LIGJ
Nr.10 260, datë 1.4.2010

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË KONVENTËN NDËRKOMBËTARE "PËR HEQJEN E ANIJEVE TË MBYTURA"

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në konventën ndërkombëtare "Për heqjen e anijeve të mbytura".

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.6504, datë 12.4.2010 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bamir Topi

KONVENTA NDËRKOMBËTARE
MBI HEQJEN E ANIJEVE TË MBYTURA
(Nairobi, 18 maj 2007)

HYRJE

Shtetet palë në këtë Konventë,

të ndërgjegjshme për faktin që anijet e mbytura, nëse nuk hiqen, mund të paraqesin një rrezik për lundrimin ose për mjedisin detar,

të bindura për nevojën e miratimit të rregullave dhe procedurave të njëjtësuara ndërkombëtare për të siguruar heqjen e menjëhershme dhe efikase të anijeve të mbytura dhe pagimin e dëmshpërblimeve për kostot që kjo përfshin,

duke vërejtur se shumë anije të mbytura mund të gjenden në territorin e shteteve, duke përfshirë këtu edhe detin territorial,

duke njohur përfitimet që vijnë nga uniformiteti në regjimet juridike që rregullojnë përgjegjësinë dhe detyrimet për heqjen e anijeve të mbytura të rrezikshme,

duke pasur në mendje rëndësinë e Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit, të arritur në Montego Bay, më 10 dhjetor 1982, si edhe të drejtën zakonore ndërkombëtare të detit dhe nevojën vijuese për ta vënë në jetë këtë Konventë në përputhje me këto dispozita,

kanë rënë dakord për sa vijon:

Neni 1
Përkufizime

Për qëllime të kësaj Konvente:

1. "Zonë e Konventës" nënkupton zonën ekonomike ekskluzive të një shteti palë, të përcaktuar në përputhje me të drejtën ndërkombëtare, ose nëse një shtet nuk e ka përcaktuar këtë zonë, një zonë përtej dhe përgjatë detit territorial të atij shteti në përputhje me të drejtën ndërkombëtare dhe që shtrihet jo më shumë se 200 milje detare nga vijat bazë prej të cilave matet gjerësia e detit të tij

territorial.

2.“Anije” nënkupton një mjet detar të çfarëdolloji dhe përfshin varkat me fletë të nënujshme, mjetet me jastëkë ajri, ato të zhytshme, mjetet dhe platformat pluskuese, përveçse kur këto platforma janë në vendndodhje të përfshira në gjetjen, shfrytëzimin ose prodhimin e burimeve minerale të shtratit nënujor.

3. “Fatkeqësi detare” nënkupton një përplasje të anijeve me njëra – tjetrën, përplasje me shkëmbinjtë apo incident lundrimi apo ndodhi të tjera në bordin e një anijeje apo nga jashtë saj, që sjellin si rrjedhojë një dëm material apo kërcënim të afërt për dëm material ndaj anijes apo ngarkesës së saj.

4. “Anije e mbytur” si rrjedhim i një fatkeqësie detare nënkupton:

a) një anije të fundosur apo të ngecur; ose

b) cilëndo pjesë të një anijeje të fundosur apo të ngecur, duke përfshirë këtu cilindo send që është apo ka qenë në bordin e kësaj anijeje; ose

c) cilindo send që humbet në det nga një anije që është e ngecur, e fundosur ose e humbur në det; ose

d) një anije që është gati, ose në mënyrë të arsyeshme mund të pritet që të mbytet ose të ngecë, kur nuk janë marrë tashmë masa efikase për ta ndihmuar anijen apo cilëndo pronë në rrezik.

5. “Rrezik” nënkupton çdo kusht apo kërcënim që:

a) paraqet një rrezik për ndalimin e lundrimit; ose

b) mund në mënyrë të arsyeshme të pritet që të sjellë si rrjedhojë pasoja shumë të dëmshme ndaj mjedisit detar, ose dëmtime të vijës bregdetare apo interesave të lidhura me to të një ose më shumë shteteve.

6. “Interesa të lidhura me to” nënkupton interesat e një shteti bregdetar që preken drejtpërdrejt apo që kërcënohen nga një anije e mbytur, të tilla si:

a) veprimtaritë e bregut detar, porteve dhe grykëderdhjeve, duke përfshirë këtu veprimtaritë e peshkimit, që përbëjnë mjete thelbësore jetese për personat e interesuar;

b) pikat tërheqëse turistike dhe interesa të tjerë ekonomikë të zonës në fjalë;

c) shëndetin e popullsisë bregdetare dhe mirëqenien e zonës së interesuar, përfshirë këtu ruajtjen e burimeve të gjalla ujore dhe jetës së egër (faunës); dhe

d) infrastrukturën nënujore dhe detare.

7. “Heqje” nënkupton cilëndo formë të parandalimit, pakësimit apo zhdukjes së rrezikut të krijuar nga një anije e mbytur. “Heq”, “hequr” dhe “duke hequr” do të interpretohen në këtë frymë.

8. “Pronar i regjistruar” nënkupton personin apo personat e regjistruar si pronarë të anijes ose në mungesë të regjistrimit, personin apo personat që zotërojnë anijen në kohën e fatkeqësisë detare. Sidoqoftë, në rastin e një anijeje të zotëruar nga një shtet dhe të operuar nga një shoqëri e cila është e regjistruar në atë shtet si operuese e anijes, “pronar i regjistruar” do të nënkuptojë këtë shoqëri.

9. “Operues i anijes” nënkupton pronarin e anijes ose çdo organizatë apo person tjetër si administratori ose qiramarrësi i anijes, i cili ka marrë përsipër përgjegjësinë për operimin e anijes dhe që, duke marrë përsipër këtë përgjegjësi, ka rënë dakord që të marrë përsipër të gjitha detyrimet dhe përgjegjësitë e përcaktuara sipas Kodit Ndërkombëtar të Administrimit të Sigurisë, të ndryshuar.

