



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare
www.legjislacionishqiptar.gov.al

Nr.28

2006

P Ë R M B A J T J A

		Faqe
Ligj nr.9489 datë 13.3.2006	Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në dispozitat për zhvillimin, pranimin dhe zbatimin e kërkesave të përbashkëta të aviacionit.....	921
		
Ligj nr.9495 datë 20.3.2006	Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën Ndërkombëtare për Shpëtimin, Londër, 28 prill 1989.....	931
Ligj nr.9496 datë 20.3.2006	Për ratifikimin e “Marrëveshjes ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Misionit të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK) për transferimin e personave të dënuar”.....	940

L I G J
Nr.9489, datë 13.3.2006

**PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË DISPOZITAT PËR ZHVILLIMIN,
PRANIMIN DHE ZBATIMIN E KËRKESAVE TË PËRBASHKËTA TË AVIACIONIT**

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

K U V E N D I
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në dispozitat për zhvillimin, pranimin dhe zbatimin e kërkesave të përbashkëta të aviacionit.

Neni 2

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

**Shpallur me dekretin nr.4817, datë 28.3.2006 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë
Alfred Moisiu**

**DISPOZITAT MBI ZHVILLIMIN, PRANIMIN DHE ZBATIMIN E KËRKESAVE
TË PËRBASHKËTA TË AVIACIONIT**

Meqenëse:

- Objekti i Konferencës së Aviacionit Civil European (ECAC) përfshin nxitjen e sigurisë së Aviacionit Civil European,
- ECAC mund të nxisë përfundimin dhe zbatimin e instrumenteve shumëpalëshe nga një numër i shteteve të tij anëtare në mbështetje të objektivave të tij.
- Disa autoritete të Aviacionit Civil European kanë filluar në vitin 1970 të bashkëpunojnë për përpunimin e përbashkët të “Kërkesave të përbashkëta të vlefshmërisë ajrore”, për të lehtësuar procesin e certifikimit të produkteve të prodhuara bashkërisht në Europë dhe importin e eksportin e produkteve brenda Europës.
- 13 Autoritete të Aviacionit Civil European kanë nënshkruar “Dispozitat mbi zhvillimin dhe pranimin e kërkesave të përbashkëta të vlefshmërisë ajrore”, referuar si “Dispozitat” e vitit 1979.
- 12 Autoritete të Aviacionit Civil European kanë nënshkruar gjithashtu “Memorandumin e mirëkuptimit mbi procedurat e vlefshmërisë ajrore në të ardhmen” referuar si “MM” i vitit 1987.
- Bashkëpunimi ka filluar tashmë për disa produkte ndërmjet Autoriteteve të Aviacionit Civil European për të përpunuar bashkërisht problemet teknike të nevojshme për këto autoritete në përputhje me kërkesat JAR.

Duke marrë parasysh:

- përfitimet e një përafrimi europian për arritjen e një niveli të lartë e të qëndrueshëm të sigurisë dhe vendosjen e një baze për konkurrin të drejtë në Europë dhe në botë;
- detyrat e shteteve sipas detyrimeve të tyre si nënshkrues të Konventës mbi Aviacionin Civil Ndërkombëtar të 7 dhjetorit 1944 (e njohur si Konventa e Çikagos);
- Objektivat e ECAC të cilat sigurojnë kuadrin për veprimtari të koordinuar në fushën e aviacionit civil në Europë.
- anëtarësimi në ECAC, i cili përfshin të gjitha vendet e Komunitetit European dhe nevojën për të vendosur procedura konsistente me ato që rezultojnë nga Traktati i Komunitetit European dhe Akti i Vetëm European;
- rekomandimet e bëra nga Parlamenti European dhe Këshilli i Europës për të arritur një koordinim

më të mirë në sigurinë e aviacionit europian;

- kërkesat e vendosura nga prodhuesit dhe mbështetja e madhe e tyre dhe e shoqërive ajrore për një lëvizje drejt arritjes së integritetit të bashkuar europian në fushën e sigurisë së avionëve civilë;

- mbështetjen e shprehur në MM të vitit 1987 për një strukturë më të integruar që të merret me problemet e sigurisë së avionit civil në Europë;

- vendimin e ECAC që të pranojë Autoritetet e Përbashkëta të Aviacionit (JAA) si një organizëm i asociauar i ECAC;

drejtorët e përgjithshëm që përfaqësojnë palën e Autoriteteve të Aviacionit Civil, kanë vendosur sa më poshtë, me qëllim zbatimin e tyre në masën që ata janë të autorizuar sipas ligjeve të tyre kombëtare.

Përkufizimet (për qëllimet e këtyre Marrëveshjeve)

a) i) “Produkt” nënkupton avion civil, motor, helikë ose pajisje;

ii) “Pajisje” nënkupton çdo instrument, pajisje, mekanizëm, aparat ose aksesori që përdoret ose ka për qëllim të përdoret gjatë kryerjes së fluturimit të një avioni, që është instaluar ose do të instalohet në të, ose i vendoset një avioni civil, por që nuk është pjesë e një fjuzelazhi, motori ose helike;

iii) “Komponent” nënkupton një material ose pjesë të montuara, që nuk janë të përfshira në pikat (i) ose (ii), për përdorim në avionë civilë, motorë, helika ose pajisje.

b) “Autoritet” nënkupton një palë të Autoritetit të Aviacionit Civil dhe “autoritete” nënkupton të gjitha palët në Autoritetin e Aviacionit Civil.

c) “Konstatime” nënkupton që nëse sipas ligjit dhe procedurave kombëtare, aplikanti për certifikim plotëson kërkesat. Autoriteti “konstaton” se këto kërkesa janë përmbushur d.m.th. konstatimet janë përmbushur.

d) “Certifikim” (i produktit, shërbimit, organizimit, individit) nënkupton njohjen ligjore që një produkt apo shërbim, organizëm ose individ i tillë përmbush kërkesat e aplikimit. Një kërkesë e tillë përfshin dy aktivitete:

i) kryerja e kontrollit që nga ana teknike produkti, shërbimi, organizmi ose individ përmbush kërkesat e aplikimit; ky veprim referohet si kryerje e konstatimit teknik;

ii) kryerja e njohjes formale të përmbushjes së kërkesave me anë të lëshimit të një certifikate, licence, miratimi ose dokumenti tjetër të kërkuar nga ligjet kombëtare dhe procedurat; ky veprim referohet si kryerje e konstatimit teknik.

Nëse në tekst nuk është specifikuar ndryshe “certifikim” nënkupton aplikimin e kërkesave të JAR.

e) “Aplikant” nënkupton një individ ose një shoqëri që kërkon nga autoritetet kryerjen e certifikimit për produkte, shërbime, organizma ose individë.

f) “Kërkesa shtesë për importin” nënkupton një kërkesë teknike që autoriteti i një vendi, ku aplikanti kërkon të certifikohet (vendi importues), gjykon të nevojshme që të shtojë në kërkesat teknike të aplikuara nga autoriteti i vendit në të cilën aplikanti ka marrë certifikatën për ruajtjen e nivelit të sigurisë, e cila duhet të merrej nëse produkti, shërbimi, organizmi ose individ ka qenë certifikuar nga autoriteti i vendit importues sipas kërkesave të tij të aplikimit.(1)

g) “Kusht i veçantë” nënkupton çdo kusht për një produkt të dhënë, shërbim, individ ose organizëm për të cilin autoriteti e konsideron të nevojshëm të shtojë kërkesat teknike të certifikata e tij aktuale sipas situatave ose karakteristikave jo të menjëhershme për atë produkt, shërbim, individ ose organizëm nga kërkesat e certifikuara të aplikimit aktual.

(1) “Kushtet e veçanta” të përkufizuara në nenin 4 të Marrëveshjes shumëpalëshe mbi certifikimin e vlefshmërisë ajrore për avionët e importuar të datës 22 prill 1960, janë përfshirë në këtë përkufizim të kërkesave shtesë për import të cilat përputhen me përkufizimin që përmban marrëveshja dypalëshe që shumica e autoriteteve kanë me Shtetet e Bashkuara të Amerikës.

(2) Një kusht i veçantë, siç është përkufizuar këtu, në rastin e importit, bëhet “shtesë kërkesë për import” siç është përkufizuar më lart, nëse kërkesa të tilla nuk ekzistojnë në kërkesat e aplikuara nga autoriteti i vendit prodhues.

h) “Kodi i vetëm” quhet ai kod që përdoret ekskluzivisht nga një vend për të certifikuar produktet, shërbimet, individët ose organizmat, ose nga vetë operatorët kombëtarë (p.sh. avioni i regjistruar në një vend i përdorur nga operatorët kombëtarë, shërbimet e siguruara për një avion të tillë, personeli i punësuar për një avion të tillë ose organizmat që kontribuojnë për projektimin, prodhimin, mirëmbajtjen ose operimin e tyre).

1. TË PËRGJITHSHME

Autoritetet marrin përsipër për të bashkëpunuar në të gjitha aspektet që lidhen me sigurinë e avionit, në veçanti me projektimin, prodhimin, vazhdueshmërinë e vlefshmërisë, mirëmbajtjen dhe operimin, për të siguruar një nivel të lartë sigurie në të gjitha shtetet anëtare, për të shmangur dublimin e

punës ndërmjet autoriteteve dhe për të lehtësuar këmbimin e produkteve, shërbimeve dhe individëve jo vetëm ndërmjet autoriteteve, por edhe ndërmjet autoriteteve dhe të tjerëve.

Për këtë qëllim ata janë bashkuar në një organizëm të asociuar të ECAC, i quajtur JAA (Autoritetet e Përbashkëta të Aviacionit) për të zhvilluar, miratuar dhe zbatuar kërkesat e JAR, si dhe për të dhënë vetëm një herë të gjitha konstatimet teknike në ato fusha, ndërkohë që do të merren autoritetet vendase me konstatimet ligjore.

2. FUNKSIONET E JAA

Autoritetet do të mbështeten tek JAA për të kryer funksionet e mëposhtme:

a) Zhvillimin e mëtejshëm, me atë të konsultimeve dhe publikimin e kërkesave të aviacionit të përbashkët (JARs) për t'u përdorur nga autoritetet në fushën e projektimit, prodhimit, mirëmbajtjes dhe operimeve siç është theksuar në shtojcën 1; JAA do të krijojë gjithashtu kushte të veçanta të zbatueshme.

b) Të përcaktojë, sa më shpejt të jetë e mundur, strukturën e përgjithshme të të gjithë serive të publikimeve të JARs dhe qëllimin e çdo JAR, që çdo autoritet të mund të përshtasë këtë strukturë dhe të punojë për të hequr, sa më shpejt të jetë e mundur, variantet kombëtare ose ndryshimet rregullatore kombëtare me qëllim që çdo JAR i veçantë ekzistues të unifikohet si i njëjti kod për të gjitha vendet pjesë në JAA dhe të mos kryhen ndryshime të mëtejshme të rregulloreve kombëtare.

c) Të vendosë procedurat bazë në përdorimin e burimeve të autoriteteve që:

i) lejojnë përdorimin e një serie të vetme të konstatimeve teknike në fushën e projektimit, prodhimit, mirëmbajtjes dhe operimeve në favor dhe të pranueshme për të gjitha autoritetet;

ii) përfshijnë masat praktike për të bërë vetëm një herë konstatime teknike në favor të të gjitha autoriteteve (shih shtojca 2). Këto masa mund të përfshijnë pranimin e konstatimeve teknike të bëra nga industria, kur industria është konform me standardet e pranuar dhe të miratuara;

iii) kryerjen e certifikimit fillestar (të produkteve, shërbimeve, organizmave ose individëve), si dhe të vazhdimësisë së standardeve të sigurisë në shërbim.

d) Të vendosë procedura administrative dhe teknike, të cilat do të kërkojnë një mënyrë të vetme administrative për çdo aplikim dhe që do të zëvendësojnë dokumentet ekzistuese administrative kombëtare vetëm me një procedurë të vetme sipas ligjeve kombëtare dhe procedurave të çdo autoriteti.

e) Të përpushtojë (në përputhje me procedurat e pranuar në paragrafin 2 (c)) konstatimet teknike të nevojshme që të jenë në përputhje me JARs.

f) Të kryejë në favor të një vendi importues joanëtar të JAA, në rastin kur produktet, shërbimet, individët ose organizmat e certifikuar nga një prej autoriteteve (vend eksportues) kërkojnë kryerjen e certifikimit nga një vend joanëtar i JAA, detyrat teknike të vendosura sipas detyrimeve të autoritetit të vendit eksportues.

g) Të shqyrtojë praktikën dhe formën e një Autoriteti të Aviacionit të Përbashkët European në lidhje me fushat e projektimit dhe prodhimit, mirëmbajtjes dhe operimit të tyre.

