioaktiviteti janë rreptësisht të ndaluara e të dënueshme.

Gjithashtu, konventa përmban rregullat per kontrollin e djegies së mbeturinave në bordin e anijeve, të zbrazjes në det të materialeve me pasoja për shëndetin e njeriut, siç janë mbeturinat me nivel të ulët radiacioni.

q) - OPRC 1990 - Konventa Ndërkombëtare mbi përgatitjen për parandalimin e ndotjeve hidrokarbure, përgjegjësitë dhe bashkëpunimin, 1990.

Konventa përcakton një platformë globale për bashkëpunimin ndërkombëtar në luftën kundër aksidenteve që krijojnë ndotje dhe katastrofa ekologjike detare.

r) - HNS 2000 Protokoll - Protokolli mbi parapërgatitjen, përgjigjen dhe bashkëveprimin ndaj incidenteve ndotëse të shkaktuara nga substancat e rrezikshme, 2000.

Ky protokoll përcakton masat e planeve të parapregatitura për evitimin e rasteve të krijuara nga veprimi i substancave të rrezikshme në det dhe në anije.

rr) - CLC 1969 - Konventa Ndërkombëtare për përgjegjësit civile për dëmet e shkaktuara nga ndotjet nga hidrokarburet, 1969.

Konventa ka fuqi ligjore mbi të gjitha anijet dhe mjetet e tjera detare që transportojnë hidrokarburet rifuxho. Ajo cakton përgjegjësinë ligjore të pronarëve të anijeve dhe të ngarkesës për dëmet e shkaktuara nga shkarkimi ose nga rrjedhjet e padëshiruara të hidrokarbureve si dhe përgjegjësi të rreptë për një numër të caktuar rastesh speciale. Eshtë detyra e pronarit të provojë në çdo rast për përjashtimet që mund të aplikohen sipas rastit.

s) - FUND 1971 - Konventa Ndërkombëtare për përcaktimin e fondit ndërkombëtar për kompensimin për ndotjet nga karburantet, 1971.

Konventa përcakton masën dhe mënyrat e kompensimit për viktimat e katastrofave detare, kur dëmshpërblimi i kalon shumat e përcaktuara në kufijtë e Konventës CLC, 1969.

sh) - NUCLEAR 1971 - Konventa për përgjegjësit civile në fushën e transportit detar të materialeve radioaktive, 1971.

Konventa përcakton rregullat dhe përgjegjësitë civile në lidhje me dëmet e shkaktuara nga transportimi i materialeve radioaktive me anë të detit.

t) - PAL 1974 - Konventa e Athinës në lidhje me transportin e pasagjerëve dhe bagazheve të tyre me anë të detit, 1974.

Konventa përcakton përgjegjësitë civile për dëmtimet e shkaktuara ndaj pasagjerëve dhe bagazheve të tyre në mjetet lundruese.

th) - LLMC 1976 - Konventa mbi kufizimin e përgjegjësisë për pretendimet detare, 1976.

Konventa percakton kufijtë e përgjegjësisë së pronarëve të anijeve.

u) - HNS 1996 - Konventa Ndërkombëtare mbi përgjegjësitë dhe kompensimin ndaj dëmeve që lidhen me transportin e substancave të rrezikshme nëpërmjet detit, 1996.

v) - Konventa ndërkombëtare mbi përgjegjësinë civile për dëmtimet e shkaktuara nga ndotja me hidrokarburet e anijeve me ngarkesa rifuxho, 2001.

x) - FAL 1965 - Konventa mbi lehtësimin e trafikut ndërkombëtar detar, 1965.

xh) - TONNAGE 1969 - Konventa Ndërkombëtare mbi matjen e tonazhit të anijeve, 1969.

Konventa përcakton një sistem të ri ndërmjet dy tonazheve, “bruto” dhe “neto”, të cilët

llogariten në mënyrë të pavarur nga njëri-tjetri.

y) - SUA 1988 - Konventa mbi ndalimin e akteve të paligjshme ndaj sigurisë lundrimore detare, 1988.