10. “Shtet i prekur” nënkupton shtetin në zonën e Konventës të të cilit ndodhet anija e mbytur.

11. “Shteti i regjistrit të anijes” nënkupton, në lidhje me një anije të regjistruar, shtetin e regjistrimit të anijes dhe në lidhje me një anije të paregjistruar, shtetin, flamurin e të cilit ka të drejtë të mbajë anija.

12. “Organizatë” nënkupton Organizatën Ndërkombëtare Detare.

13. “Sekretar i përgjithshëm” nënkupton sekretarin e përgjithshëm të Organizatës Ndërkombëtare Detare.

Neni 2
Synime dhe parime të përgjithshme

1. Një shtet palë mund të marrë masa në përputhje me këtë Konventë në lidhje me heqjen e

një anijeje të mbytur që paraqet rrezik në zonën e Konventës.

2. Masat e marra nga shteti i prekur në përputhje me paragrafin 1 do të jenë në përpjesëtim me rrezikun.

3. Masa të tilla nuk mund të shkojnë përtej asaj që është mjaft e nevojshme për të hequr anijen e mbytur që paraqet një rrezik dhe do të pushojnë sapo anija të jetë hequr; ato nuk do të ndërhyjnë në mënyrë të panevojshme në të drejtat dhe interesat e shteteve të tjera, përfshirë këtu shtetin e regjistrit të anijes, si edhe në ato të çdo personi të interesuar, qoftë person fizik apo shoqëri.

4. Zbatimi i Konventës brenda zonës së Konventës nuk do t'i japë të drejtë një shteti palë për të pretenduar apo ushtruar sovranitet apo të drejta sovrane mbi cilëndo pjesë të detit të hapur.

5. Shtetet palë do të bëjnë përpjekje të bashkëpunojnë kur pasojat e një fatkeqësie detare që çojnë në një anije të mbytur përfshijnë një shtet të ndryshëm nga shteti i prekur.

Neni 3
Qëllimi i aplikimit

1. Përveçse kur parashikohet ndryshe në këtë Konventë, kjo Konventë do të zbatohet për anijet e mbytura në zonën e Konventës.

2. Një shtet palë mund ta shtrijë zbatimin e kësaj Konvente për anijet e mbytura që gjenden brenda territorit të tij, duke përfshirë detin territorial, duke iu nënshtruar dispozitave të nenit 4, paragrafi 4. Në këtë rast, ai do të njoftojë për këtë sekretarin e përgjithshëm, në kohën e shprehjes së pëlqimit të tij për t'iu nënshtruar kësaj Konvente apo në çdo kohë të mëvonshme. Kur një shtet palë ka bërë më parë një njoftim për ta zbatuar këtë Konventë për anijet e mbytura të ndodhura brenda territorit të tij, duke përfshirë detin e tij territorial, kjo nuk do të ndikojë në të drejtat dhe detyrimet e atij shteti që të marrë masa në lidhje me anijet e mbytura që ndodhen në territorin e tij, të ndryshme nga identifikimi, shënimi dhe heqja në përputhje me këtë Konventë. Dispozitat e neneve 10, 11 dhe 12 të kësaj Konvente nuk do të zbatohen për çfarëdo masash të marra në këtë mënyrë të ndryshme nga ato të referuara në nenet 7, 8 dhe 9 të kësaj Konvente.

3. Kur një shtet palë ka bërë një njoftim sipas paragrafit 2, "zona e konventës" e shtetit të prekur do të përfshijë territorin e atij shteti palë. Duke përfshirë këtu edhe detin territorial.

4. Një njoftim i bërë sipas paragrafit 2 më lart do të hyjë në fuqi për atë shtet palë, nëse është bërë përpara hyrjes në fuqi të kësaj Konvente për vetë atë shtet palë, pas hyrjes në fuqi. Nëse njoftimi është bërë pas hyrjes në fuqi të kësaj Konvente për vetë atë shtet palë, atëherë ai do të hyjë në fuqi gjashtë muaj pas marrjes së tij nga sekretari i përgjithshëm.

5. Një shtet palë që ka bërë një njoftim sipas paragrafit 2, mund ta tërheqë atë në çdo kohë me anë të një njoftimi për tërheqjen drejtuar sekretarit të përgjithshëm. Ky njoftim për tërheqje do të hyjë në fuqi gjashtë muaj pas marrjes së tij nga sekretari i përgjithshëm, përveçse kur vetë njoftimi parashikon një datë më të vonshme.

Neni 4
Përjashtime

1. Kjo Konventë nuk do të zbatohet ndaj masave të marra sipas Konventës Ndërkombëtare në lidhje me ndërhyrjet në det të hapur në rastet e fatkeqësive që shkaktojnë ndotje nga karburantet të vitit 1969, i ndryshuar, ose protokollit në lidhje me ndërhyrjet në det të hapur në rastet e ndotjes nga lëndë të tjera të ndryshme nga karburantet të vitit 1973, i ndryshuar.

2. Kjo Konventë nuk do të zbatohet ndaj cilësdo anije lufte ose anije tjetër të zotëruar apo të operuar nga një shtet dhe të përdorur, për kohën në vazhdim, vetëm për shërbime qeveritare jo-tregtare, përveçse kur ai shtet vendos ndryshe.

3. Kur një shtet palë vendos që ta zbatojë këtë Konventë ndaj anijeve të tij të luftës apo ndaj anijeve të tjera siç përshkruhet në paragrafin 2, ai do ta njoftojë sekretarin e përgjithshëm duke përcaktuar me hollësi në këtë njoftim edhe kushtet dhe afatet e këtij zbatimi.