3. DETYRAT E AUTORITETEVE

Autoritetet:

a) Do të marrin pjesë në procesin e hartimit të rregullave të përcaktuara në paragrafin 2 (a) dhe angazhohen tërësisht për të siguruar ekspertë brenda grupeve të ndryshme të përfshira në këtë proces.

b) Do të miratojnë strukturën e të gjitha serive të publikuara të JAR të ardhshëm dhe miratojnë sa më shpejt JARs ekzistues si kodet e vetëm.

Ndërkohë në kodin administrativ kombëtar mund të bëhen parashikime për produktet, shërbimet, organizmat ose individët që kanë pranuar kode të tjera për përdorim në atë vend. Në të tilla raste, ai shtet njihet se detyrimet dhe burimet e JAA do të përqendrohen vetëm në ato produkte, individë, organizma ose shërbime në fushën e certifikimit, mirëmbajtjes ose operimit në ose për të cilën JARs do të mund të aplikohet; detyrimet dhe burimet e JAA nuk do të përqendrohen tek ato produkte, individë, organizma ose shërbime në ose për të cilat mund të jenë të zbatohen kodet e tjera kombëtare. Kështu që lidhjet e avantazhit për t'u përdorur nga JARs (të tilla si lehtësirat e këmbimit) nuk do të zbatohen për produktet, personat, organizmat ose shërbimet të mbuluara nga një kod tjetër se një JAR.

SHËNIM. Çdo autoritet ka për qëllim të tërheqë çdo parashikim për kodet e ndryshme nga JAR, kur procedurat e vendosura për të kontrolluar përputhjen e produkteve, shërbimeve, individëve ose organizmave me JAR, gjykohen të plotësojnë anën teknike dhe të përdorimit në kohë; d.m.th. kur ai autoritet vlerëson se procedurat janë të tilla që lejojnë përmbushjen e detyrimeve të tij kombëtare si Autoritet i Aviacionit Civil dhe arritjet në afatet e caktuara duke përdorur vetëm JARs. Certifikimi i produkteve të importuara nga palët joanëtare të JAA është po aq i rëndësishëm sa edhe besimi se sistemi i JAA si një i tërë mund të sigurojë asistencë për çdo autoritet, në mënyrë të veçantë ato me një nivel të ulët stafi dhe/ose ekspertize.

Autoriteti mund të shmanget nga JARs në lidhje me kodin e vetëm:

- pas kërkesës nga autoriteti i një vendi joanëtar të JAA për të kryer certifikimin e një kodi për produktet, shërbimet, organizmat ose individët që do të punësohen nga ai vend, ndryshe nga ai i JAR;
- në rast qiradhënie charteri ose ndërimi të avionit i cili do të futet në operim nga një transportues joanëtar i JAA sipas parashikimeve të anekseve 6&8 të ICAO-s (dhe) të përshkruar në nenin 83 bis të Konventës së Çikagos.

Në këto raste autoriteti respektiv ka të drejtën të kryejë certifikimin e tij në vend të një certifikimi sipas procedurave dhe kodit të pranuar nga JAA.

Në një rast të jashtëzakonshëm, kur procedurat dhe rregullat e JAA i duken si jo të papërshtatshme një nënshkruesi për këtë rast të veçantë, ky nënshkrues duhet të diskutojë rastin me palët e tjera dhe të pranojë bashkë me ta procedurat dhe rregullat e duhura.

c) Do të deklarojnë të gjitha ndryshimet rregullatore kombëtare të JARs ekzistues (pavarësisht se rrjedhin nga një ndryshim teknik ose nga një ndryshim në strukturë ndërmjet serive të publikuara të JAR dhe kodeve të tyre kombëtare) dhe do të angazhohen për të eliminuar këto ndryshime rregullatore kombëtare ose futjen e tyre në JAR e duhur.

d) Do të marrin pjesë në përcaktimin e procedurave për konstatimet teknike për t'u hartuar vetëm një herë në mënyrë të pranueshme nga të gjitha autoritetet.

e) Do të pranojnë këto procedura dhe përdorimin ekskluzivisht të tyre, kur kontrollojnë përputhjen me JARs dhe caktimin e skuadrave të tyre në JAA.

f) Bërjen ligjore pa vonesë të konstatimeve për këto produkte, shërbime, organizma ose individë që janë në përputhje me JAR respektive (derisa ato të jenë hequr, për çdo ndryshim rregullator kombëtar i mbetur).

g) Do të paguajnë pjesën e tyre të buxhetit të JAA Qendror (shih paragrafin 5) dhe të sigurojnë stafin për JAA Qendror.

4. ORGANIZIMI DHE PROCEDURAT

a) JAA kontrollohet nga Komiteti i JAA, i cili është nën varësinë e Konferencës Plenare të ECAC dhe raporton në Bordin e Drejtorëve të Përgjithshëm të JAA (këtej e tutje "Bordi i JAA").

b) Bordi i JAA do të marrë në konsideratë dhe do të rishikojë politikat e përgjithshme dhe objektivat afatgjatë të JAA. Funksionet e tij përfshijnë në veçanti:

- të vendosin mbi çështjet në lidhje me marrëdhëniet ndërmjet JAA dhe shteteve, KE-së ose organizatave ndërkombëtare;
- të vendosin mbi çdo amendament të këtyre dispozitave, në përputhje me paragrafin e 9-të të mëposhtëm;
- të vendosin mbi pranimin e anëtarëve të rinj të JAA, në përputhje me paragrafin e 6-të të mëposhtëm;
- të vendosin mbi masat që duhen të merren në rastin e një anëtari që nuk përmbush detyrimet dhe angazhimet që janë të detyrueshme me nënshkrimin e këtyre dispozitave.

Në raste të tilla zbatohen procedurat e mëposhtme:

- i) do të njoftohet anëtari përkatës me anë të një paralajmërimi ose deklarate me shkrim;
- ii) procedura do të lejojë anëtarin përkatës që të parashtrijë rastin e tij (me shkrim ose gjatë një mbledhjeje);
- iii) vendimi nuk do të merret më shpejt se 8 javë pas njoftimit të parë me shkrim;
- iv) çdo masë që mund të merret në mënyrë direkte ndaj një anëtari, ose që mund të revokojë privilegjin e një këmbimi ose njohje të një serie të tërë të produkteve, shërbimeve, individëve ose organizmave të vendit të këtij anëtari, duhet të bihet dakord nga dy të tretat e anëtarëve të bordit të JAA;
- v) vendimi mbi masat e marra do të pasqyrojë datën e hyrjes në fuqi.

c) Komiteti i JAA përbëhet nga një anëtar për çdo autoritet. Komiteti i JAA është përgjegjës për zbatimin teknik dhe administrativ të këtyre dispozitave. Funksionet e tij specifike përshkruhen në aneksin 3.

d) Marrëdhëniet ndërmjet JAA dhe ECAC janë në përputhje me parashikimet e ECAC në lidhje me organizmat e asociuara në ECAC.

e) Stafi i JAA përbëhet nga ekspertë të autoriteteve me kohë të plotë me shkëputje ose jo të pjesshme dhe ndihmohet nga sekretariati i JAA, i cili ka zëvendësuar ish-sekretariatit e JAR.

f) Për qëllim të këtyre dispozitave pjesa e JAA e përbërë nga personat që punojnë me kohë të plotë është quajtur JAA Qendror.

g) Organizimi dhe struktura e JAA është përkufizuar dhe miratuar nga Komiteti i JAA.

h) Organizimi dhe struktura mund të ndryshohen nga Komiteti i JAA me anë të një marrëveshjeje

me dy të tretat e maxhorancës.

i) Të drejtat e Komitetit të JAA, sipas paragrafit 4(g) dhe 4(h) të mësipërm, nuk përfshijnë strukturën dhe organizimin e Bordit të JAA dhe të vetë Komitetit të JAA.

5. BUXHETI

a) JAA do të përgatisë një skemë të rimbullimit të kostos nga aplikantët. Kjo skemë do të paraqitet dhe do të hyjë në përdorim brenda 5 vjetëve.

b) Para përcaktimit të kësaj skeme:

- buxheti i JAA Qendror miratohet për çdo vit dhe ndahet nga autoritetet sipas një tablele të miratuar (shih shtojcën 4);

- çdo autoritet do të përballojë koston dhe shpenzimet për ekspertët e tij pjesëmarrës në grupet e studimit ose skuadrat dhe mund të vendosë detyrimet për aplikantin, në përputhje me praktikat kombëtare, p.sh.për certifikimin, licencimin ose miratimet.

6. ANËTARËSIMI

a) Anëtarësimi në JAA është i hapur për Autoritetet e Aviacionit Civil të shteteve anëtare të ECAC me kusht që:

- Autoriteti ka nënshkruar dispozitat e mëparshme të vitit 1979 dhe MM të vitit 1987 para datës së nënshkrimit të dispozitave aktuale;

- Autoriteti i sqaron JAA sistemin, metodat dhe praktikat e tij në fushën e projektimit, prodhimit, mirëmbajtjes dhe operimeve;

- Autoriteti vepron sipas termave dhe detyrave të vendosura në këto dispozita, duke përfshirë procedurat e pranura nga JAA;

- Aplikimi i tij pranohet nga 2/3 (dy të tretat) e Bordit të JAA.

b) Data e hyrjes së aplikimit do të vendoset nga Bordi i JAA kur:

- janë bërë të qarta praktikat e punës së aplikantit;

- janë bërë ndryshimet e nevojshme për përdorim të JAR-s brenda këtij shteti me anë të të cilave vendoset drejtësi dhe qëndrueshmëri me palët e tjera, duke bërë të mundur shkëmbimin e produkteve, shërbimeve ose individëve ose besueshmëri të organizmave.

c) Gjatë periudhës para anëtarësimit, JAA do të caktojë kohë dhe do të sigurojë trajnime dhe mbështetje ashtu siç bën për anëtarët e tij me të drejta të plota.