Konventa përcakton masat ndaj akteve të paligjshme të shkaktuara nga persona e anije në det.

z) 2.2.2.5.4 - SALVAGE 1989 - Konventa Ndërkombëtare mbi shpëtimin, 1989.

zh) – Konventa e Mbrojtjes së Detit Adriatik nga Ndotjet (ratifikuar më 1990).

– Konventën e Specieve Migruese (ratifikuar më 2001).

- San Remo Manual - Manuali i San Remos mbi të drejtën ndërkombëtare të zbatueshme për konfliktet e armatosura në det.

Palët në një konflikt të armatosur në det janë të detyruara të zbatojnë parimet dhe rregullat e së drejtës ndërkombëtare humanitare, që nga momenti kur është përdorur forca e armatosur.

Subjekte të Manualit të San Remos janë të gjitha palët të përfshira në konflikt, që nga momenti që ky i fundit shpërthen dhe zhvillohet në mjedisin detar.

ANEKSI B

SHENJAT DALLUESE TE ROJËS BREGDETARE

Stema e Rojës Bregdetare

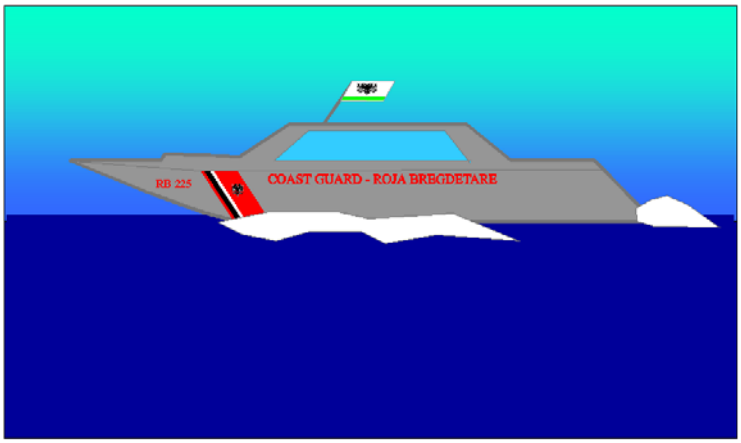
Stema e Rojës Bregdetare në Bordin e anijeve dhe të avionëve

Flamuri i Anijes Luftarake

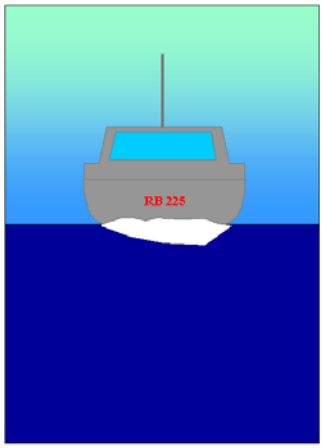
Flamuri i Anijes Ndihmuese

Flamuri i Anijes së Rojes Bregdetare

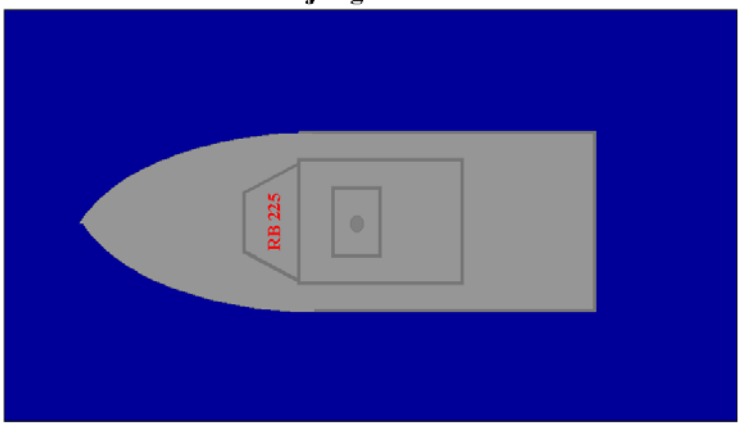
Flamujt e Forcave Detare Shqiptare të miratuar nga Presidiumi i Kuvendit Popullor, më 14 Tetor 1958.