4. a) Kur një shtet palë ka bërë një njoftim sipas nenit 3, paragrafit 2, dispozitat e mëposhtme të kësaj Konvente nuk do të zbatohen në territorin e tij, duke përfshirë këtu edhe detin

territorial:

i) Neni 2, paragrafi 4;

ii) Neni 9, paragrafët 1, 5, 7, 8, 9 dhe 10;

iii) Neni 15.

b) Neni 9, paragrafi 4, për aq sa zbatohet në territorin, duke përfshirë këtu detin territorial, të një shteti palë, do të lexojë:

"Duke iu nënshtruar ligjeve të brendshme të shtetit të prekur, pronari i regjistruar mund të kontraktojë me cilëndo anije shpëtimi apo person tjetër për të hequr anijen e mbytur që është përcaktuar se përbën një rrezik, në emër të pronarit. Përpara se të fillojë një heqje e tillë, shteti i prekur mund të vendosë kushte për këtë heqje vetëm për aq sa është e nevojshme për të siguruar që heqja do të vazhdojë në një mënyrë që është në përputhje me kushtet e sigurisë dhe mbrojtjen e mjedisit detar".

Neni 5

Raportimi mbi anijet e mbytura

1. Një shtet palë do t'i kërkojë kapitenit dhe operuesit të një anijeje që mban flamurin e tij që t'i raportojë shtetit të prekur pa vonesë kur ajo anije është përfshirë në një fatkeqësi detare që ka sjellë si rrjedhojë një anije të mbytur. Për aq sa detyrimi për raportim sipas këtij neni është përmbushur qoftë nga kapiteni, qoftë nga operuesi i anijes, tjetri nuk do të ketë detyrim për të raportuar.

2. Këto raporte do të përmbajnë emrin dhe vendin kryesor të punës së pronarit të regjistruar dhe të gjithë informacionin përkatës të nevojshëm për shtetin e prekur që të përcaktojë nëse anija e mbytur përbën rrezik në përputhje me nenin 6, duke përfshirë:

a) vendndodhjen e saktë të anijes së mbytur;

b) llojin, përmasën dhe ndërtimin e anijes;

c) natyrën e dëmtimit të anijes dhe gjendjen e saj;

d) natyrën dhe sasinë e ngarkesës, në veçanti çfarëdo lëndësh të rrezikshme dhe helmuese; dhe

e) shumën dhe llojet e karburantit, përfshirë këtu karburantin e depozitave dhe lubrifikantët, që gjenden në bord.

Neni 6

Përcaktimi i rrezikut

Shteti i prekur, kur përcakton nëse një anije e mbytur përbën rrezik, duhet të mbajë parasysh kriteret në vijim:

a) llojin, përmasën dhe ndërtimin e anijes;

b) thellësinë e ujit në atë zonë;

c) amplitudën e baticës (valës) dhe rrymat në atë zonë;

d) zona detare veçanërisht të ndjeshme të identifikuara dhe kur është e përshtatshme, të përcaktuara në përputhje me udhëzimet e miratuara nga organizata, ose një pjesë e përcaktuar qartë e zonës ekskluzive ekonomike ku janë marrë masa të posaçme të detyrueshme në zbatim të nenit 211, paragrafi 6 të Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit të vitit 1982;

e) afërsinë me rrugët detare apo linjat e përcaktuara të trafikut;

f) dendësinë dhe shpeshtësinë e trafikut;

g) llojin e trafikut;

h) natyrën dhe sasinë e ngarkesës së anijes së mbytur, shumën dhe llojet e karburantit (të tilla si karburanti i depozitave dhe lubrifikantët) që gjenden në bordin e anijes dhe veçanërisht dëmin që ka të ngjarë të vijë si rrjedhojë nëse ngarkesa apo karburanti do të bjerë në mjedisin detar;

i) dobësitë e mjediseve të porteve;

j) kushtet sunduese meteorologjike dhe hidrografike;

k) topografinë nënujore të zonës;

l) lartësinë e anijes së mbytur mbi apo nën sipërfaqen e ujit në valën (baticën) më të ulët astronomike;

m) profilet magnetike dhe akustike të anijes së mbytur;

n) afërsinë me instalimet nënujore, tubacionet, kabllot e telekomunikacionit dhe struktura të ngjashme; dhe

o) çfarëdo rrethanash të tjera që mund të bëjnë të nevojshme heqjen e anijes.

Neni 7

Përcaktimi i vendndodhjes së anijeve të mbytura

1. Pasi mëson mbi një anije të mbytur, shteti i prekur do të përdorë të gjitha mjetet e praktikueshme, përfshirë këtu shërbimet dashamirëse të shteteve dhe organizatave, për të lajmëruar detarët dhe shtetet e interesuara mbi natyrën dhe vendndodhjen e anijes së mbytur si çështje urgjente.

2. Nëse shteti i prekur ka arsye të besojë se anija e mbytur paraqet rrezik, ai do të sigurojë që të ndërmerren të gjitha hapat e praktikueshme për të përcaktuar vendndodhjen e saktë të anijes së mbytur.

Neni 8

Shënimi i anijeve të mbytura

1. Nëse shteti i prekur përcakton se një anije e mbytur përbën rrezik, ai shtet do të sigurojë që të ndërmerren të gjitha hapat e arsyeshëm për të shënuar anijen e mbytur.

2. Në shënimin e anijes së mbytur do të merren të gjitha hapat e praktikueshëm për të siguruar që shënimet janë në përputhje me sistemin e pranuar ndërkombëtarisht të shënimit me bova pluskuese aktualisht në përdorim, në zonën ku ndodhet anija e mbytur.

3. Shteti i prekur do të shpallë hollësitë e shënimit të anijes së mbytur duke përdorur të gjitha mjetet e përshtatshme, përfshirë këtu publikimet me natyrë nautike.

Neni 9

Masat për të lehtësuar heqjen e anijeve të mbytura

1. Nëse shteti i prekur përcakton se një anije e mbytur përbën rrezik, ai shtet do të:

a) informojë menjëherë shtetin e regjistrit të anijes dhe pronarin e regjistruar; dhe

b) vazhdojë të këshillohet me shtetin e regjistrit të anijes dhe shtetet e tjera të prekura nga anija e mbytur në lidhje me masat që duhen marrë në lidhje me anijen e mbytur.