7. FILLIMI I OPERIMIT

Këto dispozita fillojnë operimin në:

a) 1 tetor 1990 për palët që e kanë nënshkruar para 30 shtatorit 1990;

b) një datë të pranuar nga palët për ata anëtarë të rinj, të cilët i plotësojnë kushtet për anëtarësim.

Për nënshkruesit e këtyre dispozitave ata do të zëvendësojnë dispozitat mbi zhvillimin dhe pranimin e kërkesave të përbashkëta të vlefshmërisë ajrore të datës 21 mars 1979, memorandumit e mirëkuptimit mbi procedurat e vlefshmërisë ajrore në të ardhmen të datës 19 qershor 1987 dhe dispozitat mbi zhvillimin, pranimin dhe zbatimin e kërkesave të një aviacioni të përbashkët të datës 6 dhjetor 1989.

8. REGJISTRI I PALËVE

Regjistri i autoriteteve të palës do të ruhet nga sekretaria e ECAC.

9. AMENDIMI I KËTYRE DISPOZITAVE

Këto dispozita mund të amendohen nga autoritetet e palës në kohën e duhur. Çdo palë mund të propozojë një amendament të këtyre dispozitave. Çdo propozim i amendamentit duhet t'u dërgohet me shkrim të gjitha autoriteteve. Vendimi i pranimi të një amendamenti kërkon një maxhorancë prej 2/3 (dy të tretav) bordit të JAA dhe mund të bëhet jo më shpejt se 8 javë, pasi është dërguar propozimi i parë me shkrim. Kur miratohet amendamenti, autoritetet do të bien dakord gjithashtu për datën në të cilën amendamenti do të hyjë në fuqi.

10. SHTOJCAT DHE ANEKSET

Shtojcat dhe anekset e mëtejshme mund t'u shtohen dispozitave aktuale ose të amendohen nga një shumicë prej 2/3 (dy të tretave) të Komitetit të JAA. Procedura për propozimin dhe amendimin e shtojcave dhe anekseve përcaktohet nga Komiteti i JAA. Anekset, shtojcat dhe amendamentet e miratuara do të ruhen nga sekretaria e ECAC-ut.

11. TËRHEQJA

Përveç rastit të tërheqjes për shkak të mospranimit të një amendamenti (shih paragrafin 9 më sipër), që mund të jetë e menjëhershme, çdo autoritet mund të tërhiqet nga këto dispozita duke njoftuar me

shkrim një vit përpara sekretariatit e ECAC-ut, i cili informon autoritetet e tjera për një tërheqje të tillë. Çdo autoritet që tërhiqet nga këto dispozita duhet të ruajë, gjatë periudhës së vendosur sipas kërkesave të aviacionit të përbashkët, arkivat në lidhje me punën e pranuar nga të gjitha autoritetet për t'ua vënë në dispozicion këtyre autoriteteve në rast se e kërkojnë.

Për Autoritetin e Aviacionit Civil.....	
(Austri)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Administratën Aeronautike.....	
(Belgjikë)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Departamentin e Aviacionit Civil.....	
(Qipro)	Drejtor
Për Administratën e Aviacionit Civil	
(Danimarkë)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Bordin Kombëtar të Aviacionit.....	
(Finlandë)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.....	
(Francë)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Ministrinë Federale të Transportit, Aviacionit&Hapësirës.....	
(Republika Federale Gjermane)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Autoritetin e Aviacionit Civil.....	
(Greqi)	Drejtor
Për Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.....	
(Hungari)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.....	
(Islandë)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Departamentin e Turizmit dhe Transportit.....	
(Irlandë)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.....	
(Itali)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.....	
(Luksenburg)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Administratën e Aviacionit Civil.....	
(Maltë)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Shërbimin e Aviacionit Civil.....	
(Monako)	Shefi i Shërbimit të Aviacionit Civil
Për	
Rijksluchtvaardienst.....	
(Holandë)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Administratën e Aviacionit Civil.....	
(Norvegji)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Inspektoratin e Përgjithshëm të Aviacionit Civil.....	
(Poloni)	Inspektor i Përgjithshëm
Për Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.....	
(Portugali)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.....	
(Spanjë)	Drejtor i Përgjithshëm
PërLuftfartsverket.....	
(Suedi)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Zyrën Federale për Aviacionin Civil.....	
Zvicër	Drejtor
Për Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.....	
(Turqi)	Drejtor i Përgjithshëm
Për Autoritetin Aeronautik.....	
(Mbretëria e Bashkuar)	Zv/Sekretar, Drejtoria Ndërkombëtare e Aviacionit Departamenti i Transportit

Për Departamentin e Aviacionit Civil.....
(Jugosllavia) Zëvendësresident

11 bis Qipro, 11 shtator 1990
Addendum Paris, 20 prill 1993

Për Administratën e Aviacionit Civil.....
(Bullgari) Drejtor i Përgjithshëm
Për Ministrinë e Transportit dhe Telekomunikacionit.....
(Kroaci) Zv/Ministri për Aviacionin Civil
Për Administratën e Aviacionit Civil.....
(Republika Çeke) Drejtor
Për Departamentin e Aviacionit Civil.....
(Lituani) Drejtor
Për Departamentin e Aviacionit Civil.....
(Rumani) Sekretar i Shtetit
Për Administratën e Aviacionit Civil.....
(Sllovaki) Drejtor
Për Autoritetin e Aviacionit Civil.....
(Slloveni) Drejtor

11 ter Qipro, 11 shtator 1990
Addendum Paris, 1 korrik 1998

Për Departamentin e Përgjithshëm të Aviacionit Civil.....
(Armeni) Drejtor i Përgjithshëm
Për Administratën e Aviacionit Civil.....
(Estoni) Drejtor i Përgjithshëm
Për Administratën e Aviacionit Civil.....
(Letoni) Drejtor i Përgjithshëm
Për Administratën Shtetërore të Aviacionit Civil.....
(Moldavi) Drejtor i Përgjithshëm
Për Drejtorinë e Përgjithshme të Aviacionit Civil.....
(Ish-Republika Jugosllave e Maqedonisë) Drejtor i Përgjithshëm

11 quater Qipro, 11 shtator 1990
Addendum Paris, 20 dhjetor 2001

Për Departamentin e Përgjithshëm të Aviacionit Civil.....
(Shqipëri) Drejtor i Përgjithshëm
Për Ministrinë e Transportit.....
(Ukrainë) Ministër

SHTOJCA I E DISPOZITAVE ZHVILLIMI DHE PUBLIKIMI I KËRKESAVE

a) Autoritetet do të bashkëpunojnë për të arritur kuptimin e përbashkët dhe të detajuar të kërkesave, dhe atje ku është e nevojshme, mënyrat e pranueshme të përmbushjes dhe interpretimin e tyre, referuar “Kërkesave të Aviacionit të Përbashkët” (JARs).

Ata gjithashtu do të bashkëpunojnë për të përcaktuar kushtet specifike dhe për të pranuar kërkesat shtesë të aplikuara për importin.

b) Këto kërkesa do të mbulojnë të gjitha fushat në lidhje me sigurinë teknike të aviacionit dhe operimit të sigurt të avionit, në veçanti:

Projektimi dhe prodhimi i produkteve dhe komponentëve.

- Mirëmbajtja dhe përdorimi i këtyre produkteve, pajisjeve dhe komponentëve.

- Kompetenca e personave dhe organizmave përgjegjës për projektimin, prodhimin dhe mirëmbajtjen e produkteve, pajisjeve dhe komponentëve dhe për operimin e avionit.

c) Autoritetet gjithashtu do të bashkëpunojnë për hartimin e kërkesave dhe procedurave administrative referuar JAR, në mënyrë që çdo aplikant të përdorë një dokument të vetëm administrativ dhe një seri procedurash dhe praktikash për çdo aplikant të një prej autoriteteve.

d) Për zhvillimin e JARs, JAA:

- do të marrë parasysh detyrat dhe detyrimet sipas Konventës së Çikagos;

- do të konsultojë palët për të cilat këto kërkesa do të zbatohen;

- do të marrë parasysh kode të tjera të aviacionit të tilla që të lehtësojnë këmbimin e produkteve, shërbimeve ose besueshmërinë mbi organizmat, ndërmjet vendeve të JAA dhe vendeve të tjera në botë.

e) Autoritetet do të caktojnë ekspertët e nevojshëm, të cilët do të mblidhen dhe organizojnë punën sipas procedurave të pranuar nga Komiteti i JAA.

f) JAA publikon kërkesat e Aviacionit të Përbashkët (JARs) me datat korresponduese të hyrjes në fuqi.

SHTOJCA II E DISPOZITAVE

ZBATIMI I PËRBASHKËT I JAR DHE KRYERJA E PËRBASHKËT E CERTIFIKIMIT

a) Autoritetet do të marrin të gjitha masat e nevojshme në mënyrë që çdo konstatim teknik në fushën e projektimit, prodhimit, mirëmbajtjes ose operimeve, të mund të bëhet vetëm një herë në favor të dhe të pranueshme për të gjitha autoritetet anëtare.

JAA merr në konsideratë nevojat e të gjitha autoriteteve dhe përcakton kriteret parësore dhe metodat e punës të cilat lejojnë kryerjen e punës në një shkallë kohore të pranueshme.

b) Aktiviteti teknik konsiston kryesisht në mbledhjen e të gjitha konstatimeve teknike të nevojshme për certifikimet e ndryshme, p.sh. lëshimin e certifikatave tip, certifikatat e vlefshmërisë ajrore, certifikatat e konformitetit, licencat, miratimet dhe autorizimet e individëve, organizmave ose shoqërive ajrore, miratimet e manualeve. Aktiviteti teknik përfshin të gjithë aktivitetin në drejtim të vlefshmërisë ajrore, vazhdimësisë së vlefshmërisë ajrore, mirëmbajtjes dhe operimit.

c) JAA, për raste specifike, mund të përjashtojë disa aplikime, atëherë kur aktiviteti i Autoriteteve Kombëtare është më efektiv (p.sh. në raste të tilla si përzgjedhjen e produkteve të vjetra).

d) JAA zhvillon procedurat e punës për aktivitete të ndryshme; ai konsulton autoritetet mbi këto procedura dhe kërkon pranimin e tyre-me t'u pranuar, këto procedura do të depozitohen në ECAC si një aneks i marrëveshjes aktuale.

e) Në përcaktimin e procedurave në pikën d më sipër JAA do të marrë parasysh:

- aplikimin e drejtë dhe konsistent nga të gjitha palët të kërkesave të bëra;

- kohën e një përgjigjeje të menjëhershme;

- avantazhet e një përafrimi gradual.

JAA mund të marrë në konsideratë metoda të tilla, si:

- krijimin e skuadrave të pranueshme për kryerjen e detyrave;

- rishikimin e standardizimeve nga skuadrat;

- pranimin direkt të punës së kryer nga një autoritet;

- delegimin tek industria mbi bazën e standardeve të miratuara.

SHTOJCA III E DISPOZITAVE

ORGANIZIMI I JAA

1. Të përgjithshme

JAA është pranuar nga vendimi i drejtorëve të përgjithshëm të aviacionit civil të ECAC të shteteve anëtare në 6 dhjetor 1989 si një organizëm i asociuar i ECAC, në përputhje me nenin 1(4) dhe 4(2) të Kushtetutës së ECAC.