Pamje nga anash



Pamje nga kiçi



Pamje nga lartë

Pamja ne tre plane e nje anije te Rojes Bregdetare

V E N D I M
Nr. 617 , datë 4. 12. 2002

PËR HEQJEN NGA ARMATIMI DHE PËRDORIMI TË NJË PJESE TË ARMËVE, TEKNIKËS DHE PAJISJEVE TË FORCAVE TË ARMATOSURA DHE PËR ASGJËSIMIN OSE ÇMONTIMIN DHE SHITJEN E TYRE

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të nenit 14 pika 7 të ligjit nr. 8671, datë 26. 10. 2001 "Për pushtetet dhe autoritetet e komandimit dhe drejtimit strategjik të Forcave të Armatosura në Republikën e Shqipërisë" me propozimin e Ministrit të Mbrojtjes, Këshilli i Ministrave,

V E N D O S I :

1. Heqjen nga armatimi dhe përdorimi i armëve, teknikës dhe pajisjeve të Forcave të Armatosura, sipas tabelës që i bashkëlidhet këtij vendimi.

2. Armët, teknika dhe pajisjet e Forcave të Armatosura, të përmendura në tabelën e pikës 1 të këtij vendimi, të asgjësohen ose të çmontohen dhe të shiten në formë skrapi, sipas dispozitave në fuqi, ndërsa ato që kanë vlerë tjetër përdorimi, nga ajo që lidhet me Forcat e Armatosura, t'u nënshtrohen procedurave për administrimin dhe tjetërsimin e pronës shtetërore.

3. Autorizohet Ministri i Mbrojtjes të nxjerrë udhëzimin e hollësishëm përkatës, për kriteret teknike dhe procedurat e asgjësimit ose çmontimit a tjetërsimit të armëve e të teknikës së Forcave të Armatosura, të hequra nga armatimi dhe përdorimi.

4. Të ardhurat që do të realizohen të ndahen:

- 10 për qind buxhetit të shtetit;
- 90 për qind Ministrisë së Mbrojtjes, për t'i përdorur për nevojat e modernizimit e të ristrukturimit të Forcave të Armatosura.

5. Ngarkohet Ministria e Mbrojtjes për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Fatos Nano

Pasqyra e armëve, teknikës, paJisjeve dhe artikujve të tjerë të Forcave të Armatosura, që propozohen për t'u hequr nga armatimi

dhe përdorimi.

NR	LISTA E ARMATIMIT	SASIA	Nr.	ARME ARTILERIE TOKESORE	SASIA
	Arme ne Tanke dhe AVL		1	Mortaje 82 mm	1915
1	Top 76 mm ne AVL	25	2	Mortaje 107 mm	176
2	Top 85 mm ne Tank T-34	135	3	Mortaje 120 mm	347
3	Top 100 mm ne AVL	12	4	Mortaje 160 mm	121
4	Top 100 mm ne Tank T-59	318	5	Top 82 mm P/S	123
5	Top 85 mm ne Tank T-62	18	6	Top 107 mm P/S	36
	Shuma 508		7	Top 76 mm M-43	15
	Arme te AKA		8	Top 76 mm M-54	75
1	Mitraloz 12.7 mm	1548	9	Top 85 mm M-56	278
2	Mitraloz 14.5 mm 4 gr/zj	379	10	Top 100 mm M-54	42
3	Mitraloz 14.5 mm 2 gr/zj	162	11	Top 75 mm P/S	1691
4	Top 25 mm KA	4	12	Top 122 mm M-60	70
5	Top 37 mm 1 gr/zj	168	13	Top 130 mm M-59	44
6	Top 37 mm 2 gr/zj	99	14	Obuz 122 mm M-54	292
7	Top 57 mm KA M-59	125	15	Obuz 152 mm M-56	32
8	Top 23 mm KA me 2 gryka zjarri	16	16	Top-Obuz 152 mm M-37/66	32
9	Top 100 mm KA M-59	18	17	Top 107 mm T/R	110
10	Mitraloz 14.5 mm	30	18	Makine Luftarake 132 mm	32
11	Shtrat Leshimi SAM-2	8	19	Top 130 mm Bregdetar me T/M	6
12	Stacion Drejtimi Topash SDT-9	10	20	Top 130 mm Breegdetar Stacionar	2
13	ADZAKA	7		**Shuma Armatim Artilerie Tokesore**	**5439**
	Shuma Arme te AKA	**2540**			
Nr	**ARME NE ANIJE**	**SASIA**		**ARMATIM KEMBESORIE**	**SASIA**
1	Top 45 mm ne anije	6	1	Automatike M-54	3810
2	Mitraloz 14.5 mm me dy gryka zjarri	54	2	Automatike M-54	1872
3	Top 37 mm me nje gryke zjarri	2	3	Pushke M-53	133
4	Top 85 mm	2	4	Pushke M-56	135.000
	Shuma Arme ne Anije	**64**	5	Ml-Model 53	320
			6	Ml-Model 56	5000