2. Pronari i regjistruar heq anijen që përcaktohet se përbën rrezik.

3. Kur është përcaktuar se një anije e mbytur përbën rrezik, pronari i regjistruar ose një palë tjetër e interesuar, i siguron autoritetit kompetent të shtetit të prekur prova mbi sigurimin dhe garancitë e tjera financiare siç kërkohen nga neni 12.

4. Pronari i regjistruar mund të kontraktojë me cilëndo anije shpëtimi apo person tjetër për të hequr anijen e mbytur që është përcaktuar se përbën një rrezik, në emër të pronarit. Përpara se të fillojë një heqje e tillë, shteti i prekur mund të vendosë kushte për këtë heqje vetëm për aq sa është e nevojshme për të siguruar që heqja do të vazhdojë në një mënyrë që është në përputhje me kushtet e sigurisë dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

5. Kur heqja tek e cila bëhet referim në paragrafët 2 dhe 4 ka filluar, shteti i prekur mund të ndërhyjë gjatë heqjes vetëm për aq sa është e nevojshme për të siguruar që heqja do të vazhdojë në një mënyrë efikase që është në përputhje me kushtet e sigurisë dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

6. Shteti i prekur:

a) do të vendosë një afat të arsyeshëm brenda të cilit pronari i regjistruar duhet të heqë anijen e mbytur duke marrë parasysh natyrën e rrezikut të përcaktuar në përputhje me nenin 6;

b) do ta informojë pronarin e regjistruar me shkrim mbi këtë afat që ai ka caktuar dhe do të përcaktojë me hollësi që, nëse pronari i regjistruar nuk e heq anijen e mbytur brenda atij afati, ai mund ta heqë anijen e mbytur me shpenzimet e pronarit të regjistruar; dhe

c) do ta informojë pronarin e regjistruar me shkrim se ai ka qëllim të ndërhyjë menjëherë në rrethanat kur rreziku bëhet veçanërisht i afërt.

7. Nëse pronari i regjistruar nuk e heq anijen brenda afatit të përcaktuar në përputhje me paragrafin 6 (a) ose nëse pronari i regjistruar nuk mund të kontaktohet, shteti i prekur mund ta heqë anijen e mbytur me mjetet më praktike dhe të shpejta të mundshme, në përputhje me kushtet e sigurisë dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

8. Në rrethanat kur kërkohet veprim i menjëhershëm dhe shteti i prekur ka informuar në mënyrën e duhur shtetin e regjistrit të anijes dhe pronarin e anijes, ai mund ta heqë anijen e mbytur me mjetet më praktike dhe të shpejta të mundshme, në përputhje me kushtet e sigurisë dhe mbrojtjen e mjedisit detar.

9. Shtetet palë do të ndërmarrin masat e përshtatshme në ligjet e tyre të brendshme për të siguruar që pronarët e tyre të regjistruar të veprojnë në përputhje me paragrafët 2 dhe 3.

10. Shtetet palë ia japin pëlqimin e tyre shtetit të prekur që të veprojë sipas paragrafëve nga 4 deri në 8, kur kërkohet.

11. Informacioni i referuar në këtë nen do t'i jepet nga shteti i prekur pronarit të regjistruar, të identifikuar në raportimet e referuara në nenin 5, paragrafi 2.

Neni 10

Përgjegjësia e pronarit

1. Duke iu nënshtruar nenit 11, pronari i regjistruar është përgjegjës për kostot e identifikimit, shënimit dhe heqjes së anijes së mbytur sipas përkatësisht neneve 7, 8 dhe 9, përveçse kur pronari i regjistruar provon se fatkeqësia detare që shkaktoi anijen e mbytur:

a) ishte rrjedhojë e një veprimi lufte, veprimi ushtarak, lufte civile, kryengritje ose një fenomen natyror i një karakteri përjashtimor, të pashmangshëm dhe të papërballueshëm;

b) u shkaktua tërësisht nga një veprim apo mosveprim i bërë nga një palë e tretë me qëllimin për të shkaktuar dëm; ose

c) u shkaktua tërësisht nga pakujdesia apo veprime të tjera të gabuara të cilësdo qeveri apo autoritet tjetër përgjegjës për mirëmbajtjen e ndriçimeve dhe ndihmesave të tjera lundruese në ushtrimin e atij funksioni.

2. Asgjë në këtë Konventë nuk do të prekë të drejtën e pronarit të regjistruar për ta kufizuar përgjegjësinë sipas cilitdo regjim të zbatueshëm të brendshëm apo ndërkombëtar, të tillë si konventa për kufizimin e përgjegjësisë për pretendimet detare e vitit 1976, e ndryshuar.

3. Asnjë pretendim për kostot e referuara në paragrafin 1 nuk mund të ngrihet kundër pronarit të regjistruar ndryshe nga sa parashikohet në dispozitat e kësaj Konvente. Kjo nuk prek të drejtat dhe detyrimet e një shteti palë i cili ka bërë një njoftim sipas nenit 3, paragrafi 2, në lidhje me anijet e mbytura që gjenden në territorin e tij, përfshirë këtu detin territorial, të ndryshme nga identifikimi, shënimi dhe heqja në përputhje me këtë Konventë.