JAA kontrollohet nga Komiteti i JAA. Ky komitet raporton te bordi i JAA. JAA përbëhet nga personel me kohë të plotë dhe kohë të pjesshme nga autoritetet e palës së dispozitave.

2. Bordi JAA

Funksionet e Bordit JAA janë përshkruar në paragrafin 4(b) të dispozitave.

3. Komiteti i JAA

Komiteti i JAA është themeluar nga autoritetet. Çdo autoritet emëron një delegat i cili mund të ketë staf dhe këshilltarë. Komiteti i JAA i kryen funksionet e mëposhtme:

a) Merr masa për përgatitjen e JAR për produktet, shërbimet, organizmat, individët, për të mbuluar të gjithë fushën e projektimit dhe prodhimit të produkteve, për vazhdimësinë e vlefshmërisë së tyre ajrore, mirëmbajtjes dhe operimit të tyre.

b) Merr masa për publikimin e JAR.

c) Merr masa për adoptimin e këtyre JARs nga të gjitha autoritetet anëtare.

d) Merr masa për zbatimin e këtyre JARs nga të gjitha autoritetet anëtare.

e) Cakton stafin për JAA, JAA Qendror ose skuadrat, grupet e punës, komitetet për kryerjen e detyrave të JAA.

f) Llogarit koston e JAA Qendror për çdo vit financiar, në përputhje me parashikimet e shtojcës 4 dhe merr masat e nevojshme për kontrollin e kësaj kostoje.

Komiteti JAA, mund të bëjë parashikime specifike për organizimin e punës, mund të krijojë një Bord Ekzekutiv. Gjithashtu mund të punojë bashkërisht me palë të ndryshme të cilat zbatojnë kërkesat e aviacionit të përbashkët dhe kështu mund të krijojnë një asamble drejtimi të përbashkët dhe borde të bashkuara të ndryshme, të cilat mund të përfshijnë përfaqësuesit përkatës të industrisë.

Gjithashtu mund t'u delegojë një pjesë të funksioneve të tij drejtorëve të caktuar në JAA Qendror.

4. JAA

JAA përfshin stafin me kohë të plotë ose të pjesshme nga autoritetet. Ata që punojnë me kohë të plotë quhen "JAA Qendror" dhe të tjerët janë anëtarë të grupeve të studimit, komiteteve, skuadrave etj., të cilët janë caktuar me qëllim që të kryejnë punën e JAA.

5. JAA Qendror

JAA Qendror përfshin sekretariatit e JAA, departamentin e certifikimit, departamentin e rregulloreve dhe në të ardhmen parashikohet që të ketë edhe departamentet e mirëmbajtjes dhe operimit.

Struktura aktuale dhe tendenca e zhvillimit në të ardhmen tregohet në skemën bashkëngjitur.

a) Termat e referencës

i) Sekretariati i JAA

Sekretariati i JAA është përgjegjës për administrimin e rregullave të punës të adoptuara nga komiteti i JAA dhe në përgjithësi për zbatimin e këtyre rregullave duke përfshirë lidhjet dhe bashkëpunimin me sekretariatit e ECAC.

Sekretariati i JAA është gjithashtu përgjegjës për organizimin, koordinimin ndërmjet bordeve të ndryshëm-Bordi i JAA, Komiteti i JAA, JSA, Bordi Ekzekutiv, Bordet e bashkuara-dhe ndërmjet departamenteve të ndryshme të JAA Qendror.

Gjithashtu u shërben bordeve dhe komiteteve të mësipërme.

ii) Departamenti i Certifikimeve (në projektimin dhe prodhimin)

Departamenti i certifikimit është përgjegjës për të bërë propozimet për procedurat e punës, për zbatimin e kërkesave të aviacionit të bashkuar dhe për të minimizuar dublimin e punës teknike tek të gjitha autoritetet anëtare.

Gjithashtu është përgjegjës për aplikimin konsistent të procedurave të pranura në ushtrimet aktuale.

Departamenti i Certifikimeve është gjithashtu përgjegjës për kryerjen e detyrave të kërkuara nga Bordi Ekzekutiv.

iii) Departamenti i Rregulloreve

Departamenti i Rregulloreve është përgjegjës për marrjen e masave dhe sigurimin e lidhjeve sipas nevojave me kryetarin dhe sekretaritë e grupeve të studimeve teknike për krijimin e kodeve të reja ose ndryshimin e atyre ekzistuese. Gjithashtu është përgjegjës për hartimin, botimin dhe shpërndarjen e kërkesave dhe amendamenteve të aviacionit të bashkuar.

Është gjithashtu përgjegjës për kryerjen e detyrave të kërkuara nga Bordi Ekzekutiv.

b) Termat dhe kushtet

Me pranimin e disa propozimeve alternative nga shumica prej 2/3 të Komitetit të JAA, JAA Qendror përbëhet nga individë që punojnë me kohë të plotë të shkëputur nga autoritetet.

i) Secili nga anëtarët e stafit do të vazhdojë të mbetet i punësuar i atij autoriteti dhe do të jetë subjekt i kushteve të punësimit (përfshirë pagën dhe lejen vjetore) të vendosura herë pas here nga ky autoritet.

ii) Stafi do të jetë përgjegjës direkt ose nëpërmjet çdo drejtori të JAA Qendror për JAA dhe jo për autoritetin nga i cili janë caktuar.

iii) Në rastin kur një anëtar i stafit nuk është në gjendje të ndjekë punën për çdo arsye të pranuar normalisht nga autoriteti që e cakton, nuk do të merret personel zëvendësues. Nëse një mungesë e tillë bëhet e tejzgjatur (p.sh.për shkak të një sëmundjeje të gjatë) çështja do të shtrohet për diskutim, duke pasur parasysh ecurinë e punës, parashikimet e mundshme të stafit ekzistues dhe çdo rregullim në detyrimet përkatëse.

iv) Personeli i JAA Qendror do të zgjidhet sipas kërkesave të JAA.

c) Kushtet e punës

i) Me pranimin e disa propozimeve alternative nga shumica prej 2/3 të bordit të JAA, JAA Qendror do të komandohet nga një prej autoriteteve.

ii) Autoriteti që akomodon JAA Qendror do të sigurojë pajisjen me zyra dhe me të gjitha mjetet ndihmëse përkatëse duke përfshirë gjithë komunikimin normal për stafin e JAA dhe autoritetet do të paguajnë shpenzimet e udhëtimit që ata mund të kryejnë brenda Europës gjatë detyrave të tyre për interes të JAA dhe çdo udhëtim tjetër i kryer me marrëveshje të Komitetit të JAA ose Bordit Ekzekutiv të tij.

6."JAA joqendror": Skuadrat dhe grupet e punës

Skuadrat dhe grupet e punës përbëhen nga persona me kohë të pjesshme të shkëputur nga autoritetet për JAA. Ndonëse ata mbeten të punësuar të autoriteteve të cilët i kanë caktuar, ata janë përgjegjës gjatë kryerjes së funksioneve të tyre brenda JAA, për Komitetin e JAA (ose direkt ose nëpërmjet një drejtori ose nëpërmjet Bordit Ekzekutiv).

7. Marrëdhëniet me Konferencën Europiane të Aviacionit Civil (ECAC).

JAA është një organizëm i asociuar i ECAC. Si i tillë koordinimi ndërmjet JAA dhe ECAC do të organizohet në përputhje me kushtetutën e ECAC-ut.

8. Marrëdhëniet me Komunitetin European

Marrëdhëniet ndërmjet JAA dhe Komunitetin European do të trajtohen në kuadër të marrëdhënieve të ECUC-ut me Komunitetin European. JAA mund të veprojë drejtpërsëdrejti në marrëdhëniet me KE-në, atëherë kur udhëzohet nga Bordi i JAA (shih paragrafin 4(b) të dispozitave).

9. Marrëdhëniet me Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO)

JAA do të veprojë në përputhje me parashikimet e Konventës së Çikagos. JAA do të informojë ICAO-n për çdo zhvillim me interes për të.

10. Marrëdhëniet me autoritete të tjera

Në rast kur produktet, shërbimet, individët ose organizmat e certifikuar këmbehen (ose përdoren ose janë të bazuara) ndërmjet një vendi anëtar të JAA dhe një vendi joanëtar:

- në rastin e importimit në një vend anëtar të JAA, detyrat teknike që janë nën përgjegjësinë e vendit importues do të ndahen ndërmjet vendit importues dhe JAA sipas procedurave të pranura (në përputhje me shtojcën 2 të dispozitave) për të siguruar që të tilla produkte, shërbime, organizma ose individë janë pranuar ose mbështetur në mënyrë të barabartë nga çdo palë;

- në rastin e eksportimit nga një vend anëtar i JAA, në mënyrë të ngjashme detyrat teknike që janë nën përgjegjësinë e vendit eksportues do të ndahen ndërmjet vendit eksportues dhe JAA sipas procedurave të pranura (në përputhje me shtojcën 2 të dispozitave); kjo do të garantojë status të barabartë për këto produkte, shërbime, individë ose organizma në rastin e një riimporti të mëvonshëm në një vend të JAA.

SHTOJCA IV E DISPOZITAVE

Ndarja e buxhetit qendror të JAA

1. Gjatë kohës që skema e mbulimit të kostos nga aplikantët, nuk është në fuqi, kostoja e JAA Qendror për çdo vit financiar do të llogaritet një vit para dhe subjekt i vlerësimit nga autoritete, kostot do të mbulohen nga kontributet e autoriteteve, të llogaritura si më poshtë:

Çdo autoritet do të paguajë 0,5X%+0,5Y% të kostos së JAA Qendror, ku:

$$X = \frac{\text{Kontributi i autoritetit të kostos së ICAO - s } X100}{\text{Kontributin total të autoriteteve të kostos së ICAO - s}}$$

$$Y = \frac{\text{Kontributi i industrisë së prodhimit të avionëve i vendit të autoritetit të kostos së AECMAX100}}{\text{Kontributin e industrisë së prodhimit të avionëve i vendeve të autoriteteve të kostos së AECMA}}$$

2. Shpërndarja e kostove rishikohet më 1 janar të çdo viti duke përdorur shifrat aktuale të ICAO-s dhe AECMA. Shpërndarja aplikohet në lidhje me të gjitha shpenzimet buxhetore gjatë vitit nga 1 janari deri më 31 dhjetor.

3. Kontributet paguhen në përpjestime në mënyrë që të pranohen nga autoritetet që sigurojnë dhe akomodojnë sekretariatit e JAA direkt ose nëpërmjet një mënyre tjetër që preferon vetë autoriteti që bën pagesën. Kontributet normalisht paguhen ¼ ditën e parë të vitit dhe më pas në intervale tremujore.

L I G J
Nr.9495, datë 20.3.2006

**PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN NDËRKOMBËTARE
PËR SHPËTIMIN, LONDËR, 28 PRILL 1989**

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

K U V E N D I
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Konventën Ndërkombëtare për Shpëtimin, Londër, 28 prill 1989.