Nr	ARME NE AVIACION	SASIA
1	Mitraloz 12.7 mm	31
2	Top 23 mm	46
3	Top 30 mm	205
4	Top 37 mm	24
	Shuma Arme ne Aviacion	**306**
NR	**LISTA E MJETEVE TE BLINDUARA**	**SASIA**
1	Tanke tip T-59	318
2	Tanke tip T-62	18
3	Tanke tip T-34	135
4	AVL tip 76 mm	12
5	AVL tip 76 mm	25
6	Terheqes T-34	3
	Shuma	**511**
NR	**LISTA E MJETEVE LUNDRUESE TE FORCAVE DETARE**	**SASIA**
1	Gjuajtes Detar i Madh	2
2	Gjuajtes Detar i Vogel	4
3	Kater Silurues i Madh	19
4	Kater Silurues i Vogel	2
5	Cisterne Uji	1
6	Kater Kufiri	1
7	Motoskaf M-20	2
8	Kater Rade	3
9	Anije Ofiçine (MOCL)	1
10	Minaheqes i vogel	2
	Shuma	**37**
NR	**LISTA E PAISJEVE TE RIPARIM-MIREMBAJTJES.**	**SASIA**
1	Banko prove motori Sh Al-12 kineze	1
2	Torno C-615 kineze	2
3	Torno vendi	1
4	Freze G-2 kineze	1
5	Elektrosharre mekanike	2
6	Gur zmeril kinez	1
7	Tornete tamburosh	1
8	Gjeneratore saldimi kinez	1
9	Gjenratore saldimi vendi	1
10	Transormatore saldimi vendi	1
11	Elektrokompresor ajri vendi	2
12	Elektrokompresor ajri kinez	1
13	Radrizator baterish 20 A Gjerman	1
14		

7	Mitraloz Model 58	565
8	MR-Model 53/57	1000
9	Mitraloz model 1910	282
10	Pushke K/Tanke	425
11	Pushke K/Tanke	174
12	GHLKT	458
13	Mortaje 60 mm	1500
14	GHLKT 40mm M-59	500
	Shuma Armatim Kembesorie	**151039**
1	**Municione te Ndryshme**	**110000 ton**
	LISTA E MJETEVE LUFTARAKE TE AVIACIONIT	**SASIA**
1	Aeroplan gjuajtes bombardues MIG 21	10
2	Aeroplan gjuajtes bombardues MIG 19	65
3	L.Mesimor MIG 15	13
4	Aeroplan mesimor MIG 15	11
5	L.Mesimor MIG 17	11
6	Aeroplan transporti An-2	3
7	Aeroplan transporti Il-14	4
8	Aeroplan mesimor Jak-18	8
9	Helikopter Mi-4	31
	Shuma	**156**
NR	**LISTA E PAISJEVE TE KOMUNIKIMIT.**	**SASIA**
1	Aparature L.V.K12M.	30
2	Aparature 12ZD26	10
3	Radiostacion RT100T	2
4	Radiostacion TIG900	4
5	Radiostacion VRC	1
6	Radio rele A-350	16
7	Radio rele 401(403)	8
8	Radiodhenes 150 w (A-116)	39
9	Radiodhenes 250	7
10	Radiodhenes 91	15
11	Radiodhenes 601-C	20
12	Radiostacion 15 w	30
13	Radiostacion 2 w	60
14	Radiostacion 705	20
15	Radiostacion 708	31
16	Radiostacion 709	33
17	Radiostacion 884	35
18	Radiostacion 791	39
19	Radiostacion 607	6

