

LIGJ
Nr.9251, date 8.7.2004

KODI DETAR I REPUBLIKES SE SHQIPERISE

Ne mbështetje te neneve 78 dhe 83 pika 1 te Kushtetutës, me propozimin e Këshillit te Ministrave,

KUVENDI
I REPUBLIKES SE SHQIPERISE

VENDOSI:

PJESA E PARE
DISPOZITA TE PERGJITHSHME

KREU I
OBJEKTI, SUBJEKTET DHE PARIMET E PERGJITHSHME

Neni 1
Objekti

1. Kodi Detar i Republikës se Shqipërisë rregullon marrëdhëniet juridike, ekonomike dhe shoqërore ne fushën e detarisë, duke vendosur rregulla mbi te drejtat dhe detyrimet e subjekteve qe ushtrojnë veprimtari detare dhe kane përgjegjësi ligjore mbi hapësirën detare.
2. Këto marrëdhënie ne fushën e detarisë lindin dhe zhvillohen gjate ushtrimit te veprimtarive detare e te lundrimit për përdorimin e barabarte dhe me efikasitet te burimeve detare, konservimin e burimeve te tyre gjalore, kryerjen e studimeve shkencore detare përkatëse, mbrojtjen e mjedisit detar nga ndotjet, sigurinë e lundrimit, sipas rregullave te trafikut detar, sigurimin e shërbimeve te posaçme te kërkim-shpëtimit, si dhe transportet e mallrave ne përputhje me legjislacionin përkatës.

Neni 2
Fusha e veprimit

1. Dispozitat e këtij Kodi rregullojnë ushtrimin e te drejtave dhe marrëdhënieve juridike detare ne Republikën e Shqipërisë.
2. Organet shtetërore respektojnë dispozitat e këtij Kodi kur ushtrimi i funksioneve te tyre ndërthuret me veprimtarinë ose subjektet juridike detare.
3. Dispozitat e këtij Kodi, për aq sa është e mundur, veprojnë me veçoritë përkatëse edhe ne lumenj, liqene ose rezervuare te lundrueshëm, qe kane lidhje me detin ose janë te përbashkët me shtete te tjera.
4. Veprimtaria e mjeteve lundruese shqiptare jashtë territorit te Republikës se Shqipërisë realizohet ne përputhje me dispozitat e këtij Kodi, përveç rasteve kur:
 - a) duhet zbatuar e drejta e shtetit ne territorin ku ndodhet;
 - b) ka marrëveshje ndërkombëtare te veçante;
 - c) duhet zbatuar e drejta ndërkombëtare.

Neni 3
Subjektet detare

1. Janë subjekte të drejtës detare personat fizike ose juridike, publike ose private, vendas ose të huaj, të cilët realizojnë veprimtarinë në fushën e detarisë.
2. Subjektet detare mund të jenë drejtues të veprimtarisë në fushën e detarisë, pronarë të mjeteve ose të mjediseve detare dhe ushtrues të veprimtarive në fushën e detarisë, zotërues, jo pronarë të mjeteve dhe të veprimtarive të fushës së detarisë, të punësuar ose përfitues nga kjo veprimtari.

Neni 4

E drejta detare dhe të drejtat e tjera

1. Të drejtat dhe marrëdhëniet juridike detare janë të tilla kur, përveç kërkesave të këtij Kodi, plotësojnë kërkesat e përgjithshme të Kodit Civil, të Kodit Tregtar dhe të ligjeve kryesore të fushave përkatëse.
2. Aspekte të veçanta të veprimtarisë detare, të përbashkëta me fusha të tjera të drejtës, rregullohen sipas dispozitave të aktit normativ, fushë kryesore e të cilit janë, duke respektuar edhe dispozitat e përgjithshme të këtij Kodi.

Neni 5

E drejta detare dhe e drejta ndërkombëtare

1. Në veprimtarinë detare shqiptare e drejta ndërkombëtare është e detyrueshme dhe ka përparësi ndaj këtij Kodi kur buron nga një akt i pranuar ligjërish.
2. Organet përkatëse, kur pranojnë ligjërish aktet e drejtës ndërkombëtare, shfuqizojnë ose ndryshojnë dispozitat e këtij Kodi dhe aktet ligjore, të data në zbatim të tij, kur bien ndesh ose plotësojnë mangësitë përkatëse, përveçse kur këto akte kanë karakter të përkohshëm.

Neni 6

Termat

1. Kuptimi i termave të veprimtarisë në fushën e detarisë përcaktohet shprehimisht në këtë Kod ose del nga përmbajtja e dispozitës përkatëse, në të kundërtën i përmbahet kuptimit të përgjithshëm të fjalëve në gjuhën shqipe.
2. Termat e fushave jodetare kanë kuptimin sipas legjislacionit të fushës përkatëse.
3. Termat e drejtës ndërkombëtare detare kanë kuptimin që jepen prej saj dhe shënohen në kllapa pas termit në shqip, përveç kur nuk ka të tilla.
4. Kuptimi i termave detare, sipas këtij Kodi, është i detyrueshëm për fushat e tjera të drejtës.

Neni 7

Veprimtaritë me burim rreziku të shtuar

1. Veprimtaria me mjetet lundruese, duke filluar nga çasti i pluskimit të parë, është me burim rreziku të shtuar në kuptim të Kodit Civil, me të gjitha pasojat përkatëse, me përjashtim të rastit kur mjeti lundrues rimorkiohet.
2. Mjetet lundruese në rimorkim trajtohen për kryerje veprimtarie me burim rreziku të shtuar kur vërtetohen kritere të Kodit Civil që nuk kanë lidhje me lundrimin.

Neni 8

Veprimtaritë detare

Veprimtari detare dhe lundrimi konsiderohen:

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

Neni 9

Uniteti i drejtimit te veprimtarive detare

1. Veprimtaritë detare për subjektet juridike private ose shtetërore administrohen dhe licencohen nga ministritë përkatëse qe mbulojnë llojin e veprimtarisë. Te drejtën e dhënies se lejes se veprimtarisë e ka titullari i dikasterit përkatës.
2. Veprimtaritë detare, duke qene veprimtari me burim rreziku te shtuar, drejtohen ne mënyrë unike.
3. Uniteti i drejtimit realizohet:
 - a) ne mjetin lundruer nga kapiteni;
 - b) ne portet detare dhe ne rada nga kapitaneria e portit;
 - c) ne hapësirën detare nga Roja Bregdetare Shqiptare;
 - ç) nga strukturat përkatëse te çdo dikasteri për veprimtaritë nen përgjegjësi.

Neni 10

Lejimi i veprimtarisë ne fushën e detarisë

1. Veprimtaria ne fushën e detarisë dhe shërbimet portuale kryhen nga subjekte te licencuara, me cilësitë e nevojshme te personave fizike ose juridike qe janë regjistruar si te tille.
2. Subjektet vendase kane te drejtën e veprimtarisë ne fushën e detarisë me mjete lundruese qe figurojnë ne Regjistrin e Mjeteve Lundruese dhe vetëm ne drejtimet qe ka leja e dhënë nga organi përgjegjës shtetëror.
3. Subjektet e huaja me qendër ne Shqipëri kane te drejtën e ushtrimit te veprimtarisë me mjete lundruese, për veprimtari te veçanta ose te përkohshme, dhe lejohen nga organi kompetent shqiptar kur figurojnë te regjistruara ne Regjistrin e Mjeteve Lundruese.
4. Përfshirja e mjeteve lundruese te subjekteve te huaja ne këtë Regjistër i barazon ato me subjektet vendase për veprimtaritë me këto mjete.
5. Subjektet detare te huaja, kur veprojnë ne territorin shqiptar, respektojnë dispozitat e këtij Kodi dhe ato te dala ne zbatim te tij, përveç rasteve kur duhet zbatuar marrëveshja ndërkombëtare e veçante ose e drejta ndërkombëtare.
6. Për rastet e forcës madhore ose nevojës se domosdoshme, kur është e pamundur rruge tjetër, mjetet e huaja detare mund te veprojnë ne ujerat shqiptare pa autorizim paraprak, por, ne çdo rast, duke dhënë sinjalet, sipas se drejtës ndërkombëtare ose duke vene ne dijeni kapitanerinë e portit me te afërt.

Neni 11

E drejta e kalimit paqësor

Mjetet lundruese qe mbajnë flamurin shqiptar dhe mjetet lundruese te huaja gëzojnë te drejtën e kalimit paqësor ne detin territorial te shtetit shqiptar, ne përputhje me legjislacionin përkatës.

KREU II PERBERESIT E VEPRIMTARISE DETARE

Neni 12 Hapësira detare

Hapësira detare shqiptare përbëhet nga:

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

Neni 13 Mjedisi detar

1. Mjedisi detar janë pasuritë e nënujet, te sipërfaqes se fundit dhe te nëntokës se fundit te detit, si pjese e pasurisë kombëtare te shtetit shqiptar.
2. Ai shtrihet gjate gjithë vijës se bregdetit shqiptar dhe vazhdon deri ne kufirin e zonës ekskluzive ekonomike.
3. Ujerat ekonomike te përcaktuara me marrëveshje dypalëshe i ratifikon Këshilli i Ministrave.
4. Mjedisi detar përbëhet nga
 - a) vija e bregdetit shqiptar;
 - b) plazhet, portet, radat e porteve dhe territoret tokësore te tyre;
 - c) lagunat, grykëderdhjet e lumenjve ne det, liqenet e vijës se ujit, qe komunikojnë vazhdimisht ose përkohësisht me detin;
 - ç) ujerat e brendshme detare, territoriale dhe ekonomike, sipas përcaktimit te nenit 12 te këtij Kodi.

Neni 14 Shërbimi Hidrografik Shqiptar

1. Shërbimi Hidrografik Shqiptar është institucion tekniko - shkencor shtetëror ne përbërje te Forcave Detare te Republikës se Shqipërisë, qe drejton, organizon dhe përpunon botimin e hartave detare, te vjetarëve, te udhëzuesve te lundrimit e te fenerëve.
2. Shërbimi Hidrografik Shqiptar kryen studime te karakterit hidrografik e hidrologjik te relievit e te fundit te detit, për vendosjen e fenerëve e te shenjave detare dhe te kablllove detare te nënujshme. Ai boton dhe pajis me dokumentacionin e nevojshëm detar te gjitha anijet shqiptare, si: anijet luftarake, te transportit, te peshkimit e te turizmit.
3. Shërbimi Hidrografik Shqiptar, me autorizim te Ministrisë se Mbrojtjes, bashkëvepron me shërbime dhe institucione hidrografike te shteteve te huaja për qëllime studimi, bashkërendimi veprimtarie.

Neni 15

Veprimtaria ne fushën e detarisë

1. Veprimtaria ne fushën e detarisë është tërësia e veprimeve te ndërgjegjshme te njeriut, qe kryhet drejtpërdrejt ose ne mjediset detare, me karakter ekonomik, mjedisor, kërkimor - shkencor, ushtarak ose aspekte te tjera qe lidhen me mbrojtjen e interesave kombëtare.
2. Veprimtaria ne fushën e detarisë organizohet dhe ushtrohet nga subjektet detare dhe realizohet me mjete, burime intelektuale, materiale ose financiare, ne drejtime dhe forma te lejuara shprehimisht nga ky Kod ose nga dispozita te tjera ligjore.
3. Përbërës te veprimtarisë se fushës te detarisë janë: hapësira detare, subjektet detare, mjetet lundruese, mallrat, udhëtarët dhe organizmat drejtues te veprimtarisë se fushës te detarisë dhe organet shtetërore.

Neni 16

Mjetet lundruese

1. Ne mjetet lundruese përfshihen te gjitha mjetet lundruese, me përjashtim te mjeteve, te cilat përdoren te fiksuara ne trupin e njeriut.
2. Mjetet lundruese përbëhen nga:
 - a) anijet qe plotësojnë te dhënat teknike për regjistrim ne Regjistrin e Mjeteve Lundruese;
 - b) mjetet e vogla lundruese;
 - c) mjetet detare;
 - ç) mjetet ujore.

Neni 17

Mjetet detare dhe ujore

1. Veprimtaria ne fushën e detarisë realizohet me ane te mjeteve lundruese, te cilat përbëhen nga: mjete detare, mjete ujore, mjete te vogla lundruese, instalime teknologjike mbi dhe nënujore me karakter shfrytëzimi, komunikacioni, shërbimi ose kërkimi shkencor, instalime portuale, teknika dhe sisteme te sinjalizimit detar, te komunikimit dhe te energjetikes.
2. Mjetet fluturuese, përfshirë edhe hidroplanët, u nënshtrohen rregullave te veprimtarisë ajrore, ndërsa, kur ulen ne mjetet detare ose lundrojnë, respektojnë rregullat e kësaj fushe.

Neni 18

Portet detare

1. Porte detare janë teritore te vijës bregdetare, te përgatitura posaçërisht për akostimin e anijeve e te pajisura me mjetet për shërbimet e ngarkim-shkarkimit, mjetet e sigurisë detare, akuatoriumin, kanalin hyrës dhe radat, si dhe instalimet përkatëse te sinjalizimit dhe te komunikimit detar.
2. Porte detare mund te jene edhe teroret lundruese te përgatitura posaçërisht.
3. Portilet janë zgjatime te bregut, te përgatitura posaçërisht për ankorimin e mjeteve lundruese.
4. Portet detare ndahen ne:
 - a) porte te hapura për trafikun ndërkombëtar;
 - b) porte kombëtare për veprimtari te subjekteve shqiptare ne fushën e detarisë, brenda ujerave territoriale shqiptare, ose te subjekteve te huaja për veprimtari jotregtare.
5. Ne raste te veçanta, për te mbrojtur ose realizuar interesat e rëndësishëm shtetërore, mund te përdoren dhe portet ushtarake te Republikës se Shqipërisë.

6. Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit, me nisme ose kërkesë, autorizon për këtë qëllim edhe portet e kategorive të tjera, për shkaqe të forcës madhore, defekte teknike ose për interes shtetëror.

7. Shpallja, kategorizimi dhe emërtimi i porteve përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave.

Neni 19

Pronësia detare

1. Janë në pronësi të shtetit dhe në administrim të organeve shtetërore, që mbulojnë fushat përkatëse të veprimtarive detare, ujerat e brendshme territoriale, deti territorial, vija bregdetare, ujerat e liqeneve dhe të lumenjve të lundrueshëm, trojet, kalatat dhe çdo objekt tjetër i paluajtshëm në territorin e portit, përfshirë muret rrethuese të tij dhe akuatoriumin, si dhe instalimet e sinjalizimit, të ndriçimit dhe të komunikimit brenda territorit të portit, në kanalën hyrës dhe në rade.

2. Janë në pronësi të subjekteve publike ose private makineritë dhe instalimet portuale, pajisjet e tjera, objektet e lëvizshme portuale dhe mjetet detare.

3. Shfrytëzimi dhe të drejtat e tjera të pronësisë së anijeve mund të realizohen nga çasti i regjistrimit të tyre në regjistrin përkatës të mjeteve lundruese.

4. Shfrytëzimi dhe të drejtat e tjera të pronësisë në platformat detare dhe në pajisjet mbi e nënujore realizohen nga çasti i dhënies së lejes së veprimtarisë.

5. Me ligj të veçantë mund të ndalohet pronësia e subjekteve private në lloje të caktuara mjeteve lundruese.

Neni 20

Emërtimi

1. Pronat e porteve emërtohen në çdo kohë me vendim të Këshillit të Ministrave, ndërsa anijet dhe mjetet e tjera të lundrueshme emërtohen në kohën e regjistrimit nga pronari. Emërtimi pasqyron dhe respekton traditat detare dhe normat e moralit. Njëkohësisht çdo mjet lundruar duhet të ketë numrin e Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO).

2. Emri mbahet vetëm nga një objekt, si e drejtë jopasurore e pronarit, dhe mbrohet nga ligji.

3. Emrat ndryshohen kur anija:

- a) reregjistrohet nga Regjistri i Mjeteve Lundruese;
- b) pushon së qeni si e tille;
- c) ka shkaqe të arsyeshme.

Neni 21

Flamuri

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

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

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

Neni 22

Eskluzivitete të flamurit

1. Mjetet lundruese me flamur shqiptar mund të kenë pikënisje dhe destinacion të brendshëm

ne çdo port, shqiptar e te huaj, kur plotësojnë kërkesat ligjore.

2. Mjetet lundruese me flamur te huaj lundrojnë vetëm ndërmjet një porti shqiptar dhe atij te huaj.

3. Administrata Detare mund te lejoje lundrimin e tyre edhe ndërmjet porteve shqiptare ne këto raste:

a) ne baze te parimit te barazisë me shtetin, flamurin e te cilit mban mjete lundrues;

b) për mjetet kërkimore shkencore;

c) për veprimtaritë e mbrojtjes se mjedisit detar;

ç) kur ka interes shtetëror;

d) kur ka detyrim nga e drejta ndërkombëtare;

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

Neni 23

Shenja e thirrjes

1. Çdo mjet lundrues, qe figuron ne Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare, ka numrin e Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO), shenjen ndërkombëtare te thirrjes, ne shkronja ose numra ndërkombëtare te thirrjes, te caktuara sipas kriterëve te se drejtës ndërkombëtare detare, te shënuara ne Regjistër dhe dëshminë përkatëse.

2. Shenja e thirrjes jepet detyrimisht kur komunikohet me autoritetet e portit, kur kërkohet nga autoritetet ushtarako - detare, organet e Policisë se Shtetit, organet e Rojës Bregdetare, te Policisë Doganore, kur jepet sinjali "SOS" ose merret ky sinjal dhe ne çdo rast tjetër te detyrueshëm, sipas ligjit te shtetit, ne territorin e te cilit ndodhet ose nga e drejta ndërkombëtare detare.

Neni 24

Kontrolli i linjës detare dhe ndërlidhja

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

2. Ndërlidhja mund te realizohet edhe me ane te dhënies se kodeve ose formulave te komunikimeve te njohura botërisht, me ane flamujsh ose sinjalesh zanore te posaçme.

Neni 25

Ndërtimet detare

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

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

3. Administrata Detare përcakton rregullat për distancat nga objektet detare te përcaktuara ne piken 1 te këtij neni dhe kriteret e tjera qe lidhen me mjedisin dhe veprimtarinë detare.

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

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

6. Ndërtesat e përhershme ose te përkohshme pa themele ne shelf vlerësohen dhe respektojnë

kërkesat dhe rregullat e mjeteve detare.

KREU III

ORGANIZIMI, DREJTIMI DHE KONTROLLI I VEPRIMTARISE DETARE

Neni 26

Organizimi i veprimtarisë detare

1. Subjektet ne fushën e detarisë e realizojnë veprimtarinë e tyre ne mënyrë individuale ose me ane te ekuipazheve te mjeteve detare te drejtuesve te mjetit, te shoqërive publike ose private, te veprimtarive detare dhe te organizmave drejtues te tyre.
2. Te gjitha subjektet jodetare e realizojnë veprimtarinë ne përputhje me dispozitat ligjore përkatëse, por duke bashkërenduar veprimet dhe duke respektuar autoritetet dhe organet e tjera portuale ne portin dhe ne zonën detare përkatëse.
3. Specialistet, organizmat ndërshtetërore ose organizatat ndërkombëtare ushtrojnë veprimtaritë ose përgjegjësitë e tyre ne zbatim te te drejtave dhe detyrimeve qe rrjedhin nga marrëveshjet ndërkombëtare.

Neni 27

Drejtimi dhe kontrolli shtetëror

Drejtimi dhe kontrolli shtetëror i veprimtarive detare behet sipas përkatësisë se tyre nga:

- a) strukturat e ministrive qe administrojnë dhe licencojnë veprimtaritë (inspektoratet përkatëse);
- b) strukturat e ministrive qe kontrollojnë zbatimin e ligjshmërisë se veprimtarive ne hapësirën detare;
- c) çdo organ tjetër i njohur me ligj.

Neni 28

Kapitaneritë e porteve

1. Kapitaneritë e porteve janë organe administrative qe ushtrojnë mbikëqyrjen e zbatimit te normave ligjore te karakterit detar, te përcaktuara ne këtë Kod. Kapitaneritë e porteve e ushtrojnë autoritetin e tyre:
 - a) ne respektimin e disiplinës portuale te trafikut detar;
 - b) ne garantimin e sigurisë se mjeteve dhe njerëzve ne porte dhe ne rada;
 - c) ne zbatimin e ligjshmërisë detare.
2. Kapitaneritë e porteve ndërtohen sipas strukturave te përshtatshme për realizimin e funksioneve te tyre. Ato organizohen ne seksione te ndryshme, sipas problematikes se veprimtarisë se tyre. Struktura dhe organika e tyre përcaktohen nga Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit.

Neni 29

Juridiksioni i kapitanerive

Kapitaneritë e porteve kane nen juridiksionin e tyre edhe ujerat e brendshme tokësore, ku kryhen veprimtari lundrimore. Këto veprimtari përcaktohen me vendim te Këshillit te Ministrave.

Neni 30

Policia e sigurisë portuale

1. Policia e sigurisë portuale organizohet dhe funksionon mbi bazën e ligjit "Për sigurinë ne anije e ne porte".
2. Veprimtaria e policisë se sigurisë portuale rregullohet me aktet ligjore te Policisë se Shtetit, si për organizimin dhe rregullat e brendshme, ashtu edhe për kriteret e ndërhyrjes për mbrojtjen dhe rivendosjen e rendit.
3. Policia e sigurisë portuale ka atributet e policisë gjyqësore.
4. Drejtori i përgjithshëm i policisë se sigurisë portuale emërohet nga Ministri i Transportit dhe i Telekomunikacionit.

Neni 31

Autoriteti Portual

1. Autoriteti Portual realizon drejtimin administrativ te veprimtarisë ne fushat e detarisë dhe te zonës detare përkatëse, si dhe bashkërendon marrëdhëniet me organet shtetërore.
2. Autoriteti Portual caktohet nga subjekti juridik, publik ose privat, qe realizon i vetëm veprimtarinë ne fushën e detarisë.
3. Veprimtaria e Autoritetit Portual rregullohet me ligj te veçante.

Neni 32

Drejtimi qendror shtetëror

1. Veprimtaritë qe kryhen ne hapësirën detare dhe mjedisin detar te Republikës se Shqipërisë drejtohen dhe administrohen nga Këshilli i Ministrave me ane te ministrive përkatëse për çdo lloj veprimtarie. Këshilli i Ministrave ekskluzivisht realizon te drejtat e pronësisë shtetërore ne hapësirën detare.
2. Ministrinë, me ane te strukturave te veta vartëse, administrojnë dhe menaxhojnë, përkatësisht:
 - a) Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit:
 - i) transportin detar te mallrave dhe njerëzve;
 - ii) portet detare te hapura për qëllime ekonomike;
 - iii) Regjistrin e Mjeteve Lundruese dhe klasifikimin e tyre;
 - iv) plotësimin e kushteve për sigurinë e jetës se njerëzve dhe mjeteve lundruese;
 - v) se bashku me Rojën Bregdetare hetimin e incidenteve detare.
 - b) Ministria e Financave:
 - i) zbatimin e legjislacionit fiskal dhe doganor gjate zhvillimit te veprimtarive detare;
 - ii) ndalimin e trafiqueve te paligjshme te mallrave dhe vlerave monetare e materiale;
 - iii) se bashku me ministrinë e tjera përcaktimin e tarifave për shërbimet dhe sanksionet.
 - c) Ministria e Rendit:
 - i) zbatimin e legjislacionit shqiptar për kalimin e kufirit dhe te luftës kundër krimit ne portet dhe hapësirën detare shqiptare;
 - ii) mbrojtjen e rendit dhe te sigurisë ne radat dhe ne portet shqiptare;
 - ç) Ministria e Mbrojtjes:
 - i) sigurimin hidro-lundrimor te bregdetit shqiptar;
 - ii) prodhimin e hartave detare hidrografike dhe hidrologjike dhe pajisjen e anijeve qe mbajnë flamurin shqiptar me dokumentacionin e nevojshëm lundrimor;
 - iii) organizimin dhe drejtimin e operacioneve te kërkim-shpëtimit ne hapësirën detare shqiptare;
 - iv) ushtrimin e kontrollit te zbatimit te ligjshmërisë ne hapësirën detare.

d) Ministria e Bujqësisë dhe Ushqimit:

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

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

dh) Ministria e Turizmit dhe Rregullimit të Territorit:

i) turizmin detar dhe bregdetar në Republikën e Shqipërisë;

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

ë) Ministria e Mjedisit:

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

ii) konservimin e mjedisit detar.

e) Ministria e Kulturës, Rinisë dhe Sporteve:

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

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

Neni 33

Regjistri detar

1. Regjistri detar është organi i posaçme shtetëror i kontrollit të ligjshmërisë dhe të disiplinës në veprimtarinë e fushave të detarisë pranë Administratës Detare.

2. Funksionet e regjistrit detar realizohen nëpërmjet inspektoreve, ndër të cilët janë dhe mbikëqyrësit e anijeve.

Neni 34

Kontrolli shtetëror portual

1. Kontrolli shtetëror portual është struktura e veçante, që funksionon në kapitanerinë e porteve.

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

a) ligjshmërinë e veprimtarisë në fushat e detarisë;

b) parandalimin e shkeljeve të ligjit;

c) zbulimin e shkeljeve;

ç) vënien para përgjegjësisë së ligjit të shkaktareve në fushën e mbrojtjes;

d) sigurinë detare dhe instalimet nënujore;

dh) mbrojtjen e mjedisit dhe të rregullave shëndetësore;

e) rregullsinë e shfrytëzimit të burimeve ujore.

Neni 35

Ekspertet detare

1. Çdo ministri, në problematiken e veprimtarive të veta në hapësirën detare, mund të krijojë grupe të eksperteve detare.

2. Verifikimi dhe hetimi i incidenteve detare bëhet nga organet e caktuara me ligj.

Neni 36

Klasifikimi i anijeve

1. Klasifikimi i anijeve, sipas llojit, tonazhit, destinacionit të përdorimit, kapacitetit transportues, fuqisë motorike, shpejtësisë dhe të dhënave të tjera teknike, bëhet nga një shoqëri publike me qendër në portin ku ndodhet Regjistri i Mjeteve Lundruese Shqiptare.
2. Organi i klasifikimit krijohet dhe vepron me status të veçantë, me vendim të Këshillit të Ministrave.
3. Klasifikimi ka për bazë kriteret e pranuar nga e drejta ndërkombëtare dhe përcaktohet me vendim të Këshillit të Ministrave.
4. Klasifikimi i bërë nga ky organ është i detyrueshëm për organet shtetërore dhe personat juridike, publike e private.
5. Kundërshtimi i klasifikimit bëhet para gjykatës ku ka qendrën organi i klasifikimit, brenda 10 ditëve nga marrja e dënisë.
6. Organi i klasifikimit mund të kryejë edhe ekspertime teknike, të kërkuara nga organet shtetërore, në ushtrim të funksioneve të tyre ose nga subjekte juridike, publike ose private.

PJESA E DYTE

REGJISTRIMI DHE LICENCIMI I MJETEVE LUNDRUESE

KREU I

REGJISTRIMI

Neni 37

Regjistri i Mjeteve Lundruese Shqiptare

1. Regjistri i Mjeteve Lundruese Shqiptare, që me poshtë do të quhet Regjistri, është strukturë në përbërje të Administratës Detare, që realizon regjistrimin, licencimin e mjeteve lundruese shqiptare ose të huaja me kontratë "Bareboat", si dhe veprime të tjera të përcaktuara në këtë Kod.
2. Regjistri është unik, me statusin e regjistrimit publik në kuptim të Kodit Civil dhe vepron i pavarur prej Autoritetit Portual në një port detar.
3. Drejtimi, plotësimi, shfrytëzimi dhe mirëmbajtja e Regjistrimit realizohen personalisht nga drejtuesi i Regjistrimit, i cili me poshtë do të quhet regjistruesi.
4. Për veprimtarinë e tij regjistruesi ka personel ndihmës.
5. Për përmbajtjen dhe veprimet në Regjistrim, personit, të drejtat e të cilit pasqyrohen në të, i jepet dëshmia përkatëse.
6. Në rregulloren për mbajtjen e Regjistrimit, të miratuar nga drejtuesi i organit qendror shtetëror, përcaktohen procedurat e veprimeve, tarifat përkatëse dhe formati e rubrikat e dokumentacionit.
7. Regjistri materializohet në dokumentacionin përkatës, por shfrytëzohet edhe me sisteme elektronike.
8. Me të dhënat e Regjistrimit mund të njihen vetëm pronaret përkatës, trashëgimtarët e pronareve, përfaqësuesit e tyre ligjore ose me prokurë, si dhe organet shtetërore, të cilave u njihet kjo e drejtë në bazë të ligjit.

Neni 38

Funksionet e Regjistrimit të Mjeteve Lundruese Shqiptare

Regjistri i Mjeteve Lundruese Shqiptare shërben për:

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

- b) pasqyrimin e hipotekës dhe te privilegjeve ne pronësinë e tyre ose çaste te tjera te përcaktuara ne këtë Kod;
- c) licencimin e mjeteve lundruese;
- ç) mbajtjen e librit te mjeteve te vogla lundruese;
- d) njohjen e se drejtës te dhënies se flamurit;
- dh) përcaktimin e shenjës se mjetit lundrues;
- e) regjistrimin e emrit te mjetit;
- ë) testimin dhe mbajtjen e amzës se detareve;
- f) dhënien e dëshmimeve për veprimet e regjistrimit.

Neni 39

Kriteret e regjistrimit sipas pronësisë

Ne Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare regjistrohen mjetet lundruese qe janë:

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

Neni 40

Kriteret e regjistrimit sipas te dhënave teknike

Mjetet lundruese, qe plotësojnë kërkesat e nenit 39 te këtij Kodi, regjistrohen ne Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare kur janë:

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

Neni 41

Pengesa për regjistrimin ne Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare

Mjeti lundrues nuk mund te regjistrohet kur:

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

Neni 42

Pezullimi i regjistrimit

1. Kur ka te dhëna se regjistrimi është bere nga subjekte qe nuk kane te drejtën e regjistrimit, kur dokumentet janë te parregullta ose te mangëta apo mjeti lundrues figuron i regjistruar ne një regjistër tjetër jashtë vendit, regjistruesi mund te urdhërojë pezullimin e regjistrimit, duke dhënë afat për plotësimin e mangësive.
2. Pezullimi bie me rënien e shkaqeve qe e sollën, ne te kundërt, ne baze te nenit 41 te këtij Kodi, sipas rastit, anulohet regjistrimi ose behet çregjistrimi.
3. Për periudhën e pezullimit regjistruesi tërheq dëshmitë, por mjeti ruan te drejtën e emrit,

flamurit dhe shenjës, sipas Regjistrimit të Mjeteve Lundruese Shqiptare.

Neni 43

Anulimi i regjistrimit dhe çregjistrimi

1. Regjistrimi i anijes ose i procedurës së dhënies së flamurit për të anulohet nga regjistruesi kur vërtetohet mungesa apo fiktiviteti i të paktën njërit nga kriteret e regjistrimit ose ka pasur pengesa për regjistrim dhe nuk ka vend për verifikime të mëtejshme.
2. Me anulimin, të gjitha të drejtat dhe detyrimet që rrjedhin nga regjistrimi, vlerësohen të paqena.
3. Çregjistrimi i anijes ose i procedurës së dhënies së flamurit behet kur kriteret e regjistrimit ose pengesat për regjistrim respektivisht mungojnë ose vërtetohen pas regjistrimit.
4. Çregjistrimi nuk ka efekte prapavepruese.
5. Kur veprimet e mësipërme lidhen me të dhënat teknike të anijes, regjistruesi merr paraprakisht mendimin e eksperteve.

Neni 44

Ndreqja e mangësive dhe e gabimeve materiale

1. Regjistruesi, me kërkesën e të interesuarit ose me nismën e vet, bën ndreqjen e gabimeve materiale, duke shënuar me vize tekstin e pasakte ose vendin e mangësisë dhe në fund të fletës përkatëse bën shënimin plotësues ose korrigjues, të shoqëruar me sqarimin përkatës.
2. Kur është gabuar në llojin e regjistrimit ose në rendin e faqeve, behet zhvleftësimi me vite të kryqëzuar i rubrikës ose i faqes përkatëse dhe behet plotësimi në regjistër ose në faqen e duhur.
3. Prishja dhe ndreqja e gabimit material bëhen nga regjistruesi, duke pasqyruar në të dyja rastet shkakun e veprimeve të mësipërme, dhe vërtetohen prej tij me nënshkrim vullë dhe datë.
4. Për veprimet e mësipërme të kryera me nismën e vet, regjistruesi njofton paraprakisht subjektin përkatës dhe vlerëson pretendimet e tij.

Neni 45

Të drejtat dhe detyrat e regjistruesit

1. Regjistruesi ka të drejtë që, në përputhje me rregullat e Regjistrimit të Mjeteve Lundruese Shqiptare, të lejojë regjistrimin ose pasqyrimin e të dhënave të tjera dhe ndryshimet përkatëse, të anulojë, të çregjistrojë ose të pezullojë regjistrimin ose shënimet e tjera, të bejë transferime në regjistrat, si dhe të lëshojë dëshmitë përkatëse.
2. Për veprimet e mësipërme regjistruesi kryen ekspertime me shpenzimet e subjekteve që kërkojnë veprimet përkatëse.
3. Regjistruesi, me kërkesë të organeve përkatëse, kryesisht të subjekteve të të interesuara, mund të verifikojë, në çdo kohë, rregullsinë e saktësinë e dokumenteve mbi të cilat do të behet ose është bërë një regjistrim, si dhe gjendjen faktike të mjetit lundrues dhe, kur e gjykon të arsyeshme, vendos, sipas rastit, pezullimin, anulimin ose çregjistrimin e mjetit lundrues.

Neni 46

Llojet e regjistrave

Për kryerjen e regjistrimit të anijeve, përdoren regjistra të veçante për:

- a) anijet tregtare;

- b) anijet e kultivimit ose shfrytëzimit të florës e faunës dhe të burimeve të tjera detare (anijet e peshkimit);
- c) anijet në ndërtim;
- d) ç) anijet dhe mjetet e tjera lundruese me karakter kërkimor e shkencor;
- e) bigat, rimorkiatorët dhe mjetet e tjera lundruese të shërbimeve portuale;
- f) dh) anijet me kontratë "Bareboat";
- g) mjetet e vogla lundruese (jahte, skafë dhe mjete të tjera lundruese të vogla).

Neni 47

Rastet e regjistrimit fillestar

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

- a) mjeti është në proces ndërtimi;
- b) mjeti kalon nga një përdorim çfarëdo në veprimtari detare;
- c) fitohet pronësia, uzufukti ose e drejta e përdorimit nga jashtë shtetit të një mjeti të peregjistruar;
- ç) mjeti është konfiskuar i peregjistruar;
- d) mjeti është i braktisur dhe nuk vërtetohet regjistrimi i mëparshëm.

Neni 48

Mënyra e regjistrimit fillestar

1. Për regjistrimin fillestar, kërkesa duhet të pasqyrojë identitetin dhe adresën ose qendrën e kërkuesit, dokumentet që vërtetojnë të dhënat teknike dhe aktin e klasifikimit, dokumentet që vërtetojnë se kërkuesi është një nga subjektet e parashikuara në këtë Kod dhe kriteret e tjera për regjistrim, sikurse përcaktohet në aktet nënligjore përkatëse.
2. Kur ka mungesë dokumentesh ose ato janë të parregullta, kërkesa vlerësohet e paraqitur, por jepet afat për plotësimet përkatëse. Nëse ky afat kalon, kërkesa refuzohet.
3. Regjistruesi verifikon paraprakisht me ekspertet përkatës të dhënat teknike të dokumenteve mbi gjendjen faktike të anijes dhe e refuzon kërkesën kur:
 - a) vihen re mospërputhje ndërmjet tyre dhe gjendjes faktike;
 - b) të dhënat faktike lejojnë regjistrimin në një regjistër tjetër nga ai i pretenduar, por ky regjistrim nuk pranohet nga kërkuesi;
 - c) mangësitë apo defektet e vena re mund të ndreqen.
4. Refuzimi i kërkesës nuk është pengesë për riparimet kur janë plotësuar kushtet për regjistrim.

Neni 49

Regjistrimi me transferim

1. Kur në Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare ndryshojnë të dhënat për anijet e regjistruara në llojin ose masën që kushtëzon regjistri ku përfshihen, këto anije çregjistrohen dhe transferohen në regjistrin përkatës, në bazë të kërkesës së subjektit në emër të të cilit figurojnë, shoqëruar me dokumentin që vërteton ndryshimin e të dhënës.
2. Ndryshimi i të dhënave verifikohet paraprakisht nga regjistruesi me ekspertet përkatës.
3. Anijet që kanë qene regjistruar në një shtet tjetër, përveç të dhënave dhe dokumenteve për regjistrim fillestar, sipas nenit 48, duhet të paraqesin edhe dokumentin që vërteton se nuk ka pengesë për regjistrim, sipas nenit 41 të këtij Kodi.

Neni 50

Veçori te regjistrimit për mjetet me kontrate "Bareboat"

Regjistrimi i mjetit lundrues te marre me kontrate "Bareboat" ka këto veçori:

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

Neni 51

Pranimi i privilegjeve për regjistrim

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

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

Neni 52

Dëshmia e pronësisë ose e përdorimit

Përfshirja e një mjeti lundrues ne regjistër behet vetëm me paraqitjen dhe depozitimin pranë regjistrimit te aktit qe vërteton pronësinë, kontratën "Bareboat" ose te drejtën e përdorimit me emrin e kërkuarit.

Neni 53

Regjistri i mjeteve lundruese ne ndërtim

1. Mjeti lundrues ne ndërtim, qe ka te dhënat teknike te përcaktuara ne këtë Kod, duhet te regjistrohet ne regjistrin përkatës qe nga data e nënshkrimit te kontratës se ndërtimit dhe figuron ne te deri ne transferimin ne një regjistër tjetër, te përcaktuar ne nenin 49, sipas destinacionit te përdorimit.
2. Kur mjeti i përfunduar merret ne përdorim jashtë veprimtarisë se fushës se detarisë, çregjistrimi behet me paraqitjen e dokumentit, qe vërteton përfshirjen ne mjetet themelore te subjektit përkatës.
3. Kur mjeti i përfunduar është ose kalon ne pronësi te një subjekti te huaj, qe nuk përfshihet ne nenin 48 te këtij Kodi, ose edhe te një subjekti vendas, por me veprimtari jashtë shtetit, çregjistrimi behet me paraqitjen e dëshmisë se regjistrimit ne një shtet tjetër.

Neni 54 Tonazhi

1. Fërrata regjistrimit, mjete lundruar kontrollon për saktësinë e tonazhit, sipas dokumenteve të pronarit, dhe në regjistër shënohet tonazhi faktik me shënimin për diferencat e rezultuara.
2. Regjistrimi pezullohet kur kundërshtohet tonazhi faktik, deri në vendimin e organit përgjegjës, që shqyrton ankesën sipas këtij Kodi.
3. Tonazhi i regjistruar ndryshohet nga regjistruesi kur rezultojnë të dhëna të ndryshme nga rillogaritjet ose rimaçjet e eksperteve, sipas pretendimeve të pronarit dhe subjekteve të interesuara.
4. Administrata Detare nxjerr rregulla për matjen e tonazhit të anijeve dhe për çështje që lidhen me të, në zbatim të detyrimeve që rrjedhin nga drejta ndërkombëtare detare.

Neni 55 Certifikata ndërkombëtare e përmasave të tonazhit

1. Për tonazhin e anijes, të përcaktuar në nenin 54 të këtij Kodi, lëshohet certifikata ndërkombëtare e tonazhit.
2. Administrata Detare mund të përjashtojë anije të caktuara nga marrja dhe mbajtja e certifikatës ndërkombëtare të tonazhit.

Neni 56 Flamuri i mjeteve lundruese shqiptare

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

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

Neni 57 Dëshmia e flamurit

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

Neni 58 Përdorimi i jashtëligjshëm i flamurit shqiptar

1. Mohimi i karakterit kombëtar të një mjete lundrues shqiptar ose përdorimi i flamurit kombëtar shqiptar nga një mjet lundrues i huaj, nga pronari ose kapiteni, duke synuar përfitime që rrjedhin prej tij, dënohet sipas Kodit Penal.
2. Shkelja e rregullave të tjera në mbajtjen dhe përdorimin e flamurit kombëtar dënohet administrativisht, sipas kritereve të përcaktuara nga legjislacioni përkatës.

Neni 59

Pasojat juridike te kalimit te afateve dhe te mosregjistrimeve

Kalimi i afatit për regjistrimet dhe ushtrimi i veprimtarive me mjete lundruese pa dëshminë e regjistrimit përbejnë kundërvajtje administrative dhe ndëshkohen me gjobe, ne baze te legjislacionit përkatës.

Neni 60

Kundërshtimi i veprimeve te regjistruesit

1. Ankimet verbale nuk shqyrtohen dhe regjistruesi nuk detyrohet te japë përgjigje.
2. Refuzimi i një veprimi te kërkuar rregullisht behet nga regjistruesi me shkrese.
3. Ndaj refuzimit te kërkesës ose për mënyrën e zgjidhjes mund te behet ankim brenda 10 ditëve ne Administratën Detare.
4. Ndaj refuzimit te regjistruesit drejtpërdrejt ose ndaj vendimit te Administratës Detare mund te behet ankim ne gjykate brenda 10 ditëve nga shpallja ne prani te ankuesit ose nga marrja dijani.

Neni 61

Identifikimi i mjetit lundrues

Me përfshirjen ne Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare, mjeti vlerësohet "Mjet lundrues shqiptar", me statusin qe përcaktohet ne këtë Kod, dhe identifikohet me emrin, flamurin, numrin e IMO-se, shenjen, ne baze te dëshmive përkatëse, si dhe me projektin e anijes dhe numrin e motorit.

Neni 62

Libri i mjeteve te vogla lundruese

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

Neni 63

Licencimi i mjeteve lundruese

1. Licenca është akti qe vërteton se një mjet lundrues, i cili regjistrohet ne Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare, plotëson kërkesat ligjore dhe i ka te dhënat teknike për te kryer një ose disa veprimtari te caktuara ne fushën e detarisë.
2. Për marrjen e licencës duhet te plotësohen kërkesat e mëposhtme:
 - a) pronësia e anijes;
 - b) e drejta e përdorimit nga jopronari;
 - c) te dhënat dhe garancitë teknike te nevojshme për realizimin e veprimtarisë për te cilën licencohet.
3. Kërkesa e shkronjës "c" te pikës 2 te këtij neni vërtetohet me projektin teknik te anijes dhe me raportin e eksperteve te caktuar nga regjistruesi i anijeve.
4. Regjistruesi ka te drejte qe ne çdo kohe te verifikojë ekzistencën e te dhënave, ne baze te te cilave është dhënë licenca dhe kur, me pëlqimin e pronarit, mund ta heqë ose ta ndryshojë atë.

Neni 64

Amëza e detarit

1. Personat që mbarojnë shkollën profesionale të detarit ose plotësojnë kriteret përkatëse për të punuar në mjetet lundruese, regjistrohen paraprakisht në amëzën e detarit pranë Regjistrimit të Mjeteve Lundruese Shqiptare.
2. Përfshirja në amëz vërtetohet me dëshminë dhe kartën e detarit.
3. Me fillimin e marrëdhënieve të punës dëshmia i dorëzohet personit të ngarkuar nga pronari i mjetit lundrues dhe kthehet me përfundimin e marrëdhënieve të punës.
4. Hipja e detareve në mjetin lundrues lejohet vetëm kur kanë kartën e detarit.
5. Për lidhjen ose përfundimin e marrëdhënieve të punës pronari njofton Zyrën e Regjistrimit të Mjeteve Lundruese Shqiptare për shënimet në amëz.
6. Mosnjoftimi i Regjistrimit të Mjeteve Lundruese Shqiptare për lidhjen ose përfundimin e marrëdhënieve të punës me detarin, pranimi i detarit në anije pa u lidhur marrëdhënia e punës, si dhe hipja e detarit në anije pa kartën e detarit përbejnë kundërvajtje dhe dënohen sipas legjislacionit në fuqi.

KREU II

PRONËSIA NE VEPRIMTARINE DETARE

Neni 65

E drejta e pronësisë

1. Mjedisi detar brenda ujerave territoriale me të gjitha burimet është prone publike dhe shfrytëzohet nga subjekte juridiko-civile, publike e private, në baze të rregullave të këtij Kodi e të dispozitave ligjore të veçanta.
2. Pronësia e mjetit lundrues fitohet sipas mënyrave të parashikuara me ligj, por mund të shfrytëzohet në veprimtaritë e fushave të detarisë vetëm me dëshminë e Regjistrimit të Mjeteve Lundruese Shqiptare, duke respektuar kushtet e përcaktuara në këtë Kod dhe dispozitat ligjore të dala në zbatim të tij.
3. Pronësia e mjeteve lundruese të mbytura në zhytje të plote i takon shtetit.
4. Mjetet lundruese të braktisura, kur përcaktohet pronari ose përdoruesi, kalojnë në pronësi të shtetit:
 - a) kur nuk kërkohen 3 muaj pas njoftimit;
 - b) kur nuk dihen 6 muaj pas publikimit në një gazete kombëtare dhe në kanale televizive satelitore publike, si dhe në organizma që përcaktohen nga e drejta ndërkombëtare.
5. Pronësia e mjeteve të tjera përcaktohet sipas rregullave të përgjithshme të Kodit Civil.

Neni 66

Bashkëpronësia

1. Pronësia mbi anijen mund të ndahet në 64 pjesë. Nuk lejohet regjistrimi në të njëjtën kohë i më shumë se 64 personave fizike ose juridike si pronarë të një anijeje.
2. Nuk lejohet të regjistrohen më shumë se 5 persona fizike ose juridike si pronarë të përbashkët të një pjesë. Këta pronarë të përbashkët do të vlerësohen se përbejnë një person të vetëm dhe nuk kanë të drejta të vepronjë të gjithë mbi interesat e anijes.

Neni 67

Hipoteka dhe barrët siguroese financiare

1. Kuptimi, mënyra e krijimit dhe pasojat juridike të hipotekës dhe barreve siguroese financiare në mjetet detare janë sipas dispozitave të Kodit Civil.
2. Hipoteka, sipas këtij Kodi, vendoset vetëm për mjetet lundruese.

Neni 68

Veçori të hipotekës mbi mjetet lundruese

1. Hipoteka mbi një mjet lundrues krijohet:
 - a) me ligj ndaj shume subjekteve për detyrime ndaj shtetit;
 - b) me vendim të Këshillit të Ministrave për subjekte të veçanta, që kanë detyrime ndaj shtetit;
 - c) me vendim gjyqësor në konfliktet civile;
 - ç) vullnetarisht nga pronari me akt noterial.
2. Hipoteka mbi mjetet lundruese ka efekte, respektivisht, nga data e hyrjes në fuqi të ligjit dhe të aktit normativ, nga data e shpalljes së vendimit nga gjykatat ose nga data e dorëzimit të aktit noterial të regjistruesi.
3. Nga kjo datë, hipotekat e regjistruara nuk paragjykojnë nga akte ose kontrata, të cilat janë regjistruar nga pronari i anijes ose nga pale të treta.

Neni 69

Privilegjet hipotekare

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

Neni 70

Realizimi i hipotekës në rast humbjeje ose dëmtimi të mjetit lundrues

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

Neni 71

Ndryshimi i pronësisë ose i regjistrimit të objektit me hipoteke

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

Neni 72

Efektet e hipotekës

1. Efektet e hipotekës në një mjet lundrues janë ato të parashikuara në Kodin Civil.
2. Hipoteka në një mjet detar shuhet sipas kritereve të Kodit Civil, me përjashtim të kalimit të afatit të caktuar, i cili nuk mund të jete më shumë se 10 vjet.
3. Fshirja e hipotekës nga regjistri detar bëhet me pëlqimin e kreditorit, me akt noterial ose me vendim gjykate.

KREU III

KONTRATA E NDERTIMIT TË ANIJES

Neni 73

Detyrimet e palëve

1. Me kontratën e ndërtimit, ndërtuesi merr përsipër ta ndërtojë anijen ne baze te karakteristikave te përcaktuara dhe t'ia dorëzojë atë blerësit, i cili merr ne dorëzim anijen, si dhe paguan çmimin e caktuar ne afatet e caktuara.
2. Me përjashtim te rasteve kur parashikohet ndryshe ne kontrate, marrëdhëniet ndërmjet palëve rregullohen nga dispozitat e këtij kapitulli dhe, për çështje qe nuk gjejnë rregullim ne te, me dispozitat përkatëse te Kodit Civil.
3. Ndërtuesi ka te drejte te nënkontrakttojë për pjese te veçanta me pale te treta.

Neni 74

Zbatimi i ligjeve dhe i rregullave

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

Neni 75

Shpenzimet e klasifikimit dhe te regjistrimit

Shpenzimet e klasifikimit, te mbikëqyrjes dhe te provave qe lidhen me detyrimet e ndërtuesit dhe artikujt e nevojshëm, sipas kontratës se ndërtimit, nëse nevojitet, janë ne llogari te ndërtuesit. Regjistrimi i anijes kryhet nga blerësi dhe kostoja e shpenzimeve qe lidhen me te është ne llogari te tij.

Neni 76

Inspektimi gjate ndërtimit

1. Blerësi ka te drejte te inspektojë gjate ndërtimit, vete ose nëpërmjet përfaqësuesve te autorizuar, anijen dhe te gjitha makineritë, sistemet dhe pajisjet.
2. Ndërtuesi duhet te krijojë mundësi për kryerjen e këtij inspektimi ne anije dhe ne mjediset e kantierit gjate orëve te punës.
3. Ndërtuesi duhet te marre leje qe blerësi te këtë mundësi te ushtroje këtë inspektim edhe ne mjediset e nënkontraktuesve te tij. Rreziqet dhe kostoja e inspektimit janë ne llogari te blerësit.

Neni 77

Dorëzimi i anijes

1. Anija i dorëzohet blerësit ne vendin dhe datën e përcaktuar ne kontratën e ndërtimit, ne varësi te zgjatjeve te lejuara te afatit te dhënë. Nëse nuk është rene dakord për vendin e dorëzimit, anija dorëzohet ne një nga kantieret e ndërtuesit.
2. Nëse ndërtuesi pengohet ne ndërtimin ose dorëzimin e anijes ne datën e caktuar, për shkak te një force madhore, dorëzimi i anijes shtyhet për aq dite pune sa është vonesa e shkaktuar.
3. Anija bën prova ne prani te palëve përpara dorëzimit te saj.
4. Blerësi duhet te marre menjëherë ne dorëzim anijen e përfunduar dhe brenda një kohe te arsyeshme duhet ta heqë atë nga kantieri i ndërtuesit.

Neni 78

Te drejtat e pronësisë

1. Ndërtuesi ruan te gjitha te drejtat mbi planet dhe vizatimet e punës, përshkrimet teknike, llogaritjet dhe dokumentet e tjera për projektin dhe ndërtimin e anijes dhe blerësi nuk mund t'ia beje ato te ditura palëve te treta pa miratimin paraprak me shkrim te ndërtuesit.
2. Tregimi i këtyre planeve dhe vizatimeve nuk duhet refuzuar ne mënyrë te paarsyeshme nga ndërtuesi, nëse një gjë e tille është e nevojshme për kryerjen e riparimeve te anijes.
3. Pas kryerjes se pagesës ose te këstit te pare nga blerësi, sipas çmimit, anija ose pjese te saj ne ndërtim, pajisjet, përbërësit dhe materialet e parashikuara për anijen, sapo arrijnë ne kantierin e ndërtuesit, janë prone e blerësit, por ndërtuesi ka te drejtën e mbajtjes se anijes për çdo pjese te papaguar te çmimit, për sa kohe ajo është ne kantierin e tij.

Neni 79

Mospagimi i blerësit

1. Nëse blerësi nuk paguan këstet e kontratës ose çdo lloj shume tjetër qe duhet paguar ne baze te kontratës se ndërtimit, përgjigjet për demet qe i shkaktohen ndërtuesit si pasoje e kësaj vonese.
2. Kur vonesa kalon 15 dite nga data e caktuar, ndërtuesi ka te drejte te pezulloje punimet derisa atij t'i behet pagesa.
3. Kur pagesa vonohet 2 muaj nga data e caktuar, ndërtuesi ka te drejte te zgjidhe kontratën ne mënyrë te njëanshme, duke njoftuar me shkrim blerësin, i cili përgjigjet për demet e shkaktuara.

Neni 80

Mosplotësimi i detyrimeve nga ndërtuesi

1. Nëse anija, për shkaqe qe varen nga ndërtuesi, nuk dorëzohet ne datën e caktuar, duke marre parasysh dhe zgjatjet e lejuara, ndërtuesi përgjigjet për dëmtimet e pësuar nga blerësi për shkak te kësaj vonese.
2. Nëse vonesa ne dorëzim kalon 9 muaj, përveç shtyrjeve te ligjshme, për shkaqe qe varen nga kontraktuesi, blerësi ka te drejte te zgjidhe kontratën ne mënyrë te njëanshme, duke njoftuar me shkrim ndërtuesin, i cili përgjigjet për demet e shkaktuara.

Neni 81

Garancia

1. Ndërtuesi duhet te rregulloje me plotësim, riparim ose zëvendësim çdo mangësi ose te mete te dukshme ne punime, ne lenden e pare ose ne pajisjet dhe makineritë, te vena re nga blerësi, kur pasqyrohet ne aktin e marrjes ne dorëzim te anijes dhe çdo mangësi e te mete te fshehte, qe vërtetohet ne një afat kohor prej 12 muajsh nga data e dorëzimit te anijes, me kusht qe ndërtuesi te njoftohet me shkrim brenda 1 muaji nga data e zbulimit te tij.
2. Ndërtuesi mbetet përgjegjës për dëmtime te mëtejshme te pësuar nga blerësi si pasoje e mosveprimit te tij.

PJESA E TRETË

PORTET

KREU I

DISPOZITA TE PERGJITHSHME

Neni 82

Shërbimet portuale

1. Shërbimet portuale përfshijnë rimorkimin, ngarkim-shkarkimin, transportimin, magazinimin, transportin, mbrojtjen nga zjarri, shërbimin e shpëtimit dhe çdo lloj veprimtarie tjetër që lidhet me mbërritjen dhe nisjen e mjeteve lundruese, si dhe me lëvizjen e pasagjereve e të mallrave brenda dhe jashtë porteve.
2. Shërbimet portuale kryhen nga subjekte publike ose private të licencuara. Përzgjedhja bëhet mbi baza konkurrimi.
3. Konkurrimi dhe lidhja e kontratës për shërbimet që përmenden shprehimisht në pikën 1 të këtij neni, bëhen nga Administrata Detare.
4. Kontratat për veprimtari jokryesore lidhen nga Autoriteti Portual.
5. Kur subjekte të veçanta veprojnë me vete, Administrata Detare, mbi baza konkurrimi, kontraktin me njërin prej tyre për shërbimet ndihmese, duke i dhënë të drejtën e nenkontraktimit.

Neni 83

Rregullat e shërbimeve

1. Administrata Detare përcakton rregullat e përgjithshme të shërbimeve portuale, ndërsa Autoriteti Portual përcakton rregullat e shërbimeve për portin përkatës.
2. Shërbimet Portuale drejtohen dhe kontrollohen nga Autoriteti Portual.

Neni 84

Tarifat portuale

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

Neni 85

Mbrojtja e mjedisit portual

1. Makineritë dhe pajisjet e panevojshme, mbetjet teknologjike dhe çdo material tjetër i subjekteve, që kryejnë shërbimet portuale, ose i pasagjereve, transportohen menjëherë jashtë portit ose hidhen në vende të caktuara.
2. Me mbarimin e kontratës subjekti përkatës largon nga territori i portit makineritë e pajisjet brenda afatit të caktuar nga Autoriteti Portual.

Neni 86

Heqja e mjeteve lundruese të mbytura dhe e materialeve të tjera

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

2. Nëse pronari ose një person tjetër i interesuar nuk zbaton këtë urdhër brenda një kohe të caktuar, administrata e portit ose Autoriteti Portual ka të drejtë të vendosë heqjen ose shitjen e tyre për llogari të shtetit.
3. Për mjetet lundruese me tonazh nën 300 BT, pronari është i detyruar të paguajë për shpenzimet vetëm brenda kufijve të vlerës së mallrave të shpëtuara.
4. Për mjetet lundruese me tonazh mbi 300 BT, pronari është i detyruar t'i paguajë shtetit diferencën, nëse me shumën e përfituar nga shitja nuk përballohen shpenzimet. Në rast se shumata e çmimeve të shitjes tejkalon edhe shpenzimet, pas rimbursimit kundrejt shtetit të shpenzimeve të përmendura, diferenca shpërndahet nëpërmjet privilegjeve të anijes dhe shumata e mbetur i jepet pronarit të mjetit lundrues.
5. Në rastet urgjente, Autoriteti Portual mund të procedojë për zhvendosjen ose shitjen e mjetit që përbën rrezik detar, pa ndonjë urdhër paraprak, për llogari të shpenzimeve të pronarit.

Neni 87

Dëmtimi i strukturave të portit

1. Në rast dëmtimi të strukturave të portit, kapiteni i portit ka të drejtë të urdhërojë personin që shkakton dëmin për kryerjen e riparimeve të nevojshme brenda një kohe të caktuar.
2. Kur nuk respektohet urdhri ose në raste urgjente, kapiteni i portit mund të urdhërojë kryerjen e riparimeve për llogari të shpenzimeve të palëve të interesuara.
3. Në rast dëmtimi të shkaktuar nga një mjet lundrues, kapiteni i portit mund të kërkojë vënien e një garancie të mjaftueshme.

Neni 88

Ndalimi i armeve dhe i lendeve plasëse me rrezik zjarri

1. Ndalohet përdorimi i armeve dhe ndezja e zjarreve brenda zonës së portit.
2. Lendet plasëse ose me rrezik zjarri ngarkohen e shkarkohen në vende të përgatitura posaçërisht dhe mund të depozitohen vetëm jashtë portit.

Neni 89

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

1. Kapitaneria e portit, për veprime të cilat ndikojnë në thyerjen e rregullit publik në zonën e portit, në zona të tjera bregdetare, në bordin e mjeteve lundruese që ndodhen në port dhe në zonën përkatëse detare, ka të drejtë të ndërhyjë për rivendosjen e rregullit dhe vënien para përgjegjësisë ligjore të shkelësve e, në rast nevojë, kërkon ndihmën e organeve të Policisë së Rendit Publik.
2. Për ngjarje dhe shkelje të rregullave në mjetin lundrues me flamur të huaj, policia portuale ndërhyt me kërkesë të kapitenit të mjetit lundrues ose me autorizimin e shërbimit diplomatik ose konsullor të shtetit përkatës.

Neni 90

Kufizimi i veprimtarisë detare

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

2. Ne kushtet e gjendjes se jashtëzakonshme ose kur rrethanat nuk presin, ndalimi ka efekt te menjëhershëm por, sipas rastit, Ministria e Mbrojtjes ose ajo e Rendit Publik marrin masa për largimin e njerëzve, te mjeteve dhe për moslejimin e hyrjes ne zonën e ndaluar.
3. Kufizimi i veprimtarisë ne sipërfaqe te vogla, për shkak te pengesave ose rreziqeve te tjera natyrore te përhershme, behet nga Administrata Detare, kryesisht ose me kërkesë te kapitanerisë, duke u pasqyruar ne hartat detare.
4. Kufizimi i përkohshëm, ne sipërfaqe te vogla detare, i veprimtarisë ne objektet e punës se njeriut, për shkak te pengesave ose rreziqeve te përkohshme natyrore, behet nga kapitaneria e portit, duke bere publikimin dhe njoftimin përkatës.
5. Zonat me kufizim te veprimtarisë detare bëhen te njohura me ane te njoftimeve e te publikimeve detare dhe rrethohen me mjetet ndihmese detare.
6. Kategorizimi i sipërfaqes ujore dhe kriteret teknike te kufizimit te veprimtarisë detare bëhen sipas legjislacionit përkatës ne fuqi.

Neni 91

Rregullimi i lëvizjeve brenda portit

1. Autoriteti Portual rregullon hyrjen e mjeteve lundruese ne kalatë dhe ne struktura te tjera te portit, si dhe te gjitha lëvizjet e mjeteve lundruese brenda portit.
2. Kapiteni i portit mund te nxjerre një urdhër për një ose me shume mjete lundruese për te dhënë shërbime shpëtimi për mjetet lundruese ose për personat ne rrezik mbytjeje.

KREU II

SHERBIMET PORTUALE

Neni 92

Shërbimi i pilotimit

1. Pilotimi është shërbimi i orientimit te mjeteve lundruese, për te lëvizur nga rada, ne kanalin hyrës dhe ne akuatoriumin e portit dhe lidhjen me kaliten.
2. Ne çdo port te hapur te Republikës se Shqipërisë, Autoriteti Portual vendos një stacion pilotimi. Për hyrjen ne port, kapiteni i mjetit lundrues duhet t'i dërgojë një kërkesë stacionit te pilotimit.

Neni 93

Përgjegjësia e pilotit

Piloti është përgjegjës para pronarit dhe operuesit te mjetit lundrues për demet e shkaktuara nga pasaktësia e te dhënave qe i jep kapitenit te anijes dhe qe kane lidhje me te dhënat detare ne zonën qe piloton.

Neni 94

Shërbimi i rimorkimit

1. Rimorkimi është tërheqja ose shtyrja e mjetit lundrues ne rade, gjate kanalit te hyrjes ne akuatorium deri ne vendin e akostimit.
2. Rimorkimi ne mjediset detare te përcaktuara ne piken 1 te këtij neni lejohet vetëm subjekte te licencuara, ne përputhje me kontratën e lidhur.

3. Ne raste avarie ne det te hapur, lëvizja e mjetit lundrues me tërheqje nga një mjet tjetër, nuk quhet rimorkim ne kuptim te këtij Kodi, por kryhet duke respektuar rregullat teknike te këtij shërbimi.

4. Shërbimi i rimorkimit kryhet, ne çdo port te hapur, nga subjekti i autorizuar, sipas këtij Kodi, për një periudhe deri ne 5 vjet.

Neni 95

Përgjegjësia për shërbimin e rimorkimit

1. Operuesi i rimorkiatorit është përgjegjës për demet e shkaktuara mjetit lundrues gjate veprimeve te rimorkimit, përderisa te provoje se ai kishte marre te gjitha masat e nevojshme për te shmangur demin ne fjale.

2. Mjeti lundrues qe rimorkiohet është përgjegjës për demet e shkaktuara nga rimorkiatori gjate veprimeve te rimorkimit, përveç rasteve kur ka marre te gjitha masat e nevojshme për te shmangur demin.

3. Operuesi i rimorkiatorit dhe operuesi i mjetit lundrues te rimorkiuar janë, sipas rastit, bashke ose veç e veç, përgjegjës për demet e shkaktuara palëve te treta.

KREU III

AGJENTI DETAR

Neni 96

Kuptimi dhe funksioni

1. Agjenti detar është përfaqësues i pronarit operues, carteruesit te mjetit lundrues ose operuesit te transportit pa mjet lundrues për lidhjen, ne emër e për llogari te tyre, te kontratave me objekt mjetet lundruese, si dhe përfaqësimin e tyre ne konfliktet, qe kane lidhje me këto kontrata.

2. Për kontratat me objekt kalimin e pronësisë se mjeteve lundruese ose për veprime te tjera duhet prokure e posaçme.

3. Përveç sa përcaktohet ne këtë Kod, kontrata ndërmjet pronarit operues, carteruesit te anijes ose operuesit te transportit pa anije dhe agjentit detar, rregullohet ne mbështetje te neneve përkatëse te Kodit Civil për përfaqësimin dhe kontratën e porosisë, përveç kur është parashikuar ndryshe ndërmjet tyre.

Neni 97

Prezumimi i fuqive te plota te agjentit

1. Agjenti detar mund te lidhe çdo kontrate për përfaqësuesin dhe ne emër te tij edhe nëse nuk është parashikuar ndryshe ne aktin e përfaqësimit.

2. I përfaqësuari nuk mund te kundërshtojë asnjë kufizim fuqie përfaqësimi te agjentit detar, përveç rasteve kur provohet qe palët e treta kane njohuri për kufizimet ne fjale për fuqitë e përfaqësimit.

Neni 98

Përfaqësimi përpara gjykatës

Agjenti detar, ne kryerjen e detyrave te tij, mund te veproje përpara gjykatave me cilësitë e tij, si përfaqësues i punëdhënësit, derisa ka lidhje me kontratën e përfunduar me punëdhënësin.

PJESA E KATERT VEPRIMTARITE NE MJETET LUNDRUESE

KREU I EKUIPAZHI I MJETIT LUNDRUES

Neni 99 Ekuipazhi

1. Me ekuipazh kuptohet grupi i personave te regjistruar ne amëzën e detarit dhe ne marrëdhënie punësimi me pronarin, qe realizojnë veprimtarinë e mjetit lundrues qe nga nisja, gjate udhëtimit, ne mbërritje ne destinacion dhe deri ne kthimin ne portin e nisjes.
2. Çdo mjet lundrues shqiptar drejtohet nga një ekuipazh i mjaftueshëm dhe i afte nga pikëpamja profesionale e sigurisë për jetën, për qëllimet e lundrimit qe do te kryeje dhe duhet te mbetet ne këtë gjendje gjate gjithë periudhës se lundrimit.
3. Kapitaneria e portit nuk lejon lundrimin e mjeteve lundruese përderisa te jene plotësuar me ekuipazh, ne përputhje me kriteret e këtij Kodi.
4. Ekuipazhi mund te ndërrohet ose te shtohet ne porte te tjera ose nga mjete lundruese ne lundrim vetëm për nevoja te lundrimit.

Neni 100 Përbërja e ekuipazhit

1. Përbërja e ekuipazhit te mjetit lundrues përcaktohet nga pronari, por ne çdo rast duhet te këtë:
 - a) kapitenin;
 - b) oficerin e pare;
 - c) marinarët;
 - ç) mekanikun;
 - d) te ngarkuarin me komunikimet;
 - dh) mjekun;
 - e) kuzhinierin.
2. Ne varësi te madhësisë se mjetit lundrues, një person mund te kryeje edhe me shume se një nga funksionet e mësipërme, kur është i afte profesionalisht.

Neni 101 Nxënësit dhe praktikantet

1. Kapiteni mund te pranoje ne mjetin lundrues, me leje te pronarit dhe me miratimin e kapitanerisë se portit ku ka qendrën, nxënës te shkollave detare dhe praktikante te profesioneve detare, te cilët mund te kryejnë detyra vetëm ne prani te anëtarit te ekuipazhit qe ka dëshminë përkatëse.
2. Ne mjetet lundruese te transportit te udhëtarëve nxënësit dhe praktikantet mund te jene vetëm vëzhgues te veprimeve.
3. Nxënësit ose praktikantet, qe janë ne mjetin lundrues gjate lundrimit, konsiderohen pjesëtarë te ekuipazhit me dallimet përkatëse ne paga.

Neni 102 Rregullat për drejtimin e sigurt

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

- a) të përcaktojë masat për drejtimin e sigurt të mjeteve lundruese shqiptare dhe mjeteve ujore dhe për çështje të tjera të lidhura me to;
- b) të përcaktojë nevojat në perspektivë për drejtues e specialiste të lundrimit dhe të sigurojë përgatitjen e tyre;
- c) të japë certifikatat e aftësisë profesionale të detareve të trajnuar;
- ç) të krijojë dhe të drejtojë shkollën e detareve dhe trajnimin e tyre periodik;
- d) të përcaktojë procedurat e nevojshme për bordin disiplinor dhe të shqyrtojë ankimet ndaj rekomandimeve të tij.

Neni 103

Përfundimet

Organi qendror shtetëror, përgjegjës për detarinë, mund të përfundojë një mjet lundrues ose klase mjetesh lundrues nga kriteret e plotësimit të ekuipazhit për një periudhë të veçantë ose për një lundrim.

Neni 104

Bordi disiplinor

1. Bordi disiplinor është organ jopermanent, që krijohet për të shqyrtuar rastet e sjelljeve, veprimeve e qëndrimeve jo të rregullta e morale të detareve në kryerjen e detyrës, në marrëdhëniet me drejtuesit e mjetit lundrues ose me pjesëtarët e tjerë të ekuipazhit.
2. Procedurat për krijimin dhe funksionimin e bordit disiplinor përcaktohen me akte nënligjore nga Ministri i Transportit dhe Telekomunikacionit.

Neni 105

Pezullimi dhe heqja e dëshmisë

1. Administrata Detare pezullon deri në 1 vit ose anulon certifikatën e lëshuar sipas nenit 42 dhe urdhëron që ajo të dorëzohet pranë Regjistrimit të Mjeteve Lundruese Shqiptare.
2. Kundër vendimit të Administratës Detare mund të bëhet ankim në gjykatën që ka në juridiksion portin ku është bërë regjistrimi.

Neni 106

Administrimi i amëzës së detarit

1. Në Regjistrimin e Mjeteve Lundruese Shqiptare mbahet amëza e detarit, në të cilën pasqyrohen të gjithë emrat e detareve me shtetësi shqiptare, që janë certifikuar nga Administrata Detare, ose kanë mbaruar shkollat e detarisë, pavarësisht nëse punojnë në anije shqiptare ose të huaja.
2. Për çdo detar, përveç të dhënave personale e profesionale, pasqyrohet edhe vendi i punës me ndryshimet dhe masat disiplinore.
3. Veprimet me amëzën e detarit kryhen nga ndihmësi i regjistruesit. Pas regjistrimit në amëz, detarit i jepet dëshmia përkatëse dhe karta e detarit me numër të njëjtë me atë që ka në amëz.

4. Regjistri Detar dhe regjistruesi kane te drejte te verifikojnë ne çdo mjet lundruar shqiptar rregullsinë e përbërjes se ekuipazhit për amëzën dhe, sipas rastit, kërkojnë nga pronari ose kapiteni i anijes marrjen e masave për rivendosjen e rregullit te shkelur.

5. Ndaj kërkësës se regjistruesit ose te inspektorit mund te behet ankim ne Administratën Detare brenda 10 ditëve nga marrja dijani. Drejtpërdrejt ndaj kërkësës se inspektorit dhe regjistruesit ose ndaj përgjigjes se Administratës Detare mund te behet ankim ne gjykate brenda 30 ditëve nga marrja dijani.

Neni 107

Marrëdhëniet e punësimit

Ne mjetet lundruese, prone publike dhe private, marrëdhëniet e punësimit rregullohen sipas Kodit te Punës, përveç kur parashikohet ndryshe ne këtë Kod.

Neni 108

Mosha e punësimit

Ne mjetet lundruese shqiptare mund te punësohen persona, qe kane mbushur moshën 16 vjeç ndërsa ne mjetet e vogla te lundrimit persona qe kane mbushur moshën minimale, sipas Kodit te Punës.

Neni 109

Shtetësia e ekuipazhit

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

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

Neni 110

Pengesat për punësim

1. Shtetasi i huaj, i cili ka pengesa për te hyre ne territorin e Republikës se Shqipërisë, nuk mund te punësohet.

2. I punësuar, shqiptar ose i huaj, nuk duhet te këtë pengese për te hyre ne territorin e shteteve te itinerarit te mjetit lundruar, përveç rasteve kur është ne kërkim ndërkombëtar.

Neni 111

Vdekjet gjate lundrimit

1. Kur një detar vdes gjate lundrimit, trupi i tij duhet te ruhet ne mjetin lundruar dhe t'i dorëzohet zyrtareve përkatës ne portin e pare te mbërritjes për varrim.

2. Kur nuk mund te ruhet për mungese kushtesh ose kohëzgjatje te lundrimit, kapiteni bën varrimin ne det, ne përputhje me traditat detare.

3. Rregullat e mësipërme vlejné edhe për vdekjen e personave te tjerë gjate lundrimit.

4. Me vdekjen e detarit, kur anija nuk kthehet ne Shqipëri, kapiteni, me mbërritjen e anijes ne portin tjetër, mund te njoftoje nëpunësin përkatës dhe ta dorëzojë atë ne ruajtje te ky person, për te vepruar ne mbështetje te ligjeve shqiptare ne fuqi.

Neni 112

Shpenzimet për trajtimin mjekësor dhe vdekjen

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

Neni 113

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

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

Neni 114

Dorëzimi i sendeve në pronësi të detarit të vdekur a të humbur

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

Neni 115

E drejta për t'u ankuar

1. Kur një detar, gjate kohës që është në një mjet lundrues shqiptar, njofton kapitenin e anijes se ai dëshiron të bëjë një ankesë në organet përkatëse kundër tij ose pjesëtarëve të ekuipazhit, kapiteni, sa më shpejt që është e mundur, e lejon atë të shkojë në breg, për të bërë këtë ankesë.
2. Kur ligji e quan të vlefshme ankesën verbale, detarit i sigurohet komunikimi me mjetet teknike përkatëse.
3. Për ankesat që nuk kanë lidhje me veprimtarinë detare, ky rregull ka vlerë vetëm kur detari rrezikon të humbasë afatet ligjore të ankimit.

Neni 116

Mënyrat e punësimit

1. Kapiteni i mjetit lundruar, oficeret dhe specialistet punësohen ne periudha kohe te caktuara e, ne raste te veçanta, edhe vetëm për një lundrim.
2. Detaret, si rregull, punësohen për lundrime te caktuara.
3. Punësimi për shërbimet e mjetit lundruar ne port behet edhe me akord ose me ore pune për persona, qe nuk janë pjesëtarë te ekuipazhit.

Neni 117

Lidhja e marrëveshjes se punësimit te ekuipazhit

1. Marrëveshja e punësimit lidhet ndërmjet kapitenit te mjetit lundruar shqiptar dhe detarit. Marrëveshja lidhet me shkrim, ne mënyrë individuale ose me te gjithë ekuipazhin.
2. Ne mjetin lundruar, prone private, marrëveshja e punësimit me një person duhet te lidhet nga kapiteni, pasi merret pëlqimi paraprak nga pronari.
3. Për mjetet lundruar, prone publike, zbatohen paraprakisht rregullat e përgjithshme te punësimit.
4. Ne mjetet e vogla te lundrimit zbatohen rregullat e përgjithshme te marrëveshjes se punësimit, sipas Kodit te Punës.

Neni 118

Përmbajtja e marrëveshjes se punësimit te ekuipazhit

Marrëveshja e punësimit te ekuipazhit, e nënshkruar ndërmjet kapitenit dhe do te punësuarit, duhet te përmbajë:

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

Neni 119

Zbatimi i marrëveshjes

1. Ne fillim te çdo udhëtimi kapiteni vendos një kopje te marrëveshjes ne një vend te dukshëm te mjetit lundruar për te gjithë ekuipazhin.
2. Çdo ndryshim i marrëveshjes detare te punësimit, përveç plotësimeve për itinerarin e lundrimit, zëvendësim ose marrje personash ne pune pas nisjes se pare te mjetit lundruar, do te jete pa efekt përderisa te provohet qe është bere me dëshirën e te gjithë personave te interesuar me ane nënshkrimi te posaçme.
3. Pretendimet për njohje ose mbrojtje te te drejtave, qe garantohen nga ky Kod janë te pranueshme ne çdo rast, ndërsa te drejtat fakultative janë te pranueshme kur përmenden shprehimisht ne tekstin e marrëveshjes.

Neni 120

Përfundimi i marrëveshjes

1. Përfundimi i marrëveshjes se punësimit behet:
 - a) me mirëkuptimin e palëve;

- b) kur i punësuarit behet i paafte fizikisht për detyrën e përcaktuar në marrëveshje ose ka paaftësi të përkohshme për më tepër se gjashtë muaj;
 - c) për mungese kushtesh ose kur krijohen të tilla, ose pengese ligjore për veprimtari detare;
 - ç) kur del i paafte profesionalisht nga testimet;
 - d) kur është marrë masë disiplinore për zgjidhjen e marrëveshjes së punësimit;
 - dh) me humbjen ose daljen jashtë përdorimit të anijes;
 - e) kur i punësuarit urdhërohet të zbarkohet;
 - ë) kur mbush moshën për pension pleqërie, me përjashtim të rastit kur është në gjendje shëndetësore të mirë dhe kapiteni vendos ta mbaje;
 - f) me vdekjen e detarit.
2. Për zbarkimin jashtë vullnetit të tij, i punësuarit mund të bëjë ankim në bordin disiplinor ose drejtpërdrejt në gjykatë brenda 10 ditëve nga dhënia e dëshmisë.

Neni 121

Dëshmia e zbarkimit

1. Në mbështetje të njërit ose të disa rasteve të parashikuara në nenin 120, kapiteni i jep të punësuarit një dëshmi ku saktësohen periudha e shërbimit, vendi, data dhe shkakut i zbarkimit, leja vjetore etj., si dhe të drejtat e detyrimit financiar të të punësuarit.
2. Të zbarkuarit i kthehet edhe dëshmia e detarit ose certifikata e oficerit.

Neni 122

Zbarkimi kur mjeti lundruar ndryshon regjistrin

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

Neni 123

Pasojat e largimit të paligjshëm nga puna

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

Neni 124

Te dhënat e lundrimit dhe lista e ekuipazhit

1. Kapiteni i anijes shpall e plotëson gjatë lundrimit, deri në kthimin në portin e nisjes, ku përcakton:
 - a) numrin dhe datën e regjistrimit të anijes, tonazhin bruto e neto, gjatësinë e saj, destinacionin, si dhe qëllimin e udhëtimit;
 - b) emrat, datat dhe vendin e lindjes për të gjithë ekuipazhin, vendin e punës ose të detyrës në anije, datat e vendin e imbarkimit në anije;
 - c) emrin e çdo anëtari të ekuipazhit që largohet nga anija, shoqëruar me datën, vendin, shkaqet dhe rrethanat e largimit;
 - ç) emrin e çdo anëtari të ekuipazhit që plagoset, vritet ose humbet, duke përcaktuar kohën, vendin dhe shkaqet.
2. Për anijet, që lundrojnë vetëm brenda ujerave të brendshme, dokumenti i mësipërm duhet të dorëzohet nga kapiteni ose pronari, në kapitanerinë e portit ku ka qendrën anija jo më vonë

se 30 qershori, kurse për ato që udhëtojnë jashtë ujërave territoriale brenda 31 dhjetorit të çdo viti.

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

Neni 125

Regjistrimi i ekuipazhit

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

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

Neni 126

Koha dhe mënyra e pagesës

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

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

Neni 127

Përgjegjësia e regjistruarit detar për pagën

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

2. Regjistruari, pasi dëgjon palët, kërkon sqarimet nga pronari e nëpunësit e tij, kapiteni, oficeret, anëtarët e ekuipazhit ose çdo person që ka dijeni për çështjen. Ai shqyrton ditarin e mjetit lundruar dhe dokumentet e tjera për çështjen dhe vendos në baze të këtij Kodi dhe të akteve të dala në zbatim të tij, si dhe të dispozitave të tjera ligjore.

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

Neni 128

Kursi i këmbimit të monedhës për pagën e detarit

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

Neni 129

Paga kur përfundon punësimi

1. Kur punësimi përfundon përpara afatit në një port të huaj për paaftësi shëndetësore, detari ka të drejtën e pagës për kohën e shërbimit, deri në kthimin e mjetit lundrues në portin ku ka qendrën dhe shpenzimet e kthimit në atdhe.
2. Kur shërbimi i detarit përfundon përpara datës së përcaktuar në marrëveshje për defekt të rëndë, dalje jashtë përdorimit, shkatërrim të mjetit lundrues ose mbetje në cekëtime, ai ka të drejtë të marrë pagat për një periudhë deri në dy në muaj në masën që do të merrte po të punonte, si dhe shpenzimet për kthimin në atdhe, përveç rasteve kur siguron ose i sigurohet punësim tjetër.
3. Çdo parashikim i kundërt në kontratën e punësimit është i pavlefshëm.

Neni 130

Pavarësia e pagës nga navlloni

1. E drejta mbi pagën nuk varet nga të ardhurat e navllonit dhe çdo detar e nxënës, në mbështetje të rregullave të tjera të ligjit dhe të kushteve të zbatueshme për rastin, do të kenë të drejtë ta kërkojnë atë edhe nëse nuk është marrë navlloni.
2. E drejta e pagës humbet në rastet e humbjes së mjetit lundrues, rënies në cekëtime, kur vërtetohet fajësia ose mundësia e shpëtimit të mjetit lundrues dhe e ngarkesës.
3. Kur një detar ose nxënës vdes, paga e pa marrë përfitohet si në rastin e vdekjes së detarit gjatë lundrimit, sipas nenit 113 të këtij Kodi.

Neni 131

Paga kur refuzohet detyra

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

Neni 132

Rastet e përjashtimit nga paga për paaftësi në punë

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

Neni 133

Pushimet, lejet dhe festat zyrtare

1. Kapitenet dhe oficeret kanë të drejtën e lejes vjetore të pagueshme për 60 dite, ndërsa anëtarët e tjerë të ekuipazhit për 30 dite për çdo dymbëdhjetë muaj shërbimi ose punë të vitit kalendarik, që realizohet jashtë mjetit lundrues.
2. I gjithë ekuipazhi ka të drejtën e pushimit dyditor javor e në festat zyrtare, të cilat realizohen në mjetin lundrues dhe, kur nuk është e mundur, i shtohen lejes vjetore.
3. Leja vjetore gëzohet jo më vonë se 6 muaj pas plotësimit të periudhës 12-mujore e me kalimin e këtij afati kompensohet detyrimisht me pagën e periudhës përkatëse.
4. Kur vërtetohet se kanë qenë mundësitë e dhënies së lejes në afatet e mësipërme, veç kompensimit jepet edhe një dëmshpërblim prej një page mujore.

Neni 134

Kriteret e përllogaritjeve

1. Koha ditore e punës është 8 ore ne 24 ore, por qe mund t'i kaloje këta kufij, duke respektuar kohen maksimale te punës se një jave dhe, kur është e pamundur, kompensohet me pagese te veçante, sipas kriterëve te përcaktuara ne akte nënligjore.
2. Periudha e qëndrimit te mjetit lundruës ne portin e huaj dhe ne portin ku ka qendrën mjeti lundruës, kur punohet për shërbimet ne te, si dhe ndërprerjet e punës jo për faj te detarit, përlllogariten ne afatin 12-mujor te lejes vjetore.
3. Për periudhe shërbimi me pak se 12 muaj, janë te njëjtat te drejta, por te përcaktuara proporcionalisht.
4. Kohevazhdimi i punës për efekt te lejes vjetore fillon prej largimit nga porti i qendrës se mjetit lundruës, deri ne kthim, duke vlerësuar kohe pune edhe kohen e kthimit individual jashtë anijes, si dhe kohen e qëndrimit te detyrueshëm ne det ose ne vende te tjera, jo për faj te tij.
5. Koha e lejes vjetore nuk përcaktohet ne marrëveshjet e punës, por jepet ne baze te kërkesave te veprimtarisë detare.
6. Detari mund te thirret nga leja me pagese kur anija është ne portin ku ka qendrën, kur puna nuk mund te përballohet me pjesëtarët e tjerë te ekuipazhit, ne rastet e forcës madhore ose ne gjendjet e jashtëzakonshme.
7. Ne baze te marrëveshjes ndërmjet pronarit te mjetit lundruës dhe detarit pagesa ne dore mund te garantohet për leje ne rrethana te veçanta ose lejet mund te mblidhen dhe te kryhen.
8. Ne rastet e vdekjeve te te afërmeve detari ka te drejtën e preferencës se lejes vjetore te pakryer e, ne pamundësi, te lejes se papagueshme.
9. Për shkaqe te arsyeshme, pronari mund te refuzoje te japë lejen ne datën e kërkuar nga detari.
10. Marrëveshja e punës, ne te cilën një detar heq dore nga te drejtat e mësipërme, është e pavlefshme për sa u përket këtyre te drejtave.

KREU II

KAPITENI I MJETIT LUNDRUES

Neni 135

Emërimi dhe zëvendësimi

1. Kapiteni i mjetit lundruës caktohet nga pronari ose organi përkatës i shoqërisë publike ose private, se cilës i përket anija.
2. Kur kapiteni pushon se qeni ne komande te mjetit lundruës, për largim ose paaftësi shëndetësore, e drejta e komandimit i kalon oficerit te pare te anijes ose te ngarkuarit nga pronari.
3. Kur kapiteni vdes ose nuk dëshiron te kaloje komandën, atë e merr zëvendësi i caktuar nga pronari e, ne mungese te tij, përkatësisht, oficeri i pare ose detari me i vjetër.
4. Kur kapiteni i anijes behet i paaftë për komandim, për shkak te gjendjes shëndetësore dhe nuk pranon t'ia kaloje komandën zëvendësit te caktuar nga pronari ose oficerit te pare, ve ne dijeni pronarin e, ne pamundësi, kapitanerinë e portit ku ka qendrën anija dhe vepron sipas udhëzimeve te dhëna prej tyre.
5. Zëvendësi i kapitenit merr prej tij ose me nisme për veprim dëshminë e flamurit dhe dokumentet e tjera përkatëse për lundrimin e anijes dhe ekuipazhin.
6. Para largimit ose dorëzimit te detyrës, kapiteni pasqyron ne ditarin e anijes veprimet e tij, shkaqet e largimit, emrin e zëvendësuesit dhe procedurën e dorëzimit te dokumenteve, ne te kundërt, këto shënime bëhen nga zëvendësuesi.

Neni 136

Shtetësia e kapitenit të anijes shqiptare

1. Kapiteni i anijes shqiptare duhet të jetë shtetas i Republikës së Shqipërisë.
2. Organi shtetëror qendror, që mbulon detarinë, ka të drejtë të lejojë shtetasin e huaj si kapiten anijeje, për anijet prone të subjekteve të huaja.

Neni 137

E drejta e kapitenit për punësimin e detareve

1. Punësimi dhe zërkimi i anëtarëve të ekuipazhit të anijes shqiptare bëhen vetëm nga kapiteni.
2. Një person nuk mund të punësohet, në rast se kundërshton pronari, dhe kërkesa e tij për zërkimin e një pjesëtari të ekuipazhit është e detyrueshme për kapitenin.

Neni 138

Autoriteti i kapitenit

1. Kapiteni, gjatë gjithë kohës, duhet të jetë në komandën e anijes dhe përgjegjës për drejtimin e ekuipazhit dhe të lundrimit. Ai duhet të marrë të gjitha masat e nevojshme për lundrimin dhe sigurinë teknike të anijes, si dhe për mbajtjen e rregullit në bordin e anijes.
2. Urdhrat e dhënë nga kapiteni, brenda përgjegjësisë së njohura nga ky Kod dhe legjislacioni në fuqi për fushën e detarisë, duhet të zbatohen, pa asnjë rezervë, nga të gjithë personat në bord.
3. Kapiteni mund të marrë masa disiplinore ndaj një anëtari të ekuipazhit, i cili nuk zbaton rregullat e detyrës ose të shërbimit.
4. Kapiteni është personi përgjegjës për vendosjen e kundërvajtjeve të caktuara administrative, që lidhen me veprimtarinë detare.
5. Llojet e shkeljeve disiplinore e të kundërvajtjeve administrative dhe masat në kompetencë të kapitenit të anijes, si dhe procedurat përkatëse, përcaktohen në legjislacionin përkatës për fushën e detarisë.

Neni 139

Autoriteti i kapitenit në ngjarjet penale

1. Kur gjatë lundrimit ka të dhëna të dukshme se po tentohet, është kryer ose menjëherë pas kryerjes së një veprë penale, që ka lidhje me sigurinë e anijes, rrezikimin e personave në bord ose pasurisë së tyre, nga persona në bord ose që hyjnë nga jashtë, kapiteni merr masa për parandalimin e ngjarjes ose për vënien para përgjegjësisë së autorit, duke e arrestuar në flagrance dhe vendosjen e tij në një vend të sigurt deri në portin ku ka qendrën anija.
2. Kur për shkak të largësisë, i arrestuari rrezikohet, në portin me të afërt, veprohet sipas orientimeve të kapitanerisë së portit të qendrës së anijes, ose në pamundësi, të përfaqësive, diplomatike ose konsullore shqiptare e, në mungesë të tyre, të autoriteteve të portit ku ndalon anija.
3. Për realizimin e kësaj të drejte, kapiteni përdor çdo lloj force e mjete të arsyeshëm dhe kërkon ndihmën e të gjithë anëtarëve të tjerë të ekuipazhit.

Neni 140

Nevojat shtese për ushqimet dhe ujin në anije

Kur gjate lundrimit del se ushqimet dhe rezervat e ujit nuk mjaftojnë deri ne portin me te afërt, edhe jashtë itinerarit, kapiteni, për ruajtjen e jetës se njeriut ne bord, mund te racionoje ushqimin dhe ujin dhe te rekuizojte te gjitha ushqimet dhe ujin, qe janë prone e personave ose qe ndodhen ne ngarkese dhe qe mund te përdoren si ushqim ose për pirje, duke ia shpërndarë te gjithë personave ne anije. Vlera e ushqimeve ose e pijeve, te rekuizuara nga kapiteni, u rimburohet pronareve te ligjshëm nga pronari i anijes.

Neni 141

Financimet shtese deri ne përfundimin e lundrimit

1. Kur gjate lundrimit anija nuk ka gjendje financiare për riparimin e anijes, furnizimin ose mjekimin e ekuipazhit ose te pasagjereve dhe nuk mund te marre udhëzime ose ndihme nga pronari, kapiteni mund te shesë pjese te pronës se anijes qe nuk rrezikojnë lundrimin, ose pjese te ngarkesës, për financimin e nevojshëm deri ne përfundimin e udhëtimit me sa me pak shpenzime.
2. Ne baze te rregullave te avarisë se përgjithshme, te shpëtimit ose te neneve te tjera te këtij Kodi, vlera e mallit te shitur rimburohet nga pronari i anijes ndaj pronarit te mallit.

KREU III

KUSRTET E PUNES DHE TE JETESES NE ANIJE

Neni 142

Rregullat e sigurimit ne pune

Me rregullore te posaçme, te miratuar nga drejtuesi i organit qendror shtetëror qe mbulon detarinë, përcaktohen kërkesat dhe masat e sigurisë se punës te detareve, qe ne çastin e hyrjes ne anije dhe konkretisht:

- a) për mirëmbajtjen dhe inspektimin e çdo aparature, makinerie e pajisjeje për gjendjen teknike, kushtet e përdorimit dhe testimin e përdoruesve;
- b) duke kërkuar ndalimin ose rregullimin e përdorimit te çdo veshjeje mbrojtëse ose pajisjeje;
- c) duke kërkuar parashikimin dhe përdorimin e çdo veshjeje ose pajisjeje mbrojtëse;
- ç) për te kufizuar orët e punës se detarit ne çdo pune te veçante ose ne çdo rrethane te veçante;
- d) për dokumentimin e ngjarjeve dhe raportimin e dëmtimeve dhe ndihmën e pare qe u jepet detareve te dëmtuar;
- dh) për instruktimin e ekuipazhit.

Neni 143

Kontrolli dhe ekzaminimi mjekësor

1. Ekzaminimi i aftësive shëndetësore është kërkesa paraprake për pranimin e detarit ne shkollat detare, ne kurset e aftësimit, ne dhënien e certifikatës profesionale, te regjistrimit ne amëz dhe lidhjes se marrëveshjes se punës ne anije.
2. Kur ekzaminimi i fundit është kryer brenda tri muajve nuk ka vend për riekzaminim për efekt te hallkave te mepasme.
3. Me kërkesë te pronarit, kapitenit te anijes, regjistruarit dhe regjistrorit detar, komisioni bën ne çdo kohe kontrollin shëndetësor te detareve te veçante, ndërsa ekuipazhet ne tërësi kontrollohen një here ne vit, përveç kontrolleve për çaste te jashtëzakonshme.

4. Ndaj vendimit te komisionit mund te behet ankim brenda 10 ditëve te drejtuesi i organit qendror shtetëror qe mbulon shëndetësinë dhe ndaj përgjigjes se tij ose drejtpërdrejt mund te behet ankim ne gjykate, ne çdo rast, brenda 10 ditëve nga marrja dijani.

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

Neni 144

Jetesa e ekuipazhit ne anije

Kushtet e jetesës se ekuipazheve ne anijet shqiptare miratohen nga komisioni shëndetësor i projekteve te anijeve dhe kane te bëjnë:

a) me pozicionet e vendeve te fjetjes;

b) me hapësirën minimale për person ne ndarjet e fjetjes;

c) me pajisjet e domosdoshme për fjetjen dhe vendet e tjera te përdorimit te përbashkët;

ç) me masat për mbrojtjen e ekuipazhit nga dëmtimet, te nxehtit, te ftohtit dhe zhurmat ne anije;

d) me pajisjet për ujë, nxehtësi, ndriçim, ventilim dhe pajisjet sanitare;

dh) me masat për mirëmbajtjen dhe riparimin e vendeve, instalimeve e te pajisjeve;

e) me ndalimin e përdorimit te instalimeve e pajisjeve sipas qëllimeve, për te cilat ato janë projektuar dhe vendosur;

ë) me ndalimin e ndryshimeve te mjediseve te anijes, pa pëlqimin e organit qe ka miratuar projektin dhe komisionin mjekësor;

f) me kontrollin periodik ose te posaçme për respektimin e kërkesave te mësipërme dhe masat e nevojshme.

Neni 145

Rregullat për mbajtjen e ilaçeve

1. Organet shtetërore qendrore, qe mbulojnë detarinë dhe shëndetësinë, përcaktojnë rregullat për mjetet e ndihmës mjekësore dhe medikamentet e domosdoshme ne lloj e sasi, mënyrën e administrimit te tyre, pajisjet dhe manualet praktike te ndihmës mjekësore, qe pronari ose kapiteni i çdo anijeje duhet t'i tete te siguruara gjate lundrimit.

2. Kapitaneria e portit, mbikëqyrësit dhe komisioni mjekësor kane te drejte te ndalojnë daljen e anijes ne lundrim për mosrespektim te këtyre rregullave.

Neni 146

Ushtrimi i besimit fetar

Pronari dhe kapiteni nuk mund te ndalojnë pjesëtarët e ekuipazhit ose udhëtarët ne ushtrimin e riteve te besimit fetar ne vende te caktuara, pa penguar veprimet ne anije dhe qe nuk prishin qetësinë ose qe bien ndesh me besimin fetar te pjesëtareve te tjerë te ekuipazhit ose te udhëtarëve.

Neni 147

Ushtrimi i veprimtarive shoqërore dhe e drejta e grevës

1. Pronari dhe kapiteni mund te lejojnë anëtarët e ekuipazhit dhe udhëtarët te kryejnë veprimtari individuale, qe kane lidhje me pikëpamjet e tyre shoqërore ose veprimtari kolektive festive ne vende te caktuara, pa penguar lundrimin dhe pa shqetësuar te tjerët.

2. Gjate lundrimit janë te ndaluara format e protestës ose veprimtaritë kolektive ne mjediset e

punës ose ato te përbashkëta.

3. Kapiteni, oficeret, marinarët, kryemotoristi, tekniku i ndërlihdjes, mjeku dhe kuzhinieri ne anijet e udhëtarëve nuk mund te braktisin detyrën për motive sindikale dhe ne çdo rast tjetër, pa lejen e pronarit ose te kapitenit.

4. Kur braktisja e detyrës përmban elemente te veprës penale, kapiteni urdhëron arrestimin ne flagrante.

5. Rastet e tjera te shkeljes se këtyre rregullave përbejnë kundërvajtje administrative dhe ndëshkohen ne përputhje me aktet ligjore dhe nënligjore ne fuqi.

KREU IV

DOKUMENTET E ANIJES

Neni 148

Ditari i anijes

1. Ne anijet shqiptare mbahet ditari, ne te cilin bëhen shënime sa me shpejt te jete e mundur për faktet dhe rrethanat e ndodhura gjate lundrimit, duke saktësuar edhe rastet kur nuk ka gjë për te shënuar.

2. Çdo shënim ne ditari duhet nënshkruar nga kapiteni dhe nga anëtarët e tjerë te ekuipazhit. Për raste sëmundjesh, plagosjesh ose vdekjesh shënimi nënshkruhet nga mjeku i anijes.

3. Çdo shënim ne ditari pranohet si një evidence prove e faktit te ndodhur.

4. Për ruajtjen e ditarit ne raste fatkeqësish ne anije ka kuti te posaçme, qe mbron nga uji ditarin dhe pluskon ne sipërfaqe.

5. Ne rastet e mbytjes se anijes, ditari merret nga kapiteni ose personi i caktuar prej tij dhe dorëzohet ne kapitanerinë e një porti shqiptar, te përfaqësuesi diplomatik ose konsullor shqiptar ne shtetin ku ka ndodhur ngjarja e ne pamundësi ne kapitanerinë e çdo porti e ne organet e policisë se shtetit te huaj.

6. Ne raste te skajshme ditari hidhet ne det me kutinë e posaçme.

Neni 149

Shënimet ne ditarin e anijes

Kapiteni i anijes duhet te beje shënimet ose te ndërhyjë qe shënimet te bëhen ne ditarin e anijes:

a) për emrat dhe kualifikimin e secilit anëtar te ekuipazhit;

b) për rastet e sëmundjes, te dëmtimit ose plagosjes, qe i ndodh anëtarëve te ekuipazhit, diagnozën dhe trajtimin mjekësor ose refuzimin e mjekimit;

c) për lindjen ose vdekjen gjate lundrimit;

ç) për emrin e secilit anëtar te ekuipazhit qe nuk është me anëtar i tij edhe për arsye vdekjeje, duke shënuar vendin, kohen si dhe mënyrën se si u shkaktua;

d) për pagat e detarit, i cili vdes gjate udhëtimit, si dhe shumën e zbritjeve për detyrimet financiare;

dh) për çdo rast përplasjeje me ndonjë anije tjetër dhe rrethanat ne te cilën ndodhi ajo;

e) për datën dhe kohen e stërvitjeve me sanallet e shpëtimit, ose kundër zjarrit, qe bëhen ne bordin e anijes;

ë) për datën dhe kohen e paraqitjes ne anije te te dhënave te veçanta, si peshkimi dhe bordi i lire.

f) për çdo dënim te shpallur nga gjykata për anëtarët e ekuipazhit;

g) për çdo veprim a sjellje, te kryer nga anëtarët e ekuipazhit, te cilët mund te vihen para përgjegjësisë ligjore;

- gj) për çdo dënim që ekzekutohet në bordin e anijes;
- h) për dënimet administrative të tij;
- i) për rastet e tjera të përcaktuara në këtë Kod, që shënohen ose shihen të arsyeshme nga kapiteni.

Neni 150

Dorëzimi i ditarit të anijes

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

Neni 151

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

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

Neni 152

Përgjegjësitë për ditarin e anijes

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

Neni 153

Lindjet, vdekjet dhe humbjet në bordin e anijes

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

Neni 154

Martesat në bordin e anijes

Kur anija është e akostuar ne port, kapiteni mund te lejoje qe organet e shërbimit te gjendjes civile te lidhin ne bord martesë ndërmjet pjesëtareve te ekuipazhit apo udhëtarëve.

Neni 155

Testamentet ne bord

1. Kapiteni, para nisjes ose gjate lundrimit, mund te pranoje teste me shkrim te pjesëtareve te ekuipazhit dhe te udhëtarëve, te siguroje ruajtjen e te garantoje fshehtësinë e tyre dhe, me zbritjen e testatorit nga anija, t'ia ktheje atij testamentin.
2. Kur testatori vdes ose humbet gjate lundrimit, kapiteni e dorëzon testamentin ne kapitanerinë e portit ku ka qendrën, përveç kur testatori ka kërkuar me shkrim te dorëzohet ne kapitanerinë e njërit prej porteve te itinerarit te anijes.
3. Gjate lundrimit, kapiteni mund te pranoje ose, me kërkesën e te interesuarit, te hartojë vete teste me posaçme ne kuptim te Kodit Civil.
4. Veprimet e kapitenit pasqyrohen ne ditarin e anijes.

PJESA E PESTE

PARANDALIMI I PERPLASJEVE DHE SIGURIMI I LUNDRIMIT

KREU I

RREGULLAT PER PARANDALIMIN E PERPLASJEVE

Neni 156

Kuptimi dhe objekti

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

Neni 157

Anijet e huaja ne ujerat shqiptare

Rregullat e parandalimit te përplasjeve dhe çdo rregull i veçante për ujerat e brendshme janë te detyrueshme edhe për te gjitha anijet e huaja, qe lundrojnë brenda ujerave territoriale shqiptare, me pasojat përkatëse, dhe ne rast shkeljeje te këtyre rregullave veprohet si për anijet shqiptare.

Neni 158

Përgjegjësitë e përplasjes

1. Përgjegjësia për përplasjet, ku përfshihet çdo dem ndaj anijes, ngarkesës, sendeve ose çfarëdo lloj pasurie te personave ne bord, i përket shkaktarës se përplasjes dhe, kur kane përgjegjësi te dyja anijet do te përpjesëtohet me shkallen e gabimit te secilës.
2. Kur nuk është i mundur përcaktimi i shkalles se gabimit te çdo anijeje, ose kur gabimet janë te një mase te barabarte, ato ndahen ne mënyrë te barabarte.

3. Ne rast se përplasja është aksidentale, ose e shkaktuar për arsye të forcës madhore, dëmtimet përballohen nga ai që i ka pësuar ato. Ky fakt është i zbatueshëm pa marrë në konsideratë faktin se anijet ose njëra prej tyre është e përfshirë në përplasje.
4. Për demet e shkaktuara me vdekje ose plagosje, personi që ka paguar demin, për shkak të ligjit ose nga një detyrim kontraktor, është përgjegjës ndaj anijes për përplasjen.
5. Përgjegjësia e përplasjes i përket pilotit, kur ajo shkaktohet nga një gabim i tij.
6. E drejta e veprimit për shlyerjen e dëmeve, që rrjedhin nga përplasja, nuk është e kushtëzuar me paraqitjen e protestës detare ose plotësimin e çdo dokumenti tjetër format të veçante.

Neni 159

Përgjegjësitë kur nuk ndodh përplasja

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

Neni 160

Kontrolli për zbatimin e rregullave të parandalimit të përplasjeve

1. Kapitaneria e çdo porti cakton një mbikëqyrës, i cili ka të drejtën e inspektimit të çdo anijeje në port ose në zonën detare përkatëse, për të verifikuar nëse anija është e pajisur me dritat, shenjat përkatëse dhe mjetet e sinjalizimit, në përputhje me rregullat e parandalimit të përplasjeve.
2. Kur mbikëqyrësi vëren shkelje ose mangësi, kërkon ndreqjen e menjëhershme dhe, kur nuk është e mundur, mban procesverbal dhe urdhëron bllokimin e anijes deri në rivendosjen e rregullit të shkelur.
3. Në rast mosbindjeje, kërkon ndërhyrjen e policisë së sigurisë portuale dhe vënien para përgjegjësisë për shkeljen administrative përkatëse.

Neni 161

Dhënia e ndihmës në rastet e përplasjes

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

- a) të beje të gjitha përpjekjet për t'i dhënë ndihmë anijeve të tjera, kapitenit, ekuipazhit dhe pasagjereve, aq sa është e mundur për të parandaluar pasojat e mëtejshme të përplasjes;
- b) t'u beje të njohur kapitenëve të anijeve të tjera emrin e tij, emrin dhe shenjen e anijes, portin e regjistrimit të anijes dhe itinerarin.

Neni 162

Detyrimi për të dhënë njoftim për rreziqet detare

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

Neni 163

Veprimet e kapitenit kur pengohet ose rrezikohet lundrimi

Kapiteni i një anijeje shqiptare, kur vëren pengesa ne del ose rreziqe te tjera duhet:

- a) te ndale lundrimin gjate natës, ose te vazhdoje te lundroje me një shpejtësi te kufizuar për te parandaluar përplasjet ne rrethanat e krijuara;
- b) te vere ne veprim te gjitha sinjalet e parandalimit te përplasjes;
- c) te ndryshoje kursin për te qene jashtë rrezikut;
- ç) te marre masat për shpëtimin e njerëzve ne bord dhe te ngarkesës ne rast përplasjeje ose mbytjeje te anijes.

Neni 164

Detyrimi për te ndihmuar anijet ne rrezik

1. Kapiteni i një anijeje shqiptare, pas marrjes se një sinjali ne del nga çdo burim, anije, aeroplan ose hidroplan, qe përdoren për shpëtim e qe ndodhen ne rrezik, duhet te vazhdoje me te gjithë shpejtësinë për t'i dhënë ndihme personave ne rrezik, duke i njoftuar ata, ne rast se është e mundur, qe ai po vepron. Ne rast se është e pamundur te veproje, ose për rrethana qe i vlerëson te paarsyeshme ose te panevojshme për te vazhduar qe te japë ndihme, ai duhet te beje shënimin ne ditar për arsyen pse po vepron ne këtë mënyrë.
2. Kapiteni nuk i nënshtrohet këtij detyrimi, vetëm kur njoftohet nga një mjete ne rrezik ose nga anijet qe kane vajtur për ndihme se nuk është e nevojshme ndihma e tij.

Neni 165

Detyrimi për te ndihmuar personat ne rrezik

Kapiteni i anijes duhet t'i japë ndihme çdo personi ne rrezik ose te humbur, duke përfshirë edhe pjesëtarët e ekuipazhit te anijes qe ka shkaktuar përplasjen ose shtetasin e një vendi armik, pa i shkaktuar dem anijes se vet.

Neni 166

Braktisja e anijes ne rrezik

1. Kur anija është ne rrezik mbytjeje dhe kapiteni, megjithëse ka kryer te gjitha veprimet dhe ka marre masat, ne përputhje me praktiken detare, krijon bindje se mbetja e mëtejshme e njerëzve ne bord rrezikon jetën e tyre, urdhëron braktisjen e anijes.
2. Kapiteni, se pari, duhet te marre te gjitha masat për lehtësimin e braktisjes se anijes nga udhëtarët, femra e fëmijë, te ndjekur nga ekuipazhi i anijes.
3. Kapiteni duhet te jete personi i fundit, i cili braktis anijen dhe duhet te marre te gjitha masat për te ruajtur e transportuar te gjitha dokumentet e anijes, hartat detare, publikimet dhe instrumentet, si dhe mjetet e nevojshme për te mbijetuar ne det, derisa te arrije ndihma ose te arrije i sigurt ne breg.

Neni 167

Detyrat ne gjendje te jashtëzakonshme ose lufte

1. Ne situatën e gjendjes se jashtëzakonshme, kapiteni duhet te marre te gjitha masat për te ruajtur anijen dhe njerëzit ne bord.
2. Ne rastet e gjendjes se luftës, ai duhet te parandaloje dëmtimin e njerëzve dhe te anijes nga

veprimet luftarake, si dhe rrëmbimin ose sekuestrimin e paligjshëm të anijes apo të ngarkesës, duke:

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

Neni 168

Sinjalet e rreziqeve, të fatkeqësive dhe të urgjencës

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

Neni 169

Raportimi i aksidenteve të anijeve

1. Kur një anije pëson ose shkakton një aksident me humbje të jetës ose plagosje të rënde të ndonjë personi, ose çdo dem material që çon në uljen e aftësisë lundruese ose të efektivitetit të anijes, kapiteni, drejtpërdrejt ose nëpërmjet agjentit detar dhe sa më shpejt të jete e mundur, duhet t'i dërgojë kapitanerisë së portit ku ka qendrën një raport për aksidentin ose demin.
2. Raporti duhet të nënshkruhet nga kapiteni, pronari ose agjenti dhe në të duhet të shënohen emri i anijes, numri i IMO-se, porti i regjistrimit, vendi ku ndodhet anija, rrethanat në të cilat ndodhi demin ose aksidenti dhe shkaqet e mundshme.
3. Ky nen zbatohet për të gjitha anijet shqiptare, si dhe për të gjitha anijet e huaja, që transportojnë pasagjerë nga dhe për në portet shqiptare.

Neni 170

Humbja e anijes

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

Neni 171

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

1. Kapiteni i çdo anijeje shqiptare verifikon plotësinë dhe gatishmërinë e sanalleve të shpëtimit dhe të mjeteve kundër zjarrit në anije dhe organizon stërvitjet e ekuipazhit ose të udhëtarëve me to, duke bërë shënime të përkatëse në ditarin e anijes.
2. Kur në çdo anije nuk janë verifikuar pajisjet para nisjes së lundrimit, kur në një anije udhëtarësh nuk është bërë stërvitje, të paktën një herë në çdo dy jave lundrim nga një port në tjetrin e në anijet e tjera, kapiteni duhet të pasqyrojë arsyet në ditar.

Neni 172

Këshillimet dhe paralajmërimet për rreziqet

1. Kapitaneria e Përgjithshme e Porteve duhet të marrë masat përkatëse për këshillimin e detareve dhe njoftimin e situatave ekzistuese, si dhe zhvillimet që mund të ndikojnë në sigurinë detare.

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

KREU II NDIHMA PER LUNDRIM

Neni 173 Kuptimi i ndihmës për lundrim

Me "ndihme për lundrim" kuptohen fenerët, bovat, radiofeneret dhe çdo drite, sinjal ose shenje, te krijuara për te ndihmuar lundrimin detar; gjithashtu përfshihen edhe ndërtimet, kalunjte, si dhe punime te tjera qe i shoqërojnë. Ndhma për lundrim ndërtohet me pëlqimin e Ministrisë se Transportit e Telekomunikacioneve.

Neni 174 Sigurimi hidrolundrimor

1. Shërbimi Hidrografik Shqiptar organizon dhe drejton punën për ngritjen dhe mbajtjen ne gatishmëri te sistemit te fenerëve bregdetare, shenjave me drejtim, sistemit te bovezimit, si për qëllime ekonomike, ashtu edhe për qëllime mbrojtjeje.
2. Shërbimi i sigurimit te lundrimit bregdetar, te fenerëve dhe shenjave me drejtim ne det, është me pagese, ne baze te tarifave shtetërore te përcaktuara nga Ministria e Financave.

Neni 175 Karakteristikat e ndihmës për lundrim

1. Administrata Detare dhe Shërbimi Hidrografik Shqiptar përcaktojnë sistemin e ndihmës për lundrim ne mbështetje te sistemeve ndërkombëtare te ndihmave për lundrim dhe publikimin e skemave për ndihmat për lundrim miratuar prej tyre, si dhe ndryshimet përkatëse.
2. Organet qe shqyrtojnë konflikte ose pretendime për ndihme detare mbështeten ne publikimet e Administratës Detare.

Neni 176 Përgjegjësia për shkeljet për ndihme për lundrim

1. Prishja e skemës, dëmtimi i elementeve përbërës te saj, ndryshimet ne skeme, ne llojin e karakteristikat e mjeteve te ndihmës detare, kur nuk përbejnë vepër penale, përbejnë kundërvajtje administrative dhe dënohen sipas përcaktimeve ne këtë Kod.
2. Personat e ngarkuar nga organet përkatëse për kontrollin dhe mirëmbajtjen e mjeteve te ndihmës detare, kane sipas rastit përgjegjësi disiplinore ose administrative për moskryerje te detyrës ose shkelje te rregullave.

Neni 177 Cenimi i skemës se ndihmës për lundrim

1. Kur për shkak te punimeve, qe nuk kane lidhje me veprimtarinë detare, ne objekte detare, ne breg, si dhe ne mjetet lundruese, aksidentalisht, ose për çdo shkak tjetër, vihen ne veprim mjete ose realizohen efekte ndriçuese, qe zhvlefësojnë ose çorientojnë skemën e ndihmës detare, kapitaneria e portit urdhëron ndalimin e efekteve çorientuese menjëherë ose ne një

afat te caktuar, ne rast te kundërt urdhëron policinë e sigurisë portuale te veproje forcërisht ne sipërfaqet e ujerave ose kërkon ndërhyrjen e forcave te Policisë se Rendit Publik ne breg.
2. Për këto raste ne këtë Kod parashikohen sanksionet dhe ndëshkimet përkatëse.

Neni 178

Rreziku nga anijet e mbetura ne cekëtime

1. Kur një anije e mbetur ne cekëtime ne ujerat shqiptare paraqet rrezik për njerëzit, pronën dhe

veprimtarinë detare, kapitaneria e portit te zonës përkatëse vepron si me poshtë:

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

b) merr masa qe anija te mbrohet nga ndërhyrja, përveç rasteve kur veprohet për situatë emergjente, nga pronari ose persona qe kane detyre ligjore, duke marre masat e nevojshme te sigurimit teknik;

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

2. Shkelja e rregullave te mësipërme dhe shpallja zone e ndaluar jo nga organi përkatës, përbejnë kundërvajtje administrative dhe dënohen sipas përcaktimeve te bëra nga Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit.

Neni 179

Heqja e pengesave dhe eliminimi i rreziqeve

1. Administrata Detare, qe ka urdhëruar kufizimin e veprimtarisë detare, është i detyruar te studioje natyrën e pengesës ose burimeve te tjera te rrezikut dhe te marre masa për heqjen ose eliminimin e tyre dhe parandalimin e përhapjes se rrezikut jashtë zonës se ndaluar.

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

3. Kur objekti ose rreziku ka natyre ushtarake, veprimet e mësipërme organizohen dhe realizohen ne mënyrën e përcaktuar nga organi qendror shtetëror, qe mbulon mbrojtjen e vendit, kryesisht ose me kërkesë te Administratës Detare.

4. Kur me kalimin e afateve, pronari i njoftuar nuk vepron për heqjen e pengesave ose eliminimin e rreziqeve te tjera, ose nuk identifikohet pronari, urdhëruesi i kufizimit vepron për heqjen ose eliminimin dhe shpenzimet përballohen nga shkaktari i demit dhe, ne mungese te tij, nga pronari i objektit pengues.

5. Akti i kapitanerisë se portit për shpenzimet e mësipërme, kur ato nuk kundërshtohen ne Administratën Detare ose ne gjykate brenda 10 ditëve nga njoftimi, shndërrohet ne titull ekzekutiv.

6. Me miratimin e Administratës Detare, kapitaneria e portit urdhëron lëvizjen e objektit, qe pengon ose rrezikon qarkullimin ose veprimtaritë e tjera detare dhe, kur është e pamundur ose kur paraqet rrezik te pakontrollueshëm për njerëzit, mjedisin dhe veprimtarinë detare, me

miratimin e drejtuesit te organit qendror shtetëror, përgjegjës për detarinë, urdhëron asgjësimin.

Neni 180 Bllokimi i anijes

1. Kur dëmtimi i një ndihme për lundrim dhe pengesa ose rreziku janë shkaktuar nga një anije, mjet tjetër lundrimi, mjete fluturuese, përfshirë edhe hidroplanë ose çdo objekt tjetër me vlere materiale, për te garantuar pagimin e shpenzimeve për eliminimin e pengesës ose rrezikut, shkaktari detyrohet te paguaje një garanci me depozite bankare te mjaftueshme, ne te kundërt kapitaneria e portit mund ta bllokoje mjetin lundruer deri ne shlyerjen e detyrimit.
2. Bllokimi nuk pengon kryerjen e veprimtarisë detare, kur nuk kalohen distancat e përcaktuara ne urdhrin e bllokimit.
3. Urdhri i kapitenit te portit për bllokim mund te kundërshtohet brenda 10 ditëve nga marrja e njoftimit nga regjistri detar ose drejtpërdrejt ne gjykatën qe ka ne juridiksion territorin e portit.
4. Kur subjekti nuk ankohet brenda afatit ligjor ose kur gjykata me vendim te formës se prere e gjen ankimin te pabazuar, urdhri i bllokimit shndërrohet ne titull ekzekutiv.
5. Bllokimi i anijes mund te behet edhe ne raste e mënyra te tjera, te parashikuara shprehimisht ne këtë Kod.
6. Pas bllokimit te anijes, kapitaneria merr masa për ruajtjen e anijes ose te mjetit dhe largimin e objekteve te tyre ose te ngarkesës, te cilat paraqesin rrezik ose mund te dëmtohen.
7. Kur pas plotësimit te afateve te caktuara shkaktari i demit dhe, ne mungese te tij, pronari i mjetit te bllokuar nuk shlyejnë shpenzimet, kapitaneria e portit realizon te drejtën e zhdëmtimit me procedurat e titujve ekzekutive për objektin e bllokuar brenda shumës se shpenzimeve.
8. Kur përdoruesi e pronari nuk gjenden, veprohet sipas Pjesës VII Kreu IV te këtij Kodi "Pengjet dhe reklamimet detare".

KREU III SIGURIMI I JETES SE NJERIUT DRE I PASURISE NE BORD

Neni 181 Lundrimi ndërkombëtar

Me "Lundrim ndërkombëtar" kuptohet lundrimi i mjetit lundruer me udhëtarë nga një port i hapur shqiptar ne një port te huaj.

Neni 182 rregullat për sigurinë ne det

1. Mjetet lundruese shqiptare janë te detyruara qe ne ujerat territoriale te një shteti te njohin e te respektojnë rregullat e veçanta për sigurinë.
2. Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit përcakton kushtet dhe rregullat, qe garantojnë sigurinë detare, ne përputhje me traditat e vendit dhe me konventat ndërkombëtare ne fushën e sigurisë detare, për radiondërlidhjen, për sistemin e sigurisë ne rastet e një aksidenti detar, për kërkimin e shpëtimit nga rreziqet detare dhe aktet e tjera te se drejtës ndërkombëtare.

Neni 183

Rregullorja teknike e konstruksionit dhe e sigurisë së mjetit lundrues

1. Organi qendror shtetëror që mbulon detarinë miraton rregulloren teknike të konstruksionit dhe të sigurisë së mjeteve lundruese, në të cilën përcaktohen kërkesat për skafin, pajisjet dhe makineritë e anijeve shqiptare, masat e sigurisë dhe kriteret e mbikëqyrjes, shkeljet e dënueshme administrativisht dhe ndëshkimet përkatëse.
2. Këto rregulla përfshijnë kërkesat që vlerësohen të nevojshme për zbatimin e dispozitave të konventës së sigurisë për skafin, makineritë e pajisjet teknike të mjeteve lundruese.
3. Mjetet lundruese të huaja, kur lundrojnë në ujërat shqiptare, veprojnë në përputhje me dispozitat e përcaktuara në konventat ndërkombëtare në fuqi, përveç kur ka marrëveshje me shtetin përkatës.
4. Për mjetet lundruese, që nuk vihen në lëvizje nga mjete motorike, përcaktohen rregulla të veçanta.

KREU IV

MBIKËQYRJA E MJETEVE LUNDRUESE

Neni 184

Mbikëqyrësit

1. Regjistri detar cakton inspektore si mbikëqyrës të mjeteve lundruese, për të verifikuar para, gjatë ose pas lundrimit gjendjen dhe gatishmërinë teknike të mjetit lundrues dhe të mjeteve të shpëtimit, për të garantuar sigurinë në lundrim të njerëzve në bord, të ngarkesës dhe vete mjetit lundrues, rivendosijen e rregullit të shkelur dhe vënien para përgjegjësisë të shkaktareve.
2. Mbikëqyrësit duhet të jenë të përgatitur teknikisht dhe duhet të njohin rregullat e sigurisë.
3. Mbikëqyrësit varen drejtpërdrejt nga regjistri detar, por veprojnë duke respektuar kompetencat e kapitanerive të porteve, autoriteteve portuale dhe organizmave të tjerë të zonës detare ku ushtrojnë mbikëqyrjen, të cilat janë të detyruara të krijojnë kushtet dhe të mbështesin mbikëqyrjen.
4. Veprimet dhe urdhrat e mbikëqyrësve janë të detyrueshme për kapitaneritë e porteve, autoritetet portuale dhe organizmat e tjerë të zonës përkatëse.
5. Mbikëqyrësi, për qëllimet e kontrollit të mjeteve lundruese dhe të lëshimit të certifikatave, zbaton aktet ligjore e nënligjore shqiptare, por në rast mospërputhjeje zbaton konventat ndërkombëtare për sigurinë.
6. Funkcionet e mbikëqyrësit të mjeteve lundruese mund të ushtrohen me vendim të Këshillit të Ministrave edhe nga shoqëri të specializuara, pa cenuar të drejtat e regjistrimit, i cili ruan përparësinë e kontrollit të mbikëqyrjes.
7. Të drejtat dhe mënyra e veprimit të mbikëqyrësve të mjeteve lundruese përcaktohen në këtë Kod dhe në rregulloren e regjistrimit detar, të miratuar nga Ministri i Transportit dhe Telekomunikacionit.

Neni 185

Aspektet kryesore të mbikëqyrjes

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

- a) për makineritë, pajisjet e lëvizjes dhe burimet e energjisë në mjetin lundrues;
- b) për skafin dhe superstrukturën e mjetit lundrues;
- c) për pajisjet e shpëtimit të jetës kundër zjarrit dhe mjetet e ndihmës së parë;

- ç) për instalimet elektrike dhe ato te ndërlidhjes;
- d) për mënyrën e stivimit të mallit dhe të mallrave të rrezikshme;
- dh) për respektimin e kërkesave për certifikimin e oficerëve e të detareve dhe plotësimin e ekuipazhit;
- e) për klasat e mjetit lundrues sipas dokumenteve, gjendjen reale dhe respektimin e tij në lundrim;
- ë) për njohjen e rregullave të sigurisë, sipas këtij Kodi dhe të akteve të dala në zbatim të tij, si dhe të së drejtës ndërkombëtare nga kapiteni i mjetit lundrues, përgjithësisht dhe nga çdo pjesëtar i ekuipazhit, sipas detyrës së tij.

Neni 186

Atributet e mbikëqyrësit për shkeljet e mangësitë

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

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

Neni 187

Përparësia e konventave për sigurinë

1. Konventën e sigurisë zbatohen për të gjitha mjetet lundruese shqiptare, përveç atyre të përjashtuara nga ky Kod dhe nga të gjitha mjetet lundruese të tjera, kur lundrojnë në ujërat shqiptare.
2. Administrata Detare boton në Fletoren Zyrtare, ose në botime detare, listën e vendeve dhe të territoreve që kanë ratifikuar, pranuar ose denoncuar konventën e sigurisë.

Neni 188

Shmangiet e arsyeshme nga rregullat e sigurisë

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

KREU V

MBIKËQYRJA E MJETEVE LUNDRUESE TË UDHËTARËVE

Neni 189

Mbikëqyrja fillestare dhe periodike e mjeteve lundruese të udhëtarëve

1. Para se mjeti lundruer te vihet ne pune ose gjate veprimtarisë për te garantuar respektimin e te gjitha kërkesave te sigurisë ne lundrim e ne mënyrë te veçante te kërkesave te posaçme për sigurimin e udhëtarëve, kryhet mbikëqyrja periodike e këtij mjeti.

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

a) para se mjeti lundruer te hyje ne pune, pavarësisht nga kolaudimet, sipas procedurave te prodhimit ose te akteve te kontrollit te sigurisë ne një shtet te huaj;

b) ne intervale jo me pak se një here ne 12 muaj.

Neni 190

Mbikëqyrje te veçanta

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

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

Neni 191

Certifikata e sigurisë për mjetet lundruese te udhëtarëve

1. Kur regjistri, nga raporti i paraqitur për mbikëqyrje te plota, vëren se mjeti lundruer shqiptar përmbush te gjitha kërkesat e sigurisë ne lundrim, i kërkon Administratës Detare pajisjen e anijes me certifikatën e sigurisë se anijeve te udhëtarëve, ndërsa për kontrollet e pjesshme certifikatën e kontrollit te mjetit lundruer.

2. Ne certifikate përcaktohet data e kontrollit, ne baze te te cilit lëshohet dhe ne kontrollet e pjesshme përcaktohet objekti i kontrolluar.

Neni 192

Certifikata për udhëtime ndërkombëtare

Kur mjeti lundruer i udhëtarëve përmbush rregullat e caktuara për udhëtime ndërkombëtare dhe kryen udhëtime te tilla, Administrata Detare e pajis me certifikate për udhëtime ndërkombëtare.

Neni 193

Certifikata e përjashtimit për mjetet lundruese te udhëtarëve

1. Raporti i mbikëqyrësit përcakton se një mjet lundruer udhëtarësh për udhëtime ndërkombëtare mund te përjashtohet nga kërkesa e sigurisë, sipas këtij Kodi, akteve te tjera ligjore, te dala ne zbatim te tij, ose te konventës se sigurisë, për mjetet lundruese dhe udhëtimet ndërkombëtare.

2. Ne këtë rast atij i jepet certifikate përjashtimi, e cila përcakton:

a) kërkesat e sigurisë, nga te cilat përjashtohet mjeti lundruer dhe mënyrën e zëvendësimit;

b) kushtëzimin e përjashtimit te mjetit lundruer me destinacione dhe transporte te caktuara lundrimi, qe mund te kryhen prej tij;

c) plotësimin e kërkesave të tjera të sigurisë.

Neni 194

Plotësimi i certifikatës për udhëtime përjashtuese

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

Neni 195

Mbajtja e certifikatës së sigurisë në mjetin lundrues

1. Për nisjen e lundrimit, mjetet lundruese të udhëtarëve duhet të jenë të pajisura në bord me certifikatën e vlefshme të sigurisë, ku përcaktohen kufizimet, nëse ka, përtej të cilave mjeti lundrues nuk është i përshtatshëm të lundroje, numri i udhëtarëve që ai mund të mbajë, pjesët e mjetit lundrues dhe çdo kusht apo ndryshim, subjekt i të cilit është ky numër udhëtarësh.
2. Gjatë lundrimit, kapiteni duhet të njoftojë menjëherë kapitanerinë e portit të mjetit lundrues për humbjen ose dëmtimin e certifikatës së sigurisë, e cila autorizon lundrimin deri në portin me të afërt të huaj.
3. Një mjet lundrues i huaj udhëtarësh, me paraqitjen e certifikatës së sigurisë nga organi përkatës shtetëror, kur plotëson kriteret e konventës së sigurisë, gjykohet se i plotëson kërkesat për një mjet lundrues shqiptar.

Neni 196

Certifikata e radios për mjetet lundruese të udhëtarëve

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

KREU VI

MBIKËQYRJA E MJETEVE LUNDRUESE TË NGARKESËS

Neni 197

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

1. Mbikëqyrja e përgjithshme e çdo mjeti lundrues shqiptar të ngarkesës është e detyrueshme, përpara se të vihet në shfrytëzim dhe me pas në intervale të përcaktuara me rregullore.
2. Mbikëqyrja e përgjithshme apo e pjesshme kryhet kur ndodh një aksident ose kur zbulohet apo ka të dhëna se mund të ndodhë një avari, e cila prek sigurinë e mjetit lundrues ose funksionimin, terezinë e mjeteve dhe të pajisjeve të shpëtimit ose kur kryhen riparime të rëndësishme, rinovime apo zëvendësime.
3. Verifikimi siguron kryerjen efektive të riparimeve, rinovimeve apo zëvendësimeve të nevojshme, që materialet dhe punimet për këto riparime, rinovime ose zëvendësime të jenë të kënaqshme në çdo drejtim dhe që mjeti lundrues të plotësojë kërkesat e dispozitave të

konventës se sigurisë dhe të gjitha kriteret e përcaktuara në këtë Kod, si dhe rregullat e data në zbatim të tij.

Neni 198

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

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

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

Neni 199

Certifikatat për mjetet lundruese të ngarkesës

1. Kur në raportin e mbikëqyrjes vërtetohet se mjeti lundrues i ngarkesës plotëson kërkesat e sigurisë, Administrata Detare e pajis:

- a) me certifikatën e sigurisë së konstruksionit të mjetit lundrues të ngarkesës;
- b) me certifikatën e pajisjes me mjete të sigurisë për mjetet lundruese të ngarkesës;
- c) me certifikatën e radios për mjetet lundruese të ngarkesës.

2. Kur në raport vërtetohet se mjeti lundrues i ngarkesës plotëson kërkesat e veçanta të masave të sigurisë për secilin nga drejtimet e mësipërme, Administrata Detare e pajis mjetin lundrues:

- a) me certifikatën e kufizuar të masave të sigurisë;
- b) me certifikatën përjashtuese të masave të sigurisë.

KREU VII

KERKESA TË VEÇANTA PËR CERTIFIKATAT

Neni 200

Lëshimi, forma dhe vlefshmëria e certifikatave

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

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

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

Neni 201

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

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

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

Neni 202

Periudha e vlefshmërisë së certifikatave të tjera

1. Certifikata e sigurisë për mjetet lundruese të udhëtarëve, certifikata e radios ose certifikata e përjashtimit, e cila deklaron se mjeti lundrues është i përjashtuar nga parashikimet e konventës së sigurisë për radiotelegrafinë, radiotelefoninë dhe radiopelengatorin, janë në fuqi për një vit, ndërsa certifikata e sigurisë së pajisjeve është në fuqi për dy vjet nga data e lëshimit ose për një periudhë më të shkurtër, siç mund të përcaktohet në certifikatë.

2. Certifikata e përjashtimit dhe certifikata që deklaron se mjeti lundrues është krejtësisht i përjashtuar nga parashikimet e konventës së sigurisë për radiotelegrafinë, radiotelefoninë dhe radiopelengatorin, mbeten në fuqi për të njëjtën periudhë si certifikatat e veçanta.

Neni 203

Zgjatja e afatit të vlefshmërisë së certifikatave

1. Kur mjeti lundrues shqiptar nuk ndodhet në një port shqiptar në datën e skadimit të çdo certifikate të lëshuar, Regjistri i Mjeteve Lundruese mund ta zgjasë vlefshmërinë e çdo certifikate jo më shumë se një muaj nga data e skadimit dhe deri në dy muaj për agregatet.

2. Zgjatja bëhet për t'i dhënë mundësi mjetit lundrues që të lundrojë deri në njërin nga portet shqiptare ose në një port ku ai mund të mbikëqyret për rinovimin e certifikatave.

Neni 204

Përparësia e certifikatës së përjashtimit

Certifikata e përjashtimit qëndron në fuqi derisa mjeti lundrues të kthehet në portin ku ka qëndrën.

Neni 205

Kërkesa të veçanta për certifikatat

1. Të gjitha certifikatat origjinale ose kopjet e noterizuara, të lëshuara sipas këtij Kodi, përveç certifikatave të përjashtimit, duhet të vendosen në një vend të dukshëm në mjetin lundrues për njoftimin e të gjithë personave në bordin e tij dhe qëndrojnë aty deri sa janë në fuqi.

2. Certifikata e përjashtimit mund të jepet edhe me poste elektronike ose me faks.

Neni 206

Verifikimi i certifikatave të sigurisë në një mjet lundrues të huaj

1. Mbikëqyrësi, çdo inspektor dhe nëpunësi i autorizuar nga drejtuesi i organit qendror shtetëror që mbulon detarinë, mund të hyjnë në bordin e mjetit lundrues të huaj, kur ky mjet hyn në ujërat territoriale shqiptare, në portin detar shqiptar ose në një zonë detare të ndaluar ose të kufizuar dhe, kur ka njoftim për parregullsi dokumentare, verifikojnë:

a) pajisjen dhe vlefshmërinë e certifikatave të sigurisë në mjetet lundruese të huaja, në përputhje me konventën e sigurisë;

b) gjendjen reale të mjetit lundrues, në përputhje me kërkesat e përcaktuara në konventën e sigurisë.

2. Verifikuesi është i detyruar që, për verifikimin e bërë, të mbajë procesverbal, një kopje të

te cilit ia dorëzon kapitenit te mjetit lundrues.

3. Kontrolli për secilin rast te përmendur ne piken 1 te këtij neni mund te behet vetëm një here, përveç kur kapiteni nuk paraqet procesverbalin e kontrollit te pare.

4. Policia e sigurisë portuale dhe organet përgjegjëse për ngjarjet kriminale mund te hyjnë ne mjetin lundrues te huaj, me kërkesën ose pëlqimin e kapitenit te mjetit, përveç kur ka një autorizim, sipas se drejtës ndërkombëtare.

Neni 207

Paraqitja e certifikatave te konventës se sigurisë

1. Kapiteni i mjetit lundrues te huaj, kur merret praktika e lire dhe kërkohet te kryhet një udhëtim ndërkombëtar nga portet e hapura te Republikës se Shqipërisë, duhet t'u paraqesë autoriteteve përkatëse certifikatat e vlefshme, ne përputhje me konventën e sigurisë, ne rast te kundërt nuk i pranohet praktika e lire dhe bllokohet derisa te bëhen certifikatat e reja.

2. Paraqitja e një certifikate te konventës se sigurisë, e njëjtë me certifikatat e veçanta, ose me një certifikate përjashtimi, sipas parashikimeve te konventës se sigurisë, nuk vlen për qëllimet e nenit 206 te këtij Kodi derisa te riprodhohen certifikata te reja përjashtimi ose te veçanta, sipas rastit.

Neni 208

Privilegjet e ndryshme te mjeteve lundruese, qe mbajnë certifikatat e sigurisë sipas konventës

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

2. Kur një certifikate nuk është e pranueshme me përcaktimet e bëra ne piken 1, ose nëse certifikata ka skaduar apo nuk është e vlefshme, mjetit lundrues nuk i jepet praktika e lire dhe ai bllokohet derisa te shkoje ne një kantier, pa u shkaktuar dëme mjetit lundrues ose personave ne bord, te cilët njoftojnë me shkrim:

a) konsullin e shtetit, flamurin e te cilit mban mjete lundrues, ose ne mungese te tij përfaqësuesin diplomatik te shtetit me te afërt, flamurin e te cilit mban anija;

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

Neni 209

Ndalimi i mjetit lundrues te papajisur me certifikatat përkatëse

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

a) kur është mjet lundrues udhëtarësh:

i) pa certifikatën e sigurisë se udhëtarëve;

ii) pa certifikatën e sigurisë për udhëtime ndërkombëtare ose pa certifikatën e veçante për udhëtime te shkurtra;

b) kur nuk është mjet lundrues udhëtarësh:

i) pa certifikatën e konstruksionit ose pa një certifikate te veçante për sigurinë e konstruksionit;

ii) pa certifikatën e sigurisë se pajisjeve ose pa një certifikate te veçante te sigurisë se pajisjeve;

iii) pa certifikatën e radios, pa një certifikate te veçante për radion ose pa certifikatën e

përrjashtimit për radion.

Neni 210

Blllokimi i mjetit lundruës për mosparaqitjen e certifikatave

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

Neni 211

Mbajtja në mjetin lundruës e të dhënave për qëndrueshmërinë e tij

1. Çdo mjet lundruës shqiptar udhëtarësh, pavarësisht nga lloji e madhësia, dhe çdo mjet lundruës transporti mallrash, që ka një gjatësi mbi 24 metra, duhet të kenë në bord të dhëna për qëndrueshmërinë e mjetit lundruës, sikurse përcaktohet në legjislacionin përkatës.
2. Të dhënat, një kopje e të cilave duhet t'i dërgohet kapitanerisë së portit të qendrës, përgatiten me anën e provave të animit të mjetit lundruës, por mund të pranohen të dhëna edhe pa prova të tilla, kur janë mjete lundruese të njëjta.
3. Kur mjeti lundruës nisët pa këto dokumente, kapiteni mban përgjegjësi administrative. Në këto raste, mund të urdhërohet edhe bllokimi i mjetit lundruës, deri në përgatitjen e paraqitjen e të dhënave të mësipërme.

Neni 212

Kërkesat e sigurisë për mjetet e tjera

1. Mjetet lundruese, që nuk u nënshtrohen kriterëve të përcaktuara në këtë Kod dhe në konventën e sigurisë, në veprimtarinë e tyre zbatojnë masa të sigurisë, sipas rregulloreve të veçanta, të miratuara nga drejtuesi i organit qendror shtetëror përgjegjës.
2. Masat e sigurisë për mjetet lundruese ushtarake dhe policore përcaktohen me rregullore, të miratuara nga drejtuesi i organit qendror shtetëror, që mbulon fushat e mbrojtjes dhe të rendit.

Neni 213

Mbikëqyrja me kërkesën e mjeteve lundruese të huaja

1. Administrata Detare, me kërkesën e organit përgjegjës të shteteve ku zbatohet konventa e sigurisë, mund të mbikëqyrë një mjet lundruës të huaj dhe, në rast se ai plotëson kërkesat, i lëshon certifikatën përkatëse.
2. Çdo certifikate e lëshuar duhet të shoqërohet me një deklaratë, që vërteton se certifikata është lëshuar me kërkesën e organit përgjegjës të shtetit, ku mjeti lundruës është ose do të regjistrohet dhe kjo ka të njëjtën fuqi dhe njohje si certifikatat e lëshuara sipas këtij Kodi.

Neni 214

Mbikëqyrja e mjeteve lundruese shqiptare nga vendet e tjera të konventës

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

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

Neni 215

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

1. Gjendja e sigurisë së mjetit lundrues, të makinerisë së të pajisjeve, të vërtetuara nga certifikatat e sigurisë, lëshuar sipas këtij Kodi, duhet të garantohet gjatë gjithë kohës së lundrimit.
2. Kur zbulohen mangësi ose defekte, kur kryhet ndonjë ndryshim ose ndodh aksident në mjetin lundrues, në skaf, në makineri ose në pajisje, të cilat ndikojnë në sigurinë e mjetit lundrues, në efikasitetin dhe lundrueshmërinë e tij, kapiteni merr masat e duhura, deri në ndalimin e lundrimit ose në ndryshimin e itinerarit për në portin me të afërt.
3. Kapiteni ose pronari duhet të njoftojnë menjëherë me shkrim kapitanerinë e portit ku mjeti lundrues ka qendrën, duke përshkruar aksidentin, defektin ose ndryshimet sipas rastit, demet dhe rrezikun, si dhe masat e ndërmarra.

Neni 216

Mbikëqyrja e veçante për ndryshimet ose dëmtimet në mjetet lundruese

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

PJESA E GJASHTE

VEÇORI TË KONTRATAVE DETARE

KREU I

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 217

Bazat ligjore të kontratave detare

1. Kontratat detare rregullohen sipas dispozitave të përgjithshme të Kodit Civil dhe të legjisllacionit tregtar.
2. Një kontratë detare rregullohet me dispozita ligjore të veçanta, për atë që nuk përcaktohet ndryshe në këtë Kod.

Neni 218

Verifikimet dhe barra e shpenzimeve

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

Neni 219

Dokumentimi i veprimeve ndërmjet palëve

1. Veprimet ndërmjet palëve nga lidhja e kontratës, marrja ne dorëzim e kthimi, njoftimet e ndërsjella, propozimet dhe miratimet bëhen me shkresë, ne te kundërt vlerësohen te paqena për palën e interesuar.
2. Ne formën e veprimit ndërmjet palëve janë te vlefshme detyrimet ligjore për aktin noterial dhe efektin e veprimit konkludues, kur parashikohet shprehimisht ne këtë Kod ose ne ligj te veçante.

KREU II KONTRATA E SHITBLERJES SE MJETIT LUNDRUES

Neni 220 Kontrolli i mjetit lundruës

1. Nëse palët kane rene dakord për kontrollin e mjetit lundruës, shitësi ve ne dispozicion mjetin lundruës ne vendin e përcaktuar ne marrëveshje ose ne vendin ku mjeti lundruës ndodhet ne çastin e marrëveshjes.
2. Blerësi kryen kontrollin e mjetit lundruës brenda kohës se përcaktuar ne marrëveshje ose për një kohe te arsyeshme. Nëse blerësi shkakton një vonese te paarsyeshme, ai duhet ta kompensoje shitësin për humbjet qe rrjedhin nga kjo.
3. Blerësi e bën kontrollin me eksperte te thirrur prej tij dhe ka ne ngarkim shpenzimet.
4. Gjendja e mjetit lundruës kontrollohet ne ujë.
5. Ne rastet e shitjes se një mjeti lundruës me tonazh me te madh se 300 BT(bruto tonazh), përveçse kur është rene dakord ndryshe, shitësi duhet ta nxjerre mjetin lundruës ne dok, ne portin e dorëzimit, për kontroll te pjesës poshtë vijës se ngarkesës.
6. Shitësi detyrohet për riparimet e defekteve te vena re.
7. Blerësi ka te drejtën e njohjes paraprake te ditarit, projekteve teknike, si dhe te shënimeve e klasifikimeve te mjetit lundruës.

Neni 221 Dorëzimi i mjetit lundruës

1. Mjeti lundruës dorëzohet dhe merret ne ngarkim ne vendin dhe datën e përcaktuar ne marrëveshje.
2. Shitësi mban kontakt me blerësin për itinerarin e mjetit lundruës dhe, nëse është e nevojshme, për vendin dhe kohen e llogaritur te dokimit.
3. Ne rast se mjeti lundruës përpara dorëzimit humbet, dëmtohet tërësisht ose pjesërisht, kontrata quhet e palidhur dhe, nëse është vene depozite garancie, i kthehet blerësit.
4. Shitësi çon mjetin lundruës deri te doku dhe nga doku ne vendin e dorëzimit me shpenzimet e veta.

Neni 222 Dorëzimi i plote i mjetit lundruës

1. Shitësi i dorëzon mjetin lundruës blerësit, me çdo gjë qe i përket atij ne bord dhe ne toke. Te gjitha pjesët e këmbimit dhe te pajisjeve, qe i përkasin mjetit lundruës ne çastin e kontrollit, te përdorura ose jo, pavarësisht se ndodhen ose jo ne bord, bëhen prone e blerësit.

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

Neni 223

Kontrata e shitblerjes

1. Kontrata e shitblerjes së mjetit lundrues bëhet nga noteri dhe nënshkruhet nga palët.
2. Shitësi përballon shpenzimet noteriale dhe taksat përkatëse.
3. Në rast se bëhet ndonjë reklamim për fakte përpara dorëzimit të mjetit lundrues, shitësi liron blerësin nga çdo pasoje që rrjedh nga reklamime të tilla, përveç rastit kur ka qene e parashikuar ndryshe në kontratë.

Neni 224

Detyrimet e tjera të blerësit

1. Blerësi është i detyruar që, me shpenzimet e veta, të kryejë veprimet e nevojshme me regjistrin detar, të bëjë regjistrimin e ekuipazhit e çdo veprim tjetër, që mundëson vënien në përdorim të mjetit lundrues prej tij.
2. Kur në kryerjen e këtyre veprimeve dalin pengesa ligjore ose mangësi, që kanë lindur përpara dorëzimit të mjetit lundrues, blerësi njofton brenda 48 orëve shitësin, i cili është i detyruar të kryejë veprimet e nevojshme, të përballojë shpenzimet për heqjen e këtyre pengesave e për plotësimin e mangësive dhe zhdëmtimin e blerësit nga vonesa, në të kundërt kontrata quhet e zgjidhur dhe shitësi përballon demet që i janë shkaktuar blerësit.

KREU III

KONTRATA E TRANSPORTIT

Neni 225

Përkufizimi i kontratës së transportit

1. Termi "Kontrate transporti" përdoret vetëm për kontratat e transportit, që mbulohen nga një police - ngarkese ose dokument tjetër ligjor i ngjashëm me të, për sa kohë që ka lidhje me transportin detar të ngarkesave.
2. Kur një police - ngarkese ose dokument tjetër ligjor i ngjashëm me të lëshohet në baze të një carter porti, dispozitat e këtij kreu janë të zbatueshme nga çasti kur një police - ngarkese e tillë ose dokument tjetër ligjor i ngjashëm me të rregullojnë marrëdhëniet ndërmjet transportuesit dhe mbajtësit të saj.

Neni 226

Periudha e përgjegjësisë

1. Transportuesit mbajnë përgjegjësi për mallrat, sipas këtij kreu, për periudhën gjatë së cilës ata kanë në ngarkim mallrat në portin e ngarkimit, gjatë transportit, dhe në portin e shkarkimit.
2. Në kuptim të këtij neni, malli quhet në ngarkim të transportuesit:
 - a) nga koha kur ai ka marrë mallrat prej:
 - i) kontraktuesit ose personave që veprojnë në emër të tij;
 - ii) një autoriteti ose pale të treta, të cilit, në baze të ligjeve ose të rregullave në fuqi në portin e ngarkimit, i janë dhënë mallrat për ngarkim dhe përpunim;

b) deri ne çastin qe ai dorëzon mallrat:

i) duke i dorëzuar mallrat pritësit;

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

iii) duke ia dorëzuar mallrat një autoriteti ose pale te trete, ne zbatim te ligjit ose te rregullave ne fuqi ne portin e shkarkimit.

3. Termat "Transportuesit" ose "Pritësit" nënkuptojnë edhe agjentet ose përfaqësuesit e tyre.

Neni 227

Detyrimet e transportuesit

Transportuesi, përpara fillimit te udhëtimit dhe gjate tij, është i detyruar:

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

b) te ngarkoje, te përpunojë, te stivoje, te transportoje dhe te shkarkoje mallrat e transportuara ne rregull dhe me kujdes;

c) te drejtoje mjetin lundrues drejt një porti te sigurt, kur mjeti lundrues nuk mund te mbërrijë ne portin e destinuar për arsye te pengesave te jashtëzakonshme, te cilat nuk mund te kapërcehen brenda një kohe te arsyeshme. Për pengesa te tilla, transportuesi njofton kontraktuesin;

ç) te jete përgjegjës për humbjet për shkak te vonesave ne shkarkim, derisa te provoje se përfaqësuesi i tij ose agjenti kishin marre te gjitha masat e nevojshme për shmangien e ngjarjes dhe te pasojave.

Neni 228

Regjimi i detyrueshëm i përgjegjësive te transportit

1. Për përgjegjësitë dhe te drejtat e transportuesit ose te drejtuesit te mjetit lundrues, për humbjet ose demet, transportuesi dhe dërguesi i ngarkesës mund te hyjnë ne marrëveshje për kushte, rezervime ose përjashtime, qe kane te bëjnë me ruajtjen, kujdesin dhe përpunimin e mallrave përpara ngarkimit deri ne çastin e shkarkimit.

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

3. Transportuesi është i lire te dorëzojë plotësisht ose pjesërisht një nga te drejtat a imunitetet ose te rrisë një nga përgjegjësitë dhe detyrimet sipas këtij kreu, me kusht qe një dorëzim i tille te jete shkruar ne police - ngarkesën e lëshuar nga dërguesi.

4. Dispozitat e këtij kreu nuk janë te zbatueshme ne ndonjë carter porti, por, nëse police-ngarkesat janë lëshuar ne baze te një carter porti, ato duhet te jene ne përputhje me termat e këtij kreu. Këto rregulla nuk duhet te pengojnë vendosjen ne police-ngarkese te rregullave për avarinë e përgjithshme.

Neni 229

Përjashtimet nga përgjegjësia e transportuesit

1. Transportuesi dhe drejtuesi i anijes nuk janë përgjegjës për humbjet ose demet qe rrjedhin nga moslundrueshmeria, përveç rasteve kur këto shkaktohen nga mungesa e kujdesit nga pala

e transportit për lundrueshmerine, pajisjen me ekuipazh, pajisjen e furnizimin e anijes, si dhe për përgatitjen e hambarëve, frigoriferëve ose dhomave të ftohjes e të pjesëve të anijes ku janë vendosur mallrat, për të siguruar marrjen, transportin dhe ruajtjen e tyre në përputhje me këtë Kod.

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

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

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

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

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

ç) forca madhore;

d) veprime luftarake;

dh) veprime të armiqve të shtetit;

e) sekuestrimi ose bllokimi sipas një procesi gjyqësor;

ë) kufizime të karantinës;

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

g) grevat, lokautët ose bllokimet dhe kufizimet e punës për çfarëdo shkak, të përgjithshme ose të pjesëshme;

gj) rebelime dhe protesta civile;

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

i) humbje për rifuxhota në peshe ose çfarëdo humbje apo dem i shkaktuar nga defekte të brendshme;

j) cilësia ose zëvendësime të mallrave;

k) mosparaqitja e mirë ose papërshtatshmëria e marketimit;

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

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

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

Neni 230

Kufijtë e përgjegjësisë së transportuesit

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

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

3. Kur një paletë, kontejner ose artikull i njëjtë me to për transport është përdorur për ruajtjen e mallit, numri i pakove ose njësive, i përcaktuar në police-ngarkese, quhet si numër njësie ose paketimi, ndërsa artikujt e tilla quhen koli ose njësi matjeje.
4. Përgjegjësia e transportuesit për vonese në dorëzimin sipas parashikimeve të bëra në këtë kre, kufizohet në një shumë të barabartë me 2 here e gjysmë të navllonit të pagueshëm në përputhje me kontratën e transportit të mallrave me det.
5. Transportuesi dhe drejtuesi i anijes nuk janë të ngarkuar për kufizimet e përgjegjësisë të parashikuara në këtë paragraf, nëse provohet që dëmi ka ardhur si rezultat i një veprimi ose pengese të transportuesit, i bërë me qëllim që të shkaktojë dëm pa rrezik dhe me dijeninë se dëmtimi mund të ndodhë.
6. Nëse deklarata e përmendur në pikën 1 të këtij neni është e shkruar në police-ngarkese, ajo është dëshmi e parë, por nuk i bashkëngjitet dokumentacionit të anijes ose nuk është përfundimtare për transportuesin;
7. Transportuesi dhe drejtuesi i mjetit nuk kanë përgjegjësi kur është lidhur një marrëveshje ndërmjet transportuesit, kapitenit ose agjentit të transportuesit dhe ngarkuesit, për shumën maksimale të përmendur në pikën 1, nëse është e shkruar në police-ngarkese që asnjë shumë maksimale e fiksuar të jete jo më pak sesa ai maksimum i përmendur në këtë paragraf.
8. Transportuesi dhe drejtuesi i anijes nuk janë përgjegjës në çdo ngjarje për humbje ose dëmtime, që u ndodhin ose kanë lidhje me mallrat, nëse natyra ose vlera janë deklaruar me vetëdije gabim nga ngarkuesi në police - ngarkese.

Neni 231

Reklamimet jokontraktuale

1. Mbrojtja dhe kufijtë e përgjegjësisë, të parashikuara në këtë kre, zbatohen në çdo veprim kundër transportuesit për humbjet ose dëmet e mallit në