Neni 2

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

**Shpallur me dekretin nr.4823, datë 28.3.2006 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë
Alfred Moisiu**

KONVENTA NDËRKOMBËTARE PËR SHPËTIMIN
(Londër, 28 prill 1989)

Shtetet Palë në këtë Konventë,
duke njohur dobinë e caktimit me marrëveshje të rregullave uniforme ndërkombëtare në lidhje me operacionet e shpëtimit;

duke vënë re se zhvillimet thelbësore, sidomos shqetësimi në rritje për ruajtjen e ambientit, kanë demonstruar nevojën për rishikimin e rregullave ndërkombëtare që janë momentalisht në Konventën për unifikimin e disa rregullave ligjore në lidhje me asistencën dhe shpëtimin në det, bërë në Bruksel, më 23 shtator 1910;

të ndërgjegjshme për kontributin madhor që mund të japin veprimet e efektshme dhe në kohë të shpëtimit për sigurinë e mjeteve të lundrimit dhe çdo pasurie në rrezik dhe për mbrojtjen e ambientit;

të bindura për nevojën për të siguruar që personave që ndërmarrin operacione shpëtimi në lidhje me mjetet e lundrimit dhe çdo pasuri tjetër në rrezik t'u jepen stimuj të përshtatshëm, kanë rënë dakord si më poshtë:

KAPITULLI I DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1 **Përkufizime**

Për qëllimet e kësaj Konvente:

- a) “Operacion shpëtimi” është çdo akt ose veprimtari e ndërmarrë për të ndihmuar një mjet lundrimi ose çdo pasuri tjetër në rrezik në ujëra të lundrueshme ose në çfarëdolloj ujërash të tjera qofshin.
- b) “Mjet lundrimi” është çdo anije apo barkë ose çdo strukturë që është e aftë për të lundruar.
- c) “Pasuri” është çdo pasuri që nuk është e bashkëngjitur në mënyrë të përhershme dhe të qëllimshme me bregun e detit, duke përfshirë ngarkesën në rrezik.
- d) “Dëmtim në ambient” është dëmtim i konsiderueshëm fizik për shëndetin njerëzor ose jetën detare ose burimet në ujërat bregdetare ose të brendshme, ose zonat e ngjitura me to, të shkaktuara nga ndotja, kontaminimi, zjarri, shpërthimi ose incidente të tjera të ngjashme.
- e) “Pagesë” është çdo shpërblim, pagesë ose kompensim në bazë të kësaj Konvente.
- f) “Organizatë” është Organizata Ndërkombëtare Detare.
- g) “Sekretar i Përgjithshëm” është Sekretari i Përgjithshëm i Organizatës.

Neni 2 **Zbatimi i Konventës**

Kjo Konventë zbatohet kurdoherë që në një Shtet Palë fillojnë procese gjyqësore ose arbitrazhi për çështje që trajtohen në këtë Konventë.

Neni 3 **Platformat dhe njësitë e kërkimit**

Kjo Konventë nuk zbatohet për platformat e stacionuara ose të lëvizshme apo për njësitë kërkuese në brendësi të detit, nëse këto platforma apo njësi të tilla janë përfshirë në vendndodhjen e tyre në kërkimin, shfrytëzimin ose prodhimin e burimeve minerale në shtratin e detit.

Neni 4 **Mjetet e lundrimit në pronësi të shtetit**

1. Pa cenuar nenin 5, kjo Konventë nuk zbatohet për luftanijet ose mjetet e tjera jotregtare të lundrimit në pronësi ose operuar nga një shtet dhe që, në momentin e operacioneve të shpëtimit, kanë të drejtën e imunitetit si pasojë e sovranitetit në bazë të rregullave përgjithësisht të pranura të së drejtës ndërkombëtare, përveç kur ky shtet vendos ndryshe.

2. Nëse një Shtet Palë vendos ta zbatojë këtë Konventë për luftanijet dhe mjetet e tjera të lundrimit të përshkruara në paragrafin 1, ai njofton për këtë Sekretarin e Përgjithshëm duke saktësuar rrethanat dhe kushtet për një zbatim të tillë.

Neni 5 **Operacionet e shpëtimit të kontrolluara nga organet publike**

1. Kjo Konventë nuk cenon asnjë dispozitë të ligjit të brendshëm apo të ndonjë konvente ndërkombëtare në lidhje me operacionet e shpëtimit nga ose nën kontrollin e organeve publike.

2. Megjithatë, shpëtuesit që kryejnë operacione shpëtimi kanë të drejtën e ushtrimit të të drejtave dhe garancive të parashikuara në këtë Konventë në lidhje me operacionet e shpëtimit.

3. Masa në të cilën një organ publik që është me detyrën e kryerjes së operacioneve të shpëtimit mund të ushtrojë të drejtat dhe garancitë e parashikuara në këtë Konventë caktohet me ligjin e shtetit ku ndodhet ky organ.

Neni 6

Kontratat e shpëtimit

1. Kjo Konventë zbatohet për çdo operacion shpëtimi deri në masën që një kontratë nuk parashikon ndryshe, shprehimisht ose në mënyrë të nënkuptuar.

2. Kapiteni ka të drejtën të lidhë kontrata për operacione shpëtimi në emër të pronarit të mjetit lundrues. Kapiteni ose pronari i mjetit lundrues ka të drejtën të lidhë kontrata të tilla në emër të pronarit të pronës në bordin e anijes.

3. Asgjë në këtë nen nuk cenon zbatimin e nenit 7 as edhe detyrën për të parandaluar ose minimizuar dëmtimin e ambientit.

Neni 7

Anulimi dhe modifikimi i kontratave

Një kontratë ose çdo kusht i saj mund të anulohet ose ndryshohet nëse:

a) kontrata është lidhur në bazë të influencës së papërshtatshme ose të efektit të rrezikut dhe kushtet e saj janë të padrejta;

b) pagesa në bazë të kontratës është në një shkallë tepër të lartë ose tepër të ulët për shërbimet që jepen aktualisht.

KAPITULLI II

KRYERJA E OPERACIONEVE TË SHPËTIMIT

Neni 8

Detyrat e shpëtuesit dhe të pronarit dhe kapitenit

1. Shpëtuesi ka detyrimin kundrejt pronarit të mjetit lundrues ose të një pasurie tjetër në rrezik:

a) të kryejë operacionet e shpëtimit me kujdesin e duhur;

b) gjatë kryerjes së detyrës së përcaktuar në nënparagrafin (a), të tregojë kujdesin e duhur për të parandaluar ose minimizuar dëmtimin e ambientit;

c) kurdoherë, që në mënyrë të arsyeshme kërkohet nga rrethanat, të kërkojë ndihmën e shpëtuesve të tjerë;

d) të pranojë ndërhyrjen e shpëtuesve të tjerë kur kjo kërkohet të bëhet në mënyrë të arsyeshme nga pronari ose kapiteni i mjetit lundrues ose i pasurisë tjetër në rrezik, me kusht që shuma e shpërblimit nuk do të cenohet edhe nëse konstatohet se një kërkesë e tillë ishte e paarsyeshme.

2. Pronari dhe kapiteni i mjetit të lundrimit ose pronari i pasurisë në rrezik ka detyrimin kundrejt shpëtuesit:

a) të bashkëpunojë plotësisht me të gjatë kryerjes së operacioneve të shpëtimit;

b) gjatë këtij procesi, të tregojë kujdesin e nevojshëm për të parandaluar ose minimizuar dëmtimin e ambientit;

c) pasi mjeti lundrues ose pasuria tjetër të jetë sjellë në një vend të sigurt, të pranojë ridorëzimin kur kjo kërkohet në mënyrë të arsyeshme për t'u bërë nga shpëtuesi.

Neni 9

Të drejtat e shteteve bregdetare

Asgjë në këtë Konventë nuk cenon të drejtën e shtetit përkatës bregdetar, të marrë masa konkrete në pajtim me parimet përgjithësisht të njohura të së drejtës ndërkombëtare, për të mbrojtur

vijën e tij bregdetare ose interesat e tjerë përkatës nga ndotja ose rreziku i ndotjes pas një aksidenti detar ose veprimeve në lidhje me një aksident të tillë që normalisht mund të pritet të rezultojë në pasoja madhore të dëmshme, duke përfshirë të drejtën e shtetit bregdetar të japë udhëzime në lidhje me operacionet e shpëtimit.

Neni 10

Detyra për të dhënë asistencë

1. Çdo kapiten ka detyrë t'i japë asistencë çdo personi të rrezikuar për të humbur në det, nëse ai mund ta bëjë këtë pa dëmtuar seriozisht mjetin e tij të lundrimit dhe personat në të.
2. Shtetet Palë marrin masat e nevojshme për të zbatuar detyrën e caktuar në paragrafin 1.
3. Pronari i mjetit lundrues nuk merr asnjë përgjegjësi për shkak të shkeljes së detyrës nga kapiteni sipas paragrafit 1.

Neni 11

Bashkëpunimi

Gjatë rregullimit ose vendimmarrjes për çështje që kanë të bëjnë me operacionet e shpëtimit, siç është pranimi në porte i mjeteve të lundrimit në emergjencë, ose dhënia e mjeteve shpëtuesve, Shteti Palë merr parasysh nevojën për bashkëpunim ndërmjet shpëtuesve palëve të tjera të interesuara dhe organeve publike, për të siguruar kryerjen e efektshme dhe të suksesshme të operacioneve të shpëtimit me qëllim që të shpëtohen jetë ose pasuri në rrezik, si dhe për të parandaluar dëmtimin e ambientit në përgjithësi.

KAPITULLI III

TË DREJTAT E SHPËTUESVE

Neni 12

Kushtet për shpërblim

1. Operacionet e shpëtimit që kanë pasur një rezultat të dobishëm japin të drejtën për shpërblim.
2. Përveç kur është parashikuar ndryshe, në bazë të kësaj Konvente nuk duhet të bëhet asnjë pagesë, nëse operacionet e shpëtimit nuk kanë pasur rezultat të dobishëm.
3. Ky kapitull zbatohet pavarësisht se mjeti lundrues i shpëtuar dhe mjeti lundrues që ndërmer operacionet e shpëtimit i përkasin të njëjtit pronar.

Neni 13

Kriteret për caktimin e shpërblimit

1. Shpërblimi caktohet duke synuar inkurajimin e operacioneve të shpëtimit, duke marrë parasysh kriteret e mëposhtme, duke mos pasur rëndësi renditja me të cilën janë paraqitur më poshtë:
 - a) vlera e shpëtuar e mjetit lundrues dhe pasuritë e tjera;
 - b) zotësinë dhe përpjekjet e shpëtuesve në parandalimin ose minimizimin e dëmtimit në ambient;
 - c) masën e suksesit të arritur nga shpëtuesi;
 - d) natyrën dhe shkallën e rrezikut;
 - e) zotësinë dhe përpjekjet e shpëtuesit për të shpëtuar mjetin lundrues, pasurinë tjetër dhe jetë;
 - f) kohën e harxhuar dhe shpenzimet dhe humbjet që kanë pësuar shpëtuesit;
 - g) rrezikun e përgjegjësisë dhe rreziqe të tjera që janë kaluar nga shpëtuesit ose pajisjet e tyre;
 - h) shpejtësia me të cilën janë dhënë shërbimet;
 - i) praninë dhe përdorimin e mjeteve të lundrimit ose mjeteve të tjera të destinuara për operacione shpëtimi;
 - j) gjendjen e gatishmërisë dhe efikasitetit të pajisjeve të shpëtuesit dhe vlerën e tyre.
2. Paga e shpërblimit të caktuar në pajtim me paragrafin 1, bëhet nga i gjithë mjeti lundrues

dhe interesat e tjera pasurore në raport me vlerat e tyre të shpëtuar. Megjithatë, një Shtet Palë në ligjin e tij të brendshëm mund të parashikojë se një pagesë e një shpërblimi mund të bëhet nga njëri prej këtyre interesave, duke iu nënshtruar së drejtës së regresit të këtij interesi kundrejt interesave të tjerë për pjesët e tyre përkatëse. Asgjë në këtë nen nuk pengon çfarëdolloj të drejte mbrojtjeje.