15	Radrizator baterish kinez	1	20	Radiostacion 609	8
16	Radrizator baterish vendi	1	21	Radiostacion 644	2
17	Aparat destilimi uji (destilator)	1	22	Radiostacion R-144 SEJLOR	2
NR	**LISTA E TEKNIKES SE ZBULIMIT ELEKTRONIK. TE REP.USHT. 1050**	**SASIA**	23	Radiomarres 239	63
1	Aparat fundor 6012	13	24	Radiomarres 139-A	30
2	Aparat fundor 6013	13	25	Radiomarres A-22	8
3	Aparat fundor 6002A	5	26	Aparat sekretimi	1
4	Aparat fundor	5	27	Aparature dendesimi nje kanalesh	20
5	Antene per 6011	15	28	Aparature dendesimi 3ZD8	23
6	Antene per marres VSHSH	10	29	Aparature dendesimi 6-kanaleshe	8
7	Antene parabolike 1 m	2	30	Aparature teleshkrues M-55	7
8	Antene parabolike 3.5 m	3	31	Aparature telegrafik TX-20	10
9	Antene parabolike 6 m	1	32	Sintetizator	30
10	Apart dhenes sinjali	2	33	Radiostacion RF-13	11
11	Analizator sinjali OA-1094/3	1	34	Amplifikator	4
12	Analizator sinjlai BP6	1	35	Aparat fototelegrafik	1
13	Burim ushqimi WY2	1	36	Radiostacion dore ASELSAN	15
14	Central gjysem automatik 50 nr.	1	37	Radiostacion makine ASELSAN	6
15	Central gjysem automatik 30 nr	1	38	Radiostacion pexher	11
16	Desk top	3	39	Aparat GSM HC-400	6
17	Gjenerator per 6011	5	40	Aparat Sagem RC-410	1
18	Gjenerator per 6012	48	41	Aparat celular Erikson	2
19	Gjenerator frek bartese	1	42	Aparat celular Erikson 628,788	2
20	Gjenerator QF-8691	1	43	Ushqyes per R/st aselsan	9
21	Gjenerator te ndryshem	1	44	Ushqyes per R/st pexher	11
22	Gjenerator mates impulsi	1	45	Central telefonik automatik KROSBAR	6
23	Gjenerator impulsi 528	1	46	Central telefonik automatik dekadik	3
24	Gjenerator GSS6/XFG7	7	**NR**	**LISTA E PAISJEVE TE ISH-DREJTORISE SE SHIU-it.**	**SASIA**
25	Hard disk EXU 5	1	1	Paisje Qendrore BRG Fm-401	1
26	Komutator antene WPO021	9	2	Paisje Qendrore radiofonike dhenes-mares individual	8
27	Komutator antene WPO021	20	3	Antena makine te vogla	4
28	Kalibrator kuarci KK6	2	4	Antenna makine te medha	4
29	Mates modulimi IM8	1	5	Kompjuter "Filips"(monitor)	1
30	Magnetofon L-601	15	6	Kompjuter "Epson"	1
31	Magnetofon Dnjeper	1	7	Kompjuter "Seimens"	1
32	Magnetofon B-730	2	8	Komjuter "Intera"(monitor)	1
33	Magnetofon L-601	15	9	Kompjuter At-826"Tystar	1
34	Magnetofon L-601	15	10	Kompjuter At-282"Tystar	1
35	Magnetofon L-601	15	**NR**	**LISTA E APARATURAVE MJEKESORE**	**SASIA**