4. Asgjë në këtë Konventë nuk do të prekë çfarëdo të drejte për ankim kundër palëve të treta.

Neni 11

Përjashtimet nga përgjegjësia

1. Pronari i regjistruar nuk do të jetë përgjegjës sipas kësaj Konvente për kostot e përmendura në nenin 10, paragrafi 1 nëse, dhe për aq sa përgjegjësia për këto kosto nuk është në kundërshtim me:

a) Konventën ndërkombëtare për përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja e shkaktuar nga karburantet, të vitit 1969, i ndryshuar;

b) Konventën ndërkombëtare për përgjegjësinë dhe dëmshpërblimin për dëmet në lidhje me transportimin e lëndëve të rrezikshme dhe helmuese me rrugë detare, të vitit 1996, i ndryshuar;

c) Konventën mbi përgjegjësinë e palëve të treta në fushën e energjisë bërthamore, të vitit 1960, i ndryshuar, ose konventën e Vjenës mbi përgjegjësinë civile për dëmtimet bërthamore, të vitit 1963, i ndryshuar; ose të drejtën e brendshme që rregullon apo ndalon kufizimin e përgjegjësisë për dëmtimet bërthamore; ose

d) Konventën ndërkombëtare mbi përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja e shkaktuar nga karburanti i depozitave, të vitit 2001, i ndryshuar; me kusht që konventa përkatëse të jetë e zbatueshme dhe në fuqi.

2. Për aq sa masat sipas kësaj Konvente konsiderohen se janë masa shpëtimi sipas ligjit të brendshëm ose sipas një konvente ndërkombëtare të zbatueshme, ky ligj apo kjo konventë ndërkombëtare do të zbatohet ndaj çështjeve të shpërblimit apo dëmshpërblimit të pagueshëm ndaj anijeve të shpëtimit duke përjashtuar rregullat e kësaj Konvente.

Neni 12

Sigurimi i detyrueshëm apo garanci të tjera financiare

1. Pronarit të regjistruar të një anijeje me tonazh bruto 300 ose më shumë ton dhe që mban flamurin e një shteti palë do t'i kërkohet që të ketë një sigurim ose garanci të tjera financiare të tilla, si garanci nga një bankë apo institucion i ngjashëm, për të mbuluar përgjegjësitë sipas kësaj Konvente në një shumë të barabartë me kufijtë e përgjegjësisë sipas regjimit të zbatueshëm kufizues të brendshëm apo ndërkombëtar, por që në çdo rast nuk kalon shumën e llogaritur, në përputhje me nenin 6(1)(b) të konventës mbi kufizimin e përgjegjësisë për pretendimet detare të vitit 1976, i ndryshuar.

2. Një certifikatë që vërteton se sigurimi apo garancia tjetër financiare është në fuqi, në përputhje me dispozitat e kësaj Konvente, do të lëshohet për cilëndo anije me tonazh bruto 300 ose më shumë ton nga autoriteti përkatës i shtetit të regjistrit të anijes, pasi të përcaktohet se janë plotësuar kërkesat e paragrafit 1. Në lidhje me një anije të regjistruar në një shtet palë, kjo certifikatë do të lëshohet apo vërtetohet nga autoriteti përkatës i shtetit të regjistrit të anijes; në lidhje me një anije që nuk është e regjistruar në një shtet palë, ajo mund të lëshohet apo vërtetohet nga autoriteti përkatës i cilitdo shtet palë. Kjo certifikatë e detyrueshme sigurimi do të jetë në formën e modelit të dhënë në shtojcën e kësaj Konvente dhe do të përmbajë hollësitë në vijim:

a) emrin e anijes, numrin apo shkronjat dalluese dhe portin e regjistrimit;

b) tonazhin bruto të anijes;

c) emrin dhe vendin kryesor të punës së pronarit të regjistruar;

d) numrin e identifikimit të anijes sipas Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO);

e) llojin dhe kohëzgjatjen e sigurimit;

f) emrin dhe vendin kryesor të punës së siguruesit apo personit tjetër që jep sigurimin dhe kur është e përshtatshme, vendin e punës ku është vendosur sigurimi apo garancia;

g) periudhën e vlefshmërisë së certifikatës e cila nuk do të jetë më e gjatë sesa periudha e vlefshmërisë së sigurimit apo garancisë tjetër.

3. a) Një shtet palë mund të autorizojë ose një institucion ose një organizatë të njohur nga vetë ai që të lëshojë certifikatën e referuar në paragrafin 2. Ky institucion ose organizatë do ta informojë atë shtet mbi lëshimin e çdo certifikate. Në të gjitha rastet, shteti palë do të garantojë plotësisht plotësinë dhe saktësinë e certifikatës së lëshuar në këtë mënyrë dhe do të marrë përsipër që të sigurojë kryerjen e rregullimeve të nevojshme për ta përmbushur këtë detyrim.

b) Një shtet palë do të njoftojë sekretarin e përgjithshëm mbi:

i) përgjegjësitë dhe kushtet e posaçme të autoritetit që i ka deleguar një institucioni apo organizate të njohur nga vetë ai;

ii) heqjen e këtij autoriteti; dhe

iii) datën nga e cila merr fuqi ky autoritet apo heqja e këtij autoriteti.

Një autoritet i deleguar nuk do të hyjë në fuqi përpara tre muajve nga data në të cilën njoftimi për këtë qëllim i është dhënë sekretarit të përgjithshëm.

c) Institucioni ose organizata e autorizuar për të lëshuar certifikata në përputhje me këtë paragraf, si minimum, do të jetë i autorizuar t'i tërheqë këto certifikata nëse nuk ruhen kushtet sipas të cilave ato janë lëshuar. Në të gjitha rastet, institucioni apo organizata do të raportojë mbi këto tërheqje tek shteti në emër të të cilit është lëshuar certifikata.

4. Certifikata do të jetë në gjuhën ose gjuhët zyrtare të shtetit lëshues. Nëse gjuha e përdorur nuk është anglisht, frëngjisht ose spanjisht, teksti do të përfshijë edhe një përkthim në një nga këto gjuhë dhe kur shteti vendos në këtë mënyrë, gjuha (gjuhët) zyrtare të shtetit mund të hiqen.