3. Shpërblimet, me përjashtim të ndonjë interesi ose shpenzimeve ligjore të kompensueshme që mund të paguhen për to, nuk e tejkalojnë vlerën e shpëtuar të mjetit të lundrimit dhe të pasurisë tjetër.

Neni 14

Kompensimi i veçantë

1. Nëse shpëtuesi ka kryer operacione shpëtimi në lidhje me një mjet lundrimi që vetë ose ngarkesa e tij ka rrezikuar dëmtimin e ambientit dhe nuk ka mundur të marrë shpërblim në bazë të nenit 13 të paktën të barabartë me kompensimin e veçantë të vlerësueshëm në bazë të këtij neni, ai ka të drejtën e një kompensimi të veçantë nga pronari i atij mjeti lundrimi të barabartë me shpenzimet e përcaktuara atje.

2. Nëse në rrethanat e parashikuara në paragrafin 1, shpëtuesi, me anë të operacioneve të shpëtimit, ka parandaluar ose minimizuar dëmtimin e ambientit, kompensimi i veçantë që duhet t'i paguhet nga pronari shpëtuesit në bazë të paragrafit 1, mund të rritet në një maksimum prej 30% të shpenzimeve që janë bërë nga shpëtuesi. Megjithatë gjykata, nëse ajo e mendon të drejtë dhe të arsyeshme, duke pasur parasysh kriterin përkatës të parashikuar në nenin 13 paragrafi 1, mund t'a rrisë më tej këtë kompensim të veçantë, por në asnjë rast rritja totale nuk është më e madhe se 100% e shpenzimeve të bëra nga shpëtuesi.

3. Shpenzimet e shpëtuesit për qëllimet e paragrafëve 1 dhe 2 janë shpenzimet e veta të përballuara në mënyrë të arsyeshme nga shpëtuesi në operacionin e shpëtimit dhe një kuotë e arsyeshme për pajisjet dhe personelin e përdorur praktikisht dhe normalisht në operacionin e shpëtimit, duke marrë parasysh kriteret e parashikuara në nenin 13 paragrafi 1(h), (i) dhe (j).

4. Kompensimi i plotë i veçantë në bazë të këtij neni paguhet vetëm nëse dhe në masën që ky kompensim është më i madh se çdo shpërblim që mund të merret nga shpëtuesi në bazë të nenit 13.

5. Nëse shpëtuesi ka qenë neglizhent dhe kështu nuk ka mundur të parandalojë ose minimizojë dëmtimin e ambientit, atij mund t'i hiqet i gjithë ose një pjesë e kompensimit të veçantë që kërkohet në bazë të këtij neni.

6. Asgjë në këtë nen nuk cenon të drejtën e regresit nga ana e pronarit të mjetit të lundrimit.

Neni 15

Pjesëtimi ndërmjet shpëtuesve

1. Pjesëtimi i një shpërblimi në bazë të nenit 13 ndërmjet shpëtuesve bëhet në bazë të kriterëve që parashikohen në atë nen.

2. Pjesëtimi ndërmjet pronarit, kapitenit dhe personave të tjerë në shërbim të çdo mjeti lundrimi shpëtimi përcaktohet në bazë të ligjit të flamurit të atij mjeti lundrimi. Nëse shpërblimi nuk është kryer nga një mjet lundrimi, pjesëtimi përcaktohet në bazë të ligjit që rregullon kontratën ndërmjet shpëtuesit dhe shërbyesve të tij.

Neni 16

Shpëtimi i personave

1. Nuk kërkohet asnjë pagesë nga personat të cilëve u është shpëtuar jeta, por asnjë në këtë nen nuk cenon dispozitat e ligjit të brendshëm për këtë çështje.

2. Një shpëtues i një jete njeriu, që ka marrë pjesë në shërbimet e dhëna me rastin e aksidentit që ka shkaktuar shpëtimin, ka të drejtën e një pjese të arsyeshme nga pagesa që i është bërë shpëtuesit për shpëtimin e mjetit lundrues ose të pasurisë tjetër ose për parandalimin ose minimizimin e dëmtimit të ambientit.

Neni 17

Shërbimet e dhëna në bazë të kontratave ekzistuese

Nuk mund të bëhet asnjë pagesë në bazë të dispozitave të kësaj Konvente nëse shërbimet e dhëna nuk e tejkalojnë atë që quhet zbatim i rregullt i një kontrate që është lidhur para se të lindte rreziku.

Neni 18

Efekti i sjelljes së parregullt të shpëtuesit

Një shpëtuesi mund t'i hiqet e gjithë ose një pjesë e pagesës që bëhet në bazë të kësaj Konvente në masën që operacionet e shpëtimit janë bërë të nevojshme ose vështirësuar për shkak të fajit ose neglizhimit nga ana e tij apo nëse shpëtuesi ngarkohet me faj për mashtrim ose sjellje tjetër të pandershme

Neni 19

Ndalimi i veprimeve të shpëtimit

Për shërbimet e dhëna, megjithëse ato janë ndaluar shprehimisht dhe në mënyrë të arsyeshme nga pronari ose kapitani i anijes ose pronari i çdo pasurie tjetër të rrezikuar që nuk është dhe nuk ka qenë në bordin e mjetit lundrues, nuk bëhet asnjë pagesë në bazë të kësaj Konvente.

KAPITULLI IV

PRETENDIMET DHE PADITË

Neni 20

E drejta e pengut mbi anijen

1. Asgjë në këtë Konventë nuk cenon të drejtën e pengut të shpëtuesit mbi anije në bazë të ndonjë Konvente ndërkombëtare ose ligjit të brendshëm.

2. Shpëtuesi nuk mund të ushtrojë të drejtën e pengut mbi anijen, nëse është ofruar dhe dhënë garanci e përshtatshme për pretendimin e tij, duke përfshirë interesat dhe shpenzimet.

Neni 21

Detyrimi për të dhënë garanci

1. Me kërkesën e shpëtuesit personi që detyrohet të bëjë një pagesë në bazë të kësaj Konvente, jep garanci të përshtatshme për pretendimin, duke përfshirë interesat dhe shpenzimet e shpëtuesit.

2. Pa cenuar paragrafin 1, pronari i mjetit lundrues të shpëtuar bën përpjekje maksimale për të siguruar që pronarët e ngarkesës të japin garancitë e përshtatshme për pretendimet kundrejt tyre, duke përfshirë interesin dhe shpenzimet para se të lirohet ngarkesa.

3. Pa pëlqimin e shpëtuesit, mjeti lundrues dhe pasuria e shpëtuar nuk mund të largohen nga porti ose vendi në të cilin ato arrijnë fillimisht pas përfundimit të operacioneve të shpëtimit derisa të jepet garanci e përshtatshme për pretendimin e shpëtuesit kundrejt mjetit kundrues ose pasurisë përkatëse.

Neni 22

Pagesa paraprake

1. Gjykata që ka juridiksion mbi pretendimin e shpëtuesit mund të vendosë me vendim të ndërmjetën që shpëtuesit t'i paguhet në llogarinë e tij një shumë e tillë që duket e përshtatshme dhe e arsyeshme, dhe me kushte të tilla, duke përfshirë sipas rastit edhe kushtet për garancinë, që mund të

jenë të përshtatshme dhe të arsyeshme në bazë të rrethanave të çështjes.

2. Në rastin e një pagese paraprake në bazë të këtij neni, garancia e dhënë në bazë të nenit 21 zvogëlohet respektivisht.

Neni 23

Kufizimi i padive

1. Çdo padi në lidhje me një pagesë në bazë të kësaj Konvente parashkruhet nëse procedura gjyqësore ose e arbitrazhit nuk kanë filluar brenda një periudhe prej dy vitesh. Afati i parashkrimit fillon në ditën që përfundojnë operacionet e shpëtimit.

2. Personi, kundër të cilit është ngritur një pretendim, mund t'a zgjasë afatin e parashkrimit me anë të një deklarimi drejtuar pretenduesit brenda periudhës së parashkrimit. Ky afat mund të zgjatet më tej në të njëjtën mënyrë.

3. Një padi për çlirimin nga detyrimi nga në person i detyruar mund të ngrihet edhe pas kalimit të afatit të parashkrimit të parashikuara në paragrafët e mësipërm, nëse ajo ngrihet brenda afatit të lejuar nga ligji i shtetit ku ka filluar gjykimi.

Neni 24

Interesat

E drejta e shpëtuesit për interesat mbi pagesën që bëhet në bazë të kësaj Konvente përcaktohet në bazë të ligjit të shtetit, në të cilin ndodhet gjykata që shqyrton çështjen.

Neni 25

Ngarkesat në pronësi të shtetit

Nëse pronari shtetëror nuk jep pëlqimin, asnjë nga dispozitat e kësaj Konvente nuk zbatohet si bazë për bllokimin, arrestimin dhe ndalimin nga një proces gjyqësor dhe as për gjykimet *in rem* kundër ngarkesave jotregtare në pronësi të një shteti dhe që në momentin e operacioneve të shpëtimit kanë të drejtën e imunitetit në bazë të sovranitetit sipas parimeve përgjithësisht të njohura të së drejtës ndërkombëtare.

Neni 26

Ngarkesat humanitare

Asnjë dispozitë në këtë Konventë nuk përdoret si bazë për bllokimin, arrestimin ose ndalimin e ngarkesave humanitare të dhuruara nga një shtet, nëse ky shtet ka rënë dakord të paguajë për shërbimet e shpëtimit të dhëna në lidhje me këto ngarkesa humanitare.

Neni 27

Botimi i vendimeve të arbitrazhit

Shtetet Palë inkurajojnë, aq sa është e mundur dhe me pëlqimin e palëve, botimin e vendimeve të arbitrazhit të dhëna për çështjet e shpëtimit.

KAPITULLI V DISPOZITAT E FUNDIT

Neni 28

Nënshkrimi, ratifikimi, pranimi, aprovimi dhe aderimi

1. Kjo Konventë është e hapur për nënshkrim në Administratën Qendrore të Organizatës nga 1

korriku 1989 deri më 30 qershor 1990 dhe që nga ky moment është e hapur për aderim.

2. Shtetet mund t'a shprehin pëlqimin e tyre për t'iu nënshtruar kësaj Konvente me anë të:

- a) nënshkrimit pa rezerva në lidhje me ratifikimin, pranimin dhe aprovimin;
- b) nënshkrimit që i nënshtrohet ratifikimit, pranimin ose aprovimit, që pasohet nga ratifikimi, pranimi ose aprovimi;
- c) aderimit.

3. Ratifikimi, pranimi, aprovimi ose aderimi realizohen nëpërmjet depozitimit të një instrumenti për këtë qëllim te Sekretari i Përgjithshëm.

Neni 29

Hyrja në fuqi

1. Kjo Konventë hyn në fuqi një vit pas datës në të cilën 15 shtete kanë shprehur pëlqimin e tyre për t'iu nënshtruar asaj.