			1	Llampe operacioni me 9 reflektore	2
36	Ondulator RC-28 Heli	1	2	Autokllav elektrik horizontal	1
37	Ondulator D611A	1	3	Llampe operacioni me 4 reflektore	1
38	Paisje per laborator filmic komplet	1	4	Elektrobisturi tip "TUR"	3
39	Pelengator P-301	2	5	Aparat EKG 1 kanalesh	2
40	Perforcues WPOO1	5	6	Aspirator elektrik	6
41	Perforcues WPOO2	5	7	Aparat EKG 3 kanalesh	1
42	Radiomarres 7512	40	8	Aparat EKG tip XD4	1
43	Radiomarres KROT-M	70	9	Aparat EKG tip MELIGE "EK 31"	1
44	Radiomarres A-432	6	10	Aparat EKG Helvet Pakard 4 kanalesh	1
45	Radiomarres 302	6	11	Apart EKG tip Minohor M3	1
46	Radiomarres HR-23	5	12	Aparat EKG Pejsmeker	1
47	Radiomarres SO-11	14	13	Aparat Difibrilator me monitor tip PE 300	1
48	Radiomarres SO-15	11	14	Respirator "Francez"	5
49	Radiomarres SO-14	7	15	Shiringe elektrike CE 200	1
50	Radiomarres SO-20	2	16	Aparat EKG	1
51	Radiomarres SO-22	1	17	Inhalator	6
52	Radiomarres SO-24	2	18	Ventilator	1
53	Radiomarres R-311(A-148)	16	19	Sterizilator elektrik	2
54	Radiomarres R-312 (A-149)	13	20	Aparat narkoze	2
55	Radiomarres R-310	22	21	Elektrobisturi te ndryshme	4
56	Radiomarres 64	10	22	Respirator te ndryshem	1
57	Radiomarres 6011	20	23	Aparat r/geni 3 kanalesh	1
58	Radiomarres 5013	10	24	EKO abdominale me sonde 45	1
59	Radiomarres 116	4	25	Aparat EKG te ndryshme	1
60	Radiomarres 91	8	26	Bronko fazo skop	1
61	Radiomarres 601C	6	27	Termostat elektrik	5
62	Radiomarres KV-13A	1	28	Banjomori elektrike	9
63	Radiostacion 102E	8	29	Centrifuga elektrike	13
64	Radiostacion 105	2	30	Mikroskop	13
65	Radiostacion RASKV	1	31	Stufe elektrike tharese	1
66	Radiostacion AR-18	1	32	Aparat aerosteril	7
67	Radiostacion RSBF-3	1	33	Aparat FEK	2
68	Radrizator ng: akumulatoresh	10	34	Autoskllav elektrik i vogel	2
			35	Defibrilator Melige	1
69	Trasmiter KT2-110/IBZH-10	8	36	Llampe bactericide US	1
70	Teleshkrues DSY	4	37	Reflektor salle operacioni	1
71	Teleshkrues T2CR	31	38	Ventilator BEAR	2
72	Teleshkrues T100	40	39	Ventilator 6400 ST me aksesor	1
			40	Respirator "EOLE"	4
			41	Shiringe elektrike	3
73	Stabilizator VR-304	5	42	Aspirator kirurgjikal	1
74	Stabilizator VR-305	5	43	Pompe infuzioni PP 50	1
75	Valmates heterodin PXZ-2A	1	44	Pompe difuzioni	1
NR	**LISTA E PAISJEVE TE REP.USHT. 5011 TIRANE**	**SASIA**	45	Frigorifer mjeksor te ndryshme	3
1	Aparat transfuzioni portative	1	46	Distilator 5 litra	1