5. Certifikata do të mbahet në bordin e anijes dhe një kopje do të depozitohet pranë autoriteteve që mbajnë shënimet e regjistrit të anijes ose, nëse anija nuk është e regjistruar në një shtet

palë, pranë autoriteteve që lëshojnë ose vërtetojnë certifikatën.

6. Sigurimi ose garancia tjetër financiare nuk do të përmbushë kërkesat e këtij neni, nëse ai mund të pushojë së vepruari për arsye të ndryshme nga mbarimi i periudhës së vlefshmërisë së sigurimit apo garancisë së përcaktuar me hollësi në certifikatë sipas paragrafit 2 përpara se të kenë kaluar tre muaj nga data në të cilën autoriteteve, të referuara në paragrafin 5, u është dhënë njoftimi për përfundimin e tij, përveçse kur certifikata u është dorëzuar këtyre autoriteteve ose kur është lëshuar një certifikatë e re brenda periudhës së dhënë. Dispozitat paraardhëse do të zbatohen njëlloj për çdo ndryshim, të cilat bëjnë që sigurimi apo garancia të mos përmbushin më kushtet e këtij neni.

7. Shteti i regjistrit të anijes, duke iu nënshtruar dispozitave të këtij neni dhe duke mbajtur parasysh çfarëdo udhëzimesh të miratuara nga organizata mbi përgjegjësinë financiare të pronarëve të regjistruar, do të përcaktojë kushtet e lëshimit dhe vlefshmërisë së certifikatës.

8. Asgjë në këtë Konventë nuk do të interpretohet sikur parandalon një shtet palë që të mbështetet mbi informacionin e përftuar nga shtete të tjera apo nga organizata ose nga organizata të tjera ndërkombëtare, në lidhje me gjendjen financiare të ofruesve të sigurimeve apo garancive të tjera financiare për qëllime të kësaj Konvente. Në të tilla raste, shteti palë që mbështetet mbi këtë informacion nuk do të çlirohet nga përgjegjësia e tij si shtet që lëshon certifikatën e kërkuar nga neni 2.

9. Certifikatat e lëshuara dhe të vërtetuara nën autoritetin e një shteti palë do të pranohen nga shtetet e tjera palë për qëllimet e kësaj Konvente dhe do të quhen nga shtetet e tjera palë se kanë të njëjtën fuqi si certifikatat e lëshuara apo vërtetuara nga vetë ato, edhe nëse janë lëshuar apo vërtetuar në lidhje me një anije që nuk është e regjistruar në një shtet palë. Një shtet palë mund të kërkojë në çdo kohë këshillim me shtetin lëshues apo vërtetues, nëse ai beson se siguruesi apo garantuesi i përmendur në certifikatë nuk është i aftë financiarisht të përmbushë detyrimet e vendosura nga kjo Konventë.

10. Çfarëdo pretendimi që lind sipas kësaj Konvente mund të ngrihet drejtpërdrejt kundër siguruesit ose personit tjetër që siguron garanci financiare për përgjegjësinë e pronarit të regjistruar. Në një rast të tillë, i padituri mund të përfitojë nga mjetet mbrojtëse (të ndryshme nga falimentimi apo likuidimi i pronarit të regjistruar) që pronari i regjistruar do të kishte të drejtë të përfitonte, duke përfshirë këtu kufizimin e përgjegjësisë sipas cilitdo regjim të zbatueshëm të brendshëm apo ndërkombëtar. Po kështu, edhe nëse pronari i regjistruar nuk ka të drejtë për kufizime të përgjegjësisë, i padituri mund ta kufizojë përgjegjësinë në një shumë të barabartë me shumën e sigurimit apo garancisë tjetër financiare që kërkohet në përputhje me paragrafin 1. Për më tepër, i padituri mund të përfitojë mbrojtje me arsyetimin se fatkeqësia detare u shkaktua nga drejtimi i keq me dashje i pronarit të regjistruar, por i padituri nuk mund të përfitojë nga asnjë mbrojtje tjetër të cilën i padituri mund ta ketë pasur të drejtë për ta kërkuar në procedimet e ngritura nga pronari i regjistruar kundër të paditurit. Në çdo rast, i padituri do të ketë të drejtën t'i kërkojë pronarit të regjistruar që t'i bashkohet atij në këto procedime.

11. Një shtet palë nuk do të lejojë asnjë anije që ka të drejtën të mbajë flamurin e tij ndaj të cilës vepron ky nen, të operojë në çdo kohë, përveçse kur është lëshuar një certifikatë sipas paragrafit 2 ose atij 14.

12. Duke iu nënshtruar dispozitave të këtij neni, secili shtet palë do të sigurojë, sipas së drejtës së tij të brendshme, që sigurimi apo garancia tjetër në masën e kërkuar nga paragrafi 1 të jetë në fuqi për çdo anije që ka një tonazh bruto prej 300 ose më shumë ton, kudo që ajo të jetë e regjistruar, që hyn apo del nga një port në territorin e tij, ose që arrin në apo largohet nga një mjedis në det të hapur në detin e tij territorial.

13. Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 5, një shtet palë mund të njoftojë sekretarin e përgjithshëm se, për qëllimet e paragrafit 12, anijeve nuk u kërkohet të mbajnë në bord ose të tregojnë certifikatën e kërkuar nga paragrafi 2, kur hyjnë apo dalin nga një port në territorin e tij, ose që arrijnë në apo largohen nga një mjedis në det të hapur në detin e tij territorial, me kusht që shteti palë që lëshon certifikatën e kërkuar nga paragrafi 2 të njoftojë sekretarin e përgjithshëm se ai mban regjistra në format elektronik, ku mund të hyjnë të gjitha shtetet palë, që vërteton ekzistencën e certifikatës dhe mundëson shtetet palë që të shkarkojnë përgjegjësitë e tyre sipas paragrafit 12.