2. Për një shtet që shpreh pëlqimin e tij për t'iu nënshtruar kësaj Konvente, pasi të jenë përmbushur kushtet për hyrjen e saj në fuqi, ky pëlqim bëhet i efektshëm një vit pas datës së shprehjes së këtij pëlqimi.

Neni 30

Rezervat

1. Çdo shtet, në momentin e nënshkrimit, ratifikimit, pranimin, aprovimit ose aderimit, mund të rezervojë të drejtën të mos i zbatojë dispozitat e kësaj Konvente:

- a) kur operacioni i shpëtimit kryhet në ujërat e brendshme dhe të gjitha mjetet e lundrimit të përfshira janë për lundrim të brendshëm;
- b) kur operacionet e shpëtimit kryhen në ujërat e brendshme dhe nuk përfshihet asnjë mjet lundrimi;
- c) kur të gjitha palët e interesuara janë shtetas të atij shteti;
- d) kur pasuria përkatëse është një pasuri detare kulturore me interes parahistorik, arkeologjik ose historik dhe ndodhet në shtratin e detit.

2. Rezervat e bëra në momentin e nënshkrimit i nënshtrohen konfirmimit gjatë ratifikimit, pranimin dhe aprovimit.

3. Çdo shtet që ka bërë një rezervë për këtë Konventë mund ta tërheqë atë në çdo kohë nëpërmjet një njoftimi drejtuar Sekretarit të Përgjithshëm. Kjo tërheqje bëhet e efektshme në datën që merret njoftimi. Nëse në njoftim thuhet që tërheqja e një rezerve duhet të hyjë në fuqi në një datë të caktuar atje dhe kjo datë është më e mëvonshme se njoftimi i marrë nga Sekretari i Përgjithshëm, tërheqja hyn në fuqi në këtë datë të mëvonshme.

Neni 31

Denoncimi

1. Kjo Konventë mund të denoncohet nga çdo Shtet Palë në çdo kohë pas kalimit të një viti nga data në të cilën kjo Konventë hyn në fuqi për atë shtet.

2. Denoncimi realizohet nëpërmjet depozitimit të një instrumenti denoncimi tek Sekretari i Përgjithshëm.

3. Denoncimi hyn në fuqi një vit ose në një periudhë më të gjatë, siç është përcaktuar në instrumentin e denoncimit pas marrjes së instrumentit të denoncimit nga Sekretari i Përgjithshëm.

Neni 32

Rishikimi dhe ndryshimi

1. Nga organizata mund të thirret një konferencë për qëllimin e rishikimit ose ndryshimit të kësaj Konvente.

2. Sekretari i Përgjithshëm thërret një konferencë të Shteteve Palë në këtë Konventë për rishikimin ose ndryshimin e Konventës me kërkesën e tetë Shteteve Palë ose të një të katërtës së

Shteteve Palë, cilado shifër është më e madhe.

3. Çdo pëlqim për t'iu nënshtruar kësaj Konvente të shprehur pas hyrjes në fuqi të një ndryshimi të kësaj Konvente mendohet se zbatohet për Konventën e ndryshuar.

Neni 33 **Depozituesi**

1. Kjo Konventë depozitohet te Sekretari i Përgjithshëm.
2. Sekretari i Përgjithshëm:
 - a) Informon të gjitha shtetet që kanë nënshkruar këtë Konventë apo kanë aderuar në të, dhe të gjithë anëtarët e organizatës, për:
 - i) çdo nënshkrim ose depozitim të ri të një instrumenti ratifikimi, pranimi, aprovimi ose aderimi së bashku me datën e tij;
 - ii) datën e hyrjes në fuqi të kësaj Konvente;
 - iii) depozitim të çdo instrumenti denoncimi të kësaj Konvente së bashku me datën në të cilën është marrë dhe datën në të cilën denoncimi hyn në fuqi;
 - iv) çdo ndryshim të miratuar në pajtim me nenin 32;
 - v) marrjen e çdo rezerve, deklarami ose njoftimi të bërë në bazë të kësaj Konvente;
 - b) U dërgon kopje të vërtetuara të kësaj Konvente të gjitha shteteve që e kanë nënshkruar këtë Konventë ose kanë aderuar në të.
3. Menjëherë sapo kjo Konventë të hyjë në fuqi, një kopje e vërtetuar e saj i dërgohet nga depozituesi Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara për regjistrim dhe botim në pajtim me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 34 **Gjuhët**

Kjo Konventë përpilohet në një kopje origjinale të vetme në gjuhët arabe, kineze, angleze, franceze, ruse dhe spanjolle dhe secili tekst është njëloj autentik.

Si dëshmi, të poshtëshënuarit duke qenë rregullisht të autorizuar nga qeveritë e tyre përkatëse për këtë qëllim kanë nënshkruar këtë Konventë.

Bërë në Londër, më 29.4.1989.

L I G J Nr.9496, datë 20.3.2006

PËR RATIFIKIMIN E “MARRËVESHJES NDËRMJET KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE MISIONIT TË PËRKOHSHËM TË KOMBEVE TË BASHKUARA NË KOSOVË (UNMIK) PËR TRANSFERIMIN E PERSONAVE TË DËNUAR”

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

K U V E N D I I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

V E N D O S I:

Neni 1

Ratifikohet “Marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Misionit të Përkohshëm të Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK) për transferimin e personave të dënuar”.

Neni 2

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

**Shpallur me dekretin nr.4824, datë 28.3.2006 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë
Alfred Moisiu**

MARRËVESHJE

NDËRMJET MISIONIT TË PËRKOHSHËM TË ADMINISTRATËS SË KOMBEVE TË BASHKUARA
NË KOSOVË (UNMIK) DHE KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË PËR
TRANSFERIMIN E PERSONAVE TË DËNUAR

Hyrje

Misioni i Përkohshëm i Administratës së Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK) dhe Këshilli i Ministrave të Republikës së Shqipërisë, nënshkruese të kësaj Marrëveshjeje,
duke dëshiruar zhvillimin e mëtejshëm të bashkëpunimit ndërkombëtar në fushën penale;
duke konsideruar se një bashkëpunim i tillë duhet të çojë më tej qëllimet e drejtësisë dhe rehabilitimin social të personave të dënuar;

duke konsideruar Rezolutën e Këshillit të Sigurimit të Kombeve të Bashkuara 1244 (1999) të 10 qershorit 1999, me të cilën UNMIK-u u themelua me një mandat për të siguruar një administrim të përkohshëm të Kosovës;

duke njohur rëndësinë e vendosjes së bazës ligjore për bashkëpunimin ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe UNMIK-ut në çështjet që kanë të bëjnë me transferimin e personave të dënuar,
janë marrë vesh për sa vijon:

Neni 1

Përkufizimet

Për qëllimet e kësaj Marrëveshjeje:

- a) “Dënim” është çdo dënim ose masë me heqje lirie të dhënë nga një gjykatë për një periudhë të caktuar ose të pacaktuar kohe për shkak të një vepre penale.
- b) “Vendim” është çdo vendim ose urdhër i gjykatës që cakton dënimin.
- c) “Palë” është Misioni i Përkohshëm i Administratës së Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK) dhe Republika e Shqipërisë, që përfaqësohet nga Këshilli i Ministrave.
- d) “Palë dënuese” është Pala që ka të dhënë dënimin për personin që mund ose është transferuar.
- e) “Palë administruuese” është Pala tek e cila personi i dënuar mund ose është transferuar për të vuajtur dënimin e tij.

Neni 2

Parime të përgjithshme

1. Palët marrin përsipër t’i ofrojnë njëra-tjetrës masën më të gjerë të bashkëpunimit në lidhje me transferimin e personave të dënuar në pajtim me dispozitat e kësaj Marrëveshjeje.

2. Një person i dënuar në territorin e një Pale mund të transferohet në territorin e Palës tjetër, në pajtim me dispozitat e kësaj Marrëveshjeje, me qëllim që të vuajë dënimin e dhënë për të. Për këtë qëllim, ai mund t’i shprehë interesin e tij Palës dënuese ose Palës administruuese për t’u transferuar sipas kësaj Marrëveshjeje.

3. Transferimi mund të kërkohet nga Pala dënuese ose Pala administruuese.

Neni 3
Kushtet e transferimit

1. Një person i dënuar mund të transferohet sipas kësaj Marrëveshjeje vetëm në kushtet e mëposhtme:

a) i) nëse Pala administruese është Këshilli i Ministrave të Republikës së Shqipërisë, kur personi është shtetas i Republikës së Shqipërisë;

ii) nëse Pala administruese është Misioni i Përkohshëm i Administratës së Kombeve të Bashkuara në Kosovë, kur personi është me vendbanim të zakonshëm në Kosovë ose figuron i regjistruar si banor i Kosovës;

b) nëse vendimi ka marrë formë të prerë;

c) nëse në momentin e marrjes së kërkesës për transferim, personi i dënuar ka jo më pak se gjashtë muaj të dënimit për të vuajtur ose nëse dënimi është i papërcaktuar;

d) nëse për transferimin ka rënë dakord personi i dënuar ose, duke pasur parasysh moshën ose gjendjen fizike, ose mendore të tij, dhe njëra nga të dyja Palët e konsiderojnë këtë të nevojshme, përfaqësuesi ligjor i personit të dënuar;

e) nëse veprimet ose mosveprimet për të cilat është dhënë dënimi përbëjnë vepër penale në pajtim me ligjin e Palës administruese ose do të përbënin vepër penale nëse do të ishin kryer në territorin e saj;

f) nëse Palët dënuese dhe administruese bien dakord për transferimin.

2. Në raste të veçanta, Palët mund të bien dakord për transferimin edhe kur pjesa e mbetur për t'u vuajtur nga personi i dënuar është më e vogël se ajo e përcaktuar në paragrafin 1 c.

Neni 4
Detyrime për të dhënë informacion

1. Çdo person i dënuar për të cilin zbatohet kjo Marrëveshje, informohet nga Pala dënuese mbi përmbajtjen e kësaj Marrëveshjeje.

2. Nëse personi i dënuar i ka shprehur interesin Palës dënuese për t'u transferuar sipas kësaj Marrëveshjeje, kjo Palë informon Palën administruese menjëherë sapo të jetë e mundur pasi vendimi të ketë marrë formë të prerë.

3. Informacioni përfshin:

a) emrin, datën dhe vendin e lindjes së personit të dënuar;

b) shtetësinë e personit të dënuar, kur Pala dënuese është autoriteti kompetent gjyqësor i Republikës së Shqipërisë, dhe nëse personi i dënuar është banor i përhershëm i Kosovës;

c) adresën e tij, nëse ai ka, në territorin e Palës administruese;

d) një përmbledhje të fakteve mbi të cilat është bazuar dënimi;

e) natyrën, kohëzgjatjen dhe fillimin e dënimit.

4. Nëse personi i dënuar i ka shprehur interesin e tij Palës administruese, Pala dënuese, me kërkesë, i përcjell Palës administruese informacionin e përmendur në paragrafin 3 të mësipërm.

5. Personi i dënuar informohet me shkrim dhe në një gjuhë që ai e kupton për çdo veprim të ndërmarrë nga Pala dënuese ose nga Pala administruese në bazë të paragrafëve të mësipërm, si dhe për çdo vendim të marrë nga secila palë mbi kërkesën për transferim.