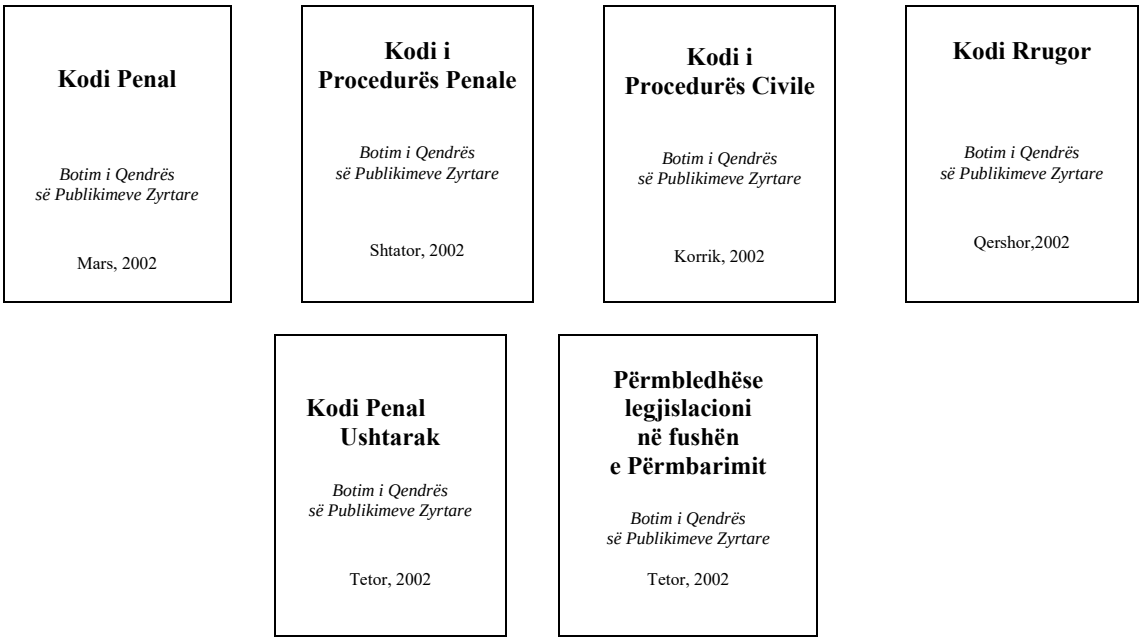
2	Aparat Ronntgeni	1	47	Koagolator per terrene	2
3	Aparat Ronntgeni ne 5 arka	1	48	Peshore elektrike	1
4	Llampe rontgeni	1	49	Peshore teknike	1
5	Sterizator elektrik	23	50	Termostat bakteorologjik elektronik	1
6	Sterizator zjarri	79	**NR**	**LISTA E TEKNIKES SE ZBULIMIT TE REP.USHT.1050**	**SASIA**
7	Aerosteril	2	1	Aparate fotografik Ekzakata	1
8	Aparat allcie	1	2	Aparate fotografik Lajka	1
9	Aparat destilimi	4	3	Aparat zmadhimi 13x18	1
10	Aparat jonokembyes	2	4	Aparat zmadhimi 24x36	1
11	Aparat Ultraviolet	10	5	Aparat zmadhimi 6x9 me tre objektiva	1
12	Aparat UVC	1	6	Aparat studio 13x18	1
13	Aparat Autoanalizator	1	7	Aparat zmadhimi Durst	1
14	Autoskllav elektrik	1	8	Aparat riprodhimi cinkografik	1
15	Baze per instrumenta	44	9	Aparat kuarci	1
16	Bazament per trans. oksigjeni	1	10	Aspirator	3
17	Bllok metalik per oksigjen	1	11	Centrifuge	1
18	Element sterilizimi	12	12	Kopiram stampimi pneumatic	1
19	Llampe operacioni	2	13	Kopiram stampimi me korent	1
20	Vaske larje filmash	2	14	Makine shtypi pedaline	1
			15	Makine birosje	1
	LISTA E PAJISJEVE TE ISH DREJTORISE SE SHIU-T		16	Makine qepje me tel	1
21	Pajisje Qendrore BRG Fm-401	1	17	Makine prerje leter Maximo	1
22	Pajisje radiofonike dhenes-marres	8	18	Makine gdhendese	1
23	Antena makine te vogla	4	19	Makine vullkanizimi	1
24	Antena makine te medha	4	20	Makine freze xingoje	1
			21	Mikroskop	1
			22	Makine per prerje xingoje	1
			23	Objektiv per Lajka	2
			24	Raster xingografike 13x18	2
			25	Stampatrice 60x90	1
			26	Stampatrice 24x30	1
			27	Shaptilograf 6	1
			28	Torkjo litrografike	1
			29	Aparat per riprodhim dokumentash	1
			30	Aparat per larje filmi	1
			31	Aparat analizash kuarci	1
			32	Aparat fotografik te ndryshme	12
	LISTA E MJETEVE TE TRANSPORTIT	**SASIA**	33	Aparat distilimi	1
Nr	**Automjete,terheqes,speciale luftarake**		34	Aparat Multiblic	1
1	Kamiona te mesem (Zil-157)	373	35	Aparat Poljet	1
2	Kamiona te lehte (Gaz-63)	445	36	Makine offset 313	1
3	Autourahedhese (Zil-157)	23	37	Aparat fotografik Ekzakta	1