14. Nëse sigurimi apo garancia tjetër financiare nuk ruhet në lidhje me një anije të zotëruar

nga një shtet palë, dispozitat e këtij neni në lidhje me këtë nuk do të jenë të zbatueshme për këtë anije, por anija do të mbajë një certifikatë të lëshuar nga autoriteti i duhur i shtetit të regjistrit ku të deklarohet se ajo zotërohet nga ai shtet dhe se përgjegjësia e anijes mbulohet brenda kufijve të parashikuar në paragrafin 1. Një certifikatë e tillë do të ndjekë sa më shumë që të jetë e mundur modelin e parashikuar nga paragrafi 2.

Neni 13
Afatet kohore

Të drejtat për të përftuar kostot sipas kësaj Konvente do të shuhen përveçse kur ngrihet një pretendim brenda tre viteve nga data kur është përcaktuar rreziku në përputhje me këtë Konventë. Sidoqoftë, asnjë pretendim nuk mund të ngrihet më, pasi kanë kaluar gjashtë vjet nga data e fatkeqësisë detare që shkaktoi anijen e mbytur. Kur fatkeqësia detare konsiston në një radhë ngjarjesh, periudha gjashtëvjeçare do të fillojë që nga data e ngjarjes së parë.

Neni 14
Dispozitat për ndryshime

1. Me kërkesën e jo më pak se një të tretës së shteteve palë, organizata do të thërrasë një konferencë me qëllimin e rishikimit apo ndryshimit të kësaj Konvente.

2. Cilido pëlqim i dhënë për t'iu nënshtruar kësaj Konvente, i shprehur pas datës së hyrjes në fuqi të një ndryshimi ndaj kësaj Konvente, do të konsiderohet se zbatohet për këtë Konventë siç është ndryshuar.

Neni 15
Zgjidhja e mosmarrëveshjeve

1. Kur ka një mosmarrëveshje ndërmjet dy ose më shumë shteteve palë në lidhje me interpretimin apo zbatimin e kësaj Konvente, ato do të përpiqen ta zgjidhin mosmarrëveshjen e tyre, së pari, përmes negociatave, hetimeve, ndërmjetësimit, pajtimit, arbitrazhit, zgjidhjes gjyqësore, drejtimit tek agjencitë apo marrëveshjet rajonale ose përmes mjeteve të tjera paqësore të zgjedhura prej tyre.

2. Nëse asnjë ndërmjetësim nuk është i mundur brenda një periudhe të arsyeshme kohore që nuk i kalon dymbëdhjetë muaj që kur njëri shtet palë ka njoftuar tjetrin se ekziston një mosmarrëveshje ndërmjet tyre, do të zbatohen *mutatis mutandis* dispozitat e përcaktuara në pjesën XV të Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit të vitit 1982, pavarësisht nëse shtetet pjesë të mosmarrëveshjes janë gjithashtu shtete palë të Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit të vitit 1982, ose jo.

3. Cilado procedurë e zgjedhur nga një shtet palë në këtë Marrëveshje dhe në Konventën e Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit të vitit 1982, në zbatim të nenit 287 të kësaj të fundit do të zbatojë zgjidhjen e mosmarrëveshjeve sipas këtij neni, përveçse kur ai shtet palë, në momentin që ratifikon, pranon, miraton apo futet në këtë Konventë ose në çdo moment të mëvonshëm, zgjedh një procedurë tjetër në përputhje me nenin 287 për qëllimin e zgjidhjes së mosmarrëveshjeve që dalin nga kjo Konventë.

4. Një shtet palë në këtë Konventë, që nuk është palë në Konventën e Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit të vitit 1982, në momentin që ratifikon, pranon, miraton apo futet në këtë Konventë ose në çdo moment të mëvonshëm do të jetë i lirë të zgjedhë, përmes një deklarate me shkrim, një apo më shumë nga mjetet e përcaktuara në nenin 287, paragrafi 1 të Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit të vitit 1982, për qëllimin e zgjidhjes së mosmarrëveshjeve sipas këtij neni. Neni 287 do të zbatohet për një deklaratë të tillë, si edhe për çdo mosmarrëveshje në të cilën një shtet i tillë është palë, e cila nuk mbulohet nga një deklaratë në fuqi. Për qëllimet e pajtimit dhe arbitrazhit, në përputhje me shtojcat V dhe VII të Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit të vitit 1982, ky shtet do të ketë të drejtë të emërojë pajtues dhe arbitra për t'u përfshirë në listat e referuara në shtojcën V, neni 2, dhe në shtojcën VII, neni 2, për

zgjidhjen e mosmarrëveshjeve që dalin nga kjo Konventë.

5. Një deklaratë e bërë sipas paragrafëve 3 dhe 4 do të depozitohet pranë sekretarit të përgjithshëm, i cili do t'u përcjellë kopje të saj shteteve palë.

Neni 16

Marrëdhënia me konventat dhe marrëveshjet e tjera ndërkombëtare

Asgjë në këtë Konventë nuk do të prekë të drejtat dhe detyrimet e cilitdo shtet sipas Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi të Drejtën e Detit të vitit 1982, si edhe sipas së drejtës ndërkombëtare zakonore të detit.

Neni 17

Nënshkrimi, ratifikimi, pranimi, miratimi dhe hyrja

1. Kjo Konventë do të jetë e hapur për nënshkrim në selinë e organizatës nga data 19 nëntor 2007 deri më 18 nëntor 2008 dhe do të mbetet në vijim e hapur për nënshkrim.

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

i) nënshkrimit pa rezerva në lidhje me ratifikimin, pranimin ose miratimin; ose

ii) nënshkrimit që i nënshtrohet ratifikimit, pranimit ose miratimit të ndjekur nga ratifikimi, pranimi ose miratimi; ose

iii) hyrjes.

b) Ratifikimi, pranimi, miratimi ose hyrja do të kryhet përmes depozitimit të një instrumenti për këtë qëllim pranë sekretarit të përgjithshëm.

Neni 18

Hyrja në fuqi

1. Kjo Konventë do të hyjë në fuqi dymbëdhjetë muaj pas datës në të cilën dhjetë shtete ose ta kenë nënshkruar atë pa rezerva, në lidhje me ratifikimin, pranimin ose miratimin ose të kenë depozituar instrumentet e ratifikimit, pranimit, miratimit ose hyrjes pranë sekretarit të përgjithshëm.

2. Për cilindo shtet, i cili ratifikon, pranon, miraton apo hyn në këtë Konventë, pasi janë plotësuar kushtet e paragrafit 1 për hyrjen në fuqi, kjo Konventë do të hyjë në fuqi tre muaj pas datës së depozitimit nga ky shtet të instrumentit të përshtatshëm, por jo përpara se kjo Konventë të ketë hyrë në fuqi në përputhje me paragrafin 1.

Neni 19

Denoncimi

1. Kjo Konventë mund të denoncohet në çdo kohë nga një shtet palë pas kalimit të një viti nga data në të cilën kjo Konventë ka hyrë në fuqi për atë shtet.

2. Denoncimi do të kryhet përmes depozitimit pranë sekretarit të përgjithshëm të një instrumenti për këtë qëllim.

3. Një denoncim do të hyjë në fuqi një vit pas marrjes së tij nga sekretari i përgjithshëm, ose pas një periudhe më të gjatë siç mund të jetë përcaktuar në instrumentin e denoncimit.

Neni 20

Depozitimi

1. Kjo Konventë do të depozitohet pranë sekretarit të përgjithshëm.

2. Sekretari i përgjithshëm:

a. Do të informojë të gjitha shtetet që kanë e nënshkruar apo kanë hyrë në këtë Konventë mbi:

i) çdo nënshkrim të ri apo depozitim të një instrumenti ratifikimi, pranimi, miratimi apo hyrje, bashkë me datën përkatëse;

ii) datën e hyrjes në fuqi të kësaj Konvente;

iii) depozitimin e çfarëdo instrumenti për denoncimin e kësaj Konvente bashkë me datën e depozitimit dhe datën në të cilën denoncimi hyn në fuqi; dhe

iv) deklarata dhe njoftime të tjera të marra në përputhje me këtë Konventë; dhe

b) Do t'u përcjellë kopje të vërtetuara të kësaj Konvente që gjitha shteteve që e kanë nënshkruar apo që kanë hyrë në këtë Konventë.

3. Sapo Konventa të ketë hyrë në fuqi, një kopje e vërtetuar e tekstit do t'i përcillet nga ana e sekretarit të përgjithshëm, Sekretarit të Përgjithshëm të Kombeve të Bashkuara për regjistrim dhe publikim në përputhje me nenin 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara.

Neni 21

Gjuhët

Kjo Konventë është arritur në një origjinal të vetëm në gjuhët arabe, kineze, angleze, frënge, ruse dhe spanjolle, ku secili tekst është njëlloj autentik.

Bërë në Najrobi, në ditën e tetëmbëdhjetë të majit dymijë e shtatë.

Në dëshmi të kësaj, të nënshkruarit, të autorizuar në mënyrën e duhur nga qeveritë e tyre përkatëse për këtë qëllim, nënshkruan këtë Konventë.

SHTOJCË

CERTIFIKATË SIGURIMI APO GARANCIE TJETËR FINANCIARE NË LIDHJE ME PËRGJEGJËSINË PËR HEQJEN E ANIJEVE TË MBYTURA

Lëshuar në përputhje me dispozitat e nenit 12 të Konventës Ndërkombëtare të Najrobit mbi heqjen e anijeve të mbytura, të vitit 2007.

Emri i anijes	Tonazhi bruto	Numri ose shkronjat dalluese	Numri i identifikimit të anijes sipas IMO	Porti i regjistrit	Emri dhe adresa e plotë e vendit kryesor të punës së pronarit të regjistruar

Kjo është për të vërtetuar që, në lidhje me anijen e sipërpërmendur, është në fuqi një policë sigurimi apo garanci tjetër financiare që përmbush kërkesat e nenit 12 të Konventës Ndërkombëtare të Najrobit mbi heqjen e anijeve të mbytura të vitit 2007.

Lloji i sigurimit

.....

Kohëzgjatja e sigurimit

.....

Emri dhe adresa e siguruesit / siguruesve dhe / ose garantuesit / garantuesve

Emri

.....

Adresa

.....

Kjo certifikatë është e vlefshme deri më

.....

Lëshuar ose vërtetuar nga Qeveria e
.....
(Përshkrimi i plotë i Shtetit)

ose

Teksti në vijim duhet të përdoret kur një shtet palë përfiton nga neni 12, paragrafi 3:
Kjo certifikatë lëshohet nga autoriteti i Qeverisë së
.....
(Përshkrimi i plotë i shtetit) nga .....
(emri i organizatës apo institucionit)

Në .....më .....
(vendi) (data)

.....
(nënshkrimi dhe titulli i zyrtarit lëshues apo vërtetues)

Shënime shpjeguese:

1. Nëse dëshirohet, përshkrimi i shtetit mund të përfshijë një referim tek autoriteti kompetent publik i vendit ku është lëshuar certifikata.

2. Nëse shuma e përgjithshme e sigurimit është dhënë nga më shumë se një burim, duhet të tregohet shuma e secilit prej tyre.

3. Nëse sigurimi është dhënë në disa forma, këto duhet të listohen.

4. Treguesi “Kohëzgjatja e sigurimit” duhet të përcaktojë datën në të cilën hyn në fuqi ky sigurim.

5. Treguesi “Adresa” e siguruesit / siguruesve dhe / ose garantuesit / garantuesve duhet të tregojë vendin kryesor të punës së siguruesit / siguruesve dhe / ose garantuesit / garantuesve. Nëse është e përshtatshme, do të tregohet vendi i punës ku është vendosur sigurimi ose garancia tjetër.