Neni 5
Kërkesat dhe përgjigjet

1. Kërkesat për transferim dhe përgjigjet bëhen me shkrim.

2. Kërkesat do të komunikohen ndërmjet Ministrisë së Drejtësisë të Republikës së Shqipërisë dhe Departamentit të Drejtësisë të UNMIK-ut. Përgjigjet do të komunikohen nëpërmjet të njëjtave kanale.

3. Pala pritëse njofton menjëherë Palën kërkuuese në lidhje me vendimin e saj nëse pranon ose jo transferimin e kërkuar.

Neni 6
Dokumentacioni shoqërues

1. Pala administruese, nëse i kërkohet nga Pala dënuese, paraqet:
 - a) i) nëse Pala administruese është Këshilli i Ministrave të Republikës së Shqipërisë, një dokument se personi i dënuar është shtetas i Republikës së Shqipërisë;
 - ii) nëse Pala administruese është UNMIK-u, një dokument që tregon se personi i dënuar është me vendbanim në Kosovë ose figuron i regjistruar si banor i Kosovës;
 - b) një kopje të ligjit përkatës të Palës administruese, i cili parashikon se veprimet ose mosveprimet, në bazë të të cilave është dhënë dënimi nga Pala dënuese, përbëjnë një vepër penale në bazë të ligjit të Palës administruese ose do të përbënte vepër penale, nëse do të kryhej në territorin e saj.
2. Nëse kërkohet transferimi, Pala dënuese i paraqet dokumentet e mëposhtme Palës administruese, përveç kur të dyja Palët kanë bërë të ditur se nuk do të pranojnë transferimin:
 - a) një kopje të vërtetuar të vendimit dhe të ligjit ku ai bazohet;
 - b) një deklaratë, që tregon se cila pjesë e dënimit është vuajtur, duke përfshirë informacionin mbi paraburgimin, zbritjet e dënimit dhe çdo faktor tjetër që është i rëndësishëm për ekzekutimin e dënimit, si vlerësimet nga puna e bërë ose sjellja e mirë;
 - c) një deklaratë që përmban pëlqimin për transferimin, sipas parashikimit të nenit 3.1.d;
 - d) sipas rastit, çdo raport mjekësor ose shoqëror për personin e dënuar, informacion për trajtimin e tij nga Pala dënuese dhe rekomandime për trajtimin e tij të mëtejshëm nga Pala administruese. Ky informacion përfshin raporte nga psikiatri, psikologu ose për vetëvrasje të mbetur në tentativë, informacion për gjendjen shëndetësore, duke përfshirë problemet e abuzimit me substancat, informacion për trajtimin e shkuar dhe të tanishëm ose raporte disiplinore, ose për incidentet gjatë kohës së kaluar në ndalim, duke vënë në dukje shqetësimet e veçanta për sigurinë.
3. Secila nga Palët mund të kërkojë t'i paraqitet çdo dokument, i përmendur në paragrafin 1 ose 2 të mësipërm, para se të bëjë kërkesën për transferim ose të marrë vendimin për të pranuar ose mos pranuar transferimin.

Neni 7

Pëlqimi i personit të dënuar

1. Pala dënuese sigurohet që personi të cilit i kërkohet të japë pëlqimin për transferimin në pajtim me nenin 3.1.d e bën këtë vullnetarisht dhe duke pasur dijeni të plotë në lidhje me pasojat ligjore të kësaj nëpërmjet një konsultimi me një këshillues ligjor të pavarur.
2. Para se të japë pëlqimin, personit të cilit i kërkohet të japë pëlqimin për transferimin, i jepet informacion në lidhje me kushtet në burgun përkatës, shërbimet që ofrohen dhe për programet për lirim në Palën administruese.
3. Pala dënuese i ofron mundësinë Palës administruese të verifikojë, nëpërmjet një nëpunësi konsullor ose një nëpunësi tjetër, për të cilin është rënë dakord me Palën administruese, se pëlqimi është dhënë në pajtim me kushtet eaktuara në këtë nen.

Neni 8

Efekti i transferimit për Palën dënuese

1. Marrja në dorëzim e personit të dënuar nga organet e Palës administruese ka efektin e pezullimit të ekzekutimit të dënimit nga Pala dënuese.
2. Pala dënuese nuk mund të vazhdojë të ekzekutojë dënimin nëse Pala administruese e konsideron ekzekutimin e dënimit të përfunduar.

Neni 9

Efekti i transferimit për Palën administruese

1. Organet kompetente të Palës administruese e konvertojnë dënimin, nëpërmjet një procedure gjyqësore, në një vendim të asaj Pale, duke zëvendësuar masën e dënimit të caktuar nga Pala dënuese me një masë dënimi të parashikuar nga ligji i shtetit administruar për të njëjtën vepër penale, në bazë të kushteve të parashikuara në nenin 10.
2. Ekzekutimi i dënimit rregullohet nga ligji i Palës administruese dhe vetë Pala ka kompetencë për të marrë të gjitha vendimet përkatëse.

Neni 10
Konvertimi i dënimit

1. Kur bëhet konvertimi i dënimit, zbatohen procedurat e parashikuara në ligjin e Palës administruese dhe organi kompetent:

- a) është i detyruar t'u përmbahet konstatimeve në lidhje me faktet e caktuara shprehimisht ose që nënkuptohen nga vendimi i dhënë nga Pala dënuese;
- b) nuk mund të konvertojë një masë dënimi me heqje lirie në një masë dënimi me gjobë;
- c) zbret periudhën e plotë të heqjes së lirisë së vuajtur nga personi i dënuar;
- d) nuk rëndon pozitën penale të personit të dënuar dhe nuk është i detyruar t'i përmbahet një minimumi të caktuar nga ligji i Palës administruese për veprën ose veprat penale.

2. Nëse procedurat e konvertimit kryhen pas transferimit të personit të dënuar, Pala administruese e mban atë person të ndaluar ose siguron prezencën e tij në Palën administruese deri në përfundim të procedurës.

Neni 11
Amnistia ose zbutja e dënimit

Secila nga Palët mund të bëjë amnistia ose zbutje të dënimit të pajtim me ligjet e veta, me kusht që këto akte të kenë zbatueshmëri të përgjithshme. Secila Palë, me pëlqimin e Palës dënuese, mund të bëjë falje në pajtim me ligjet e veta.

Neni 12
Rishikimi i vendimit

Pala dënuese është e vetmja që ka të drejtën për të vendosur për zbatimin e rishikimit të vendimit.

Neni 13
Përfundimi i ekzekutimit

Pala administruese përfundon ekzekutimin e dënimit menjëherë sapo të informohet nga Pala dënuese në lidhje me çdo vendim ose masë, si rezultat i të cilave dënimi pushon se qeni i ekzekutueshëm.

Neni 14
Informacioni për ekzekutimin

Pala administruese i paraqet informacion Palës dënuese në lidhje me ekzekutimin e dënimit:

- a) kur ajo mendon se ekzekutimi i dënimit ka përfunduar;
- b) nëse personi i dënuar është arratisur nga burgu para se të ishte përfunduar ekzekutimi i dënimit;
- c) nëse Pala dënuese kërkon një raport të veçantë.

Neni 15
Gjuha dhe vërtetimi

1. Informacioni sipas neneve 4.3, 6.1 dhe 6.2 paraqitet në gjuhën angleze dhe në gjuhën e palës që i drejtohet, që do të thotë:

- a) në rastin e UNMIK-ut, në gjuhën shqipe ose serbe; ose
- b) në rastin e Republikës së Shqipërisë, në gjuhën shqipe.

2. Sipas parashikimit të nenit 6.2.a, dokumentet e përcjella në zbatim të kësaj Marrëveshjeje nuk nevojitet të vërtetohen.

3. Çdo shpenzim i shkaktuar nga zbatimi i kësaj Marrëveshjeje përballohet nga Pala administruese, përveç shpenzimeve që shkaktohen gjerësisht në territorin e Palës dënuese. Shpenzimet në lidhje me transportin e personit të dënuar mbulohen nga Pala dënuese, përveç kur parashikohet ndryshe nga palët rast pas rasti.

Neni 16
Hyrja në fuqi

1. Kjo Marrëveshje do të jetë subjekt i nënshkrimit prej të dyja Palëve.
2. Pas nënshkrimit, Këshilli i Ministrave të Republikës së Shqipërisë do të njoftojë UNMIK-un për ratifikimin e Marrëveshjes dhe UNMIK-u do të njoftojë Këshillin e Ministrave të Republikës së Shqipërisë se i ka plotësuar të gjitha procedurat e nevojshme për hyrjen në fuqi të Marrëveshjes.
3. Marrëveshja do të hyjë në fuqi në ditën e 30 (tridhjetë) pasi palët të kenë njoftuar njëra-tjetrën sipas paragrafit 2 të këtij neni.

Neni 17
Zbatimi i përkoshëm

1. Kjo Marrëveshje zbatohet për ekzekutimin e dënimeve të dhëna para ose pas hyrjes në fuqi të saj.
 2. Secila Palë mund të shfuqizojë këtë Marrëveshje duke paraqitur një kërkesë me shkrim për shfuqizimin Palës tjetër. Shfuqizimi hyn në fuqi 30 ditë pas datës së marrjes nga Pala tjetër të kërkesës për shfuqizim, përveç kur është rënë dakord me shkrim ndryshe nga Palët. Në rastin e shfuqizimit, Marrëveshja megjithatë vazhdon të zbatohet për ekzekutimin e dënimeve të personave që janë transferuar në pajtim me dispozitat për shkëmbimin e dokumenteve para datës në të cilën hyn në fuqi shfuqizimi.
- Bërë në më në dy kopje, në gjuhën angleze dhe në gjuhën shqipe, tekstet njëlloj të vlefshme; në rast mosmarrëveshjeje taksti në gjuhën angleze ka përparësi.

Abonimet vjetore mund te bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendres së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi Zhan d'Ark, prapa ish-ekspozitës "Shqipëria Sot", nr.tel. 042 555 63; ose 04 267 468
Çmimi i abonimit për Fletoret Zyrtare 2006 është 18 000 lekë.

BOTIMET E QENDRËS SË PUBLIKIMEVE ZYRTARE

- 1. KUSHTETUTA E SHQIPËRISË**
- 2. KODET E LEGJISLACIONIT SHQIPTAR**
- 3. REGJISTRAT E NOTERISË**
- 4. PËRMBLEDHJE LEGJISLACIONI**

1. PËR PROKURIMIN PUBLIK	1500
(2006).....	
2. PËR NËPUNËSIN CIVIL (2005)	600
.....	
3. PËR SISTEMIN E DREJTËSISË (Vëllim I-rë dhe vëllimi i II-të-2006)	1500
4. PËR TAKSAT DHE TATIMET...(+ suplement 2006).....	1500
1. TREGUESI KRONOLOGJIK I	1500
LEGJISLACIONIT.....	
2. TREGUESI TEMATIK I	2000
LEGJISLACIONIT.....	

Botime të reja

1. PËRMBLEDHËSE LEGJISLACIONI NË FUSHËN E ARSIMIT.....	500
2. KODI	1000
DOGANOR.....	
3. KODI DETAR	1000
.....	

U dorëzua për shtyp më 5.4.2006
Doli nga shtypi më 11.4.2006

Tirazhi: 4000 copë

Formati: 60x88/8

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare
Tiranë, 2006

Çmimi 150 lekë