4	Autoradio (Gaz-63,Zis-150,Zis-157)	19	38	Aparat fotografik Lajka	1
5	Autolokator Zil-157	8	39	Aparat zmadhimi 13x18	1
6	Autozbulim Fotometri Zil-164	4	40	Aparat zmadhimi 24x36	2
7	Autodegazus (Zil-157,Gaz-63)	27	41	Aparat zmadhimi 6x9	1
8	Terheqes T60/ATS	51			
	Shuma	**950**		**LISTA E MJETEVE TE TRANSPORTIT**	**SASIA**
Nr	**Automjete per transport personeli**		Nr	**Automjete speciale**	
1	Autovetura te zakonshme (2x4)	5	1	Autoshtypshkronje (Zil-157)	3
2	Autovetura rikornicioni (4x4)	26	2	Autopastruese (Zil-157,Gaz-63)	8
3	Mikrobuza 8-12 vende	3	3	Autosonde (Zis-150)	3
4	Autobuza 2-30 vende (Zis-150,Gaz-51)	7	4	Autosharre AES (ZIS-150)	1
5	Autobuza 40-50 vende (Skoda RT-706)	11	5	Autoambulance (ARO,BJ,212)	6
6	Kamiona te lehte (Gaz-63)	18	6	Autobot karburanti (Zis-150)	16
7	Kamiona te mesem (Ifa,Zis-150)	51	7	Autobot uji (Zis-150)	1
8	Motorcikleta (EM-72,Java-250)	9	8	Autovinca te mesem (Zis-150,Zil-157)	3
	Shuma	**130**	9	Autovinca te rende(ADK, L.VerdheQ.2/8)	6
			10	Autooficine (Zil-157)	22
Nr	**Automjete per transport materialeve logjistike**		11	Terheqes lunore(Zis-150)	6
1	Kamiocina (Zuk,BJ-130,M 1008	36	12	Makina ngarkuese (Fadroma)	1
2	Komiona te lehte (Gaz-63,Robour)	20	13	Eskavatore te ndryshem	2
3	Kamiona te mesem(Zis-150,Skoda RT-706)	75	14	Bulldozere,Traktore	1
4	Kamiona te rende	5	15	Motorul	2
5	Kamiona V.SH. te mesem (Zis-150)	3	16	Kamion prozhektore (Zis150)	12
6	Kamiona V.SH. te rende (Skoda)	1	17	Speciale MFA,MFO,MLA,MFK,(Zil-150)	16
7	Traktor me rrota (zetor)	2	18	Stacion zbulimi Ajror SRLC (Zil-157)	2
8	Rimorkkio (autokarro) 2-5 ton	8	19	Kamion mesimor (Zis-150)	1
	Shuma	**150**	20	Auto vinçpirun	1
			21	Mina mbjellese Zil 157	3
				Shuma	**150**
				Shuma e pergjithshme e Mjeteve te Transportit	**1380**

Fletorja Zyrtare gjendet:

- në çdo njësi postare të çdo qyteti;
- pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare:
Rr.Qemal Stafa, pranë ndërtesës së Prokurorisë së Përgjithshme.

Pranë **Qendrës së Publikimeve Zyrtare** mund të gjeni:
- Kodin Penal (të azhurnuar);
- Kodin e Procedurës Penale (të azhurnuar);
- Përmbledhjen e legjislacionit në fushën e transporteve (Kodin Rrugor dhe ligjin për transportet, e azhurnuar).



U dorëzua për shtyp më 6. 1. 2003
Doli nga shtypi më 7. 1. 2003

Tirazhi: 4250 copë Formati: 60x88/8

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare
Tiranë, 2002

Çmimi: 150 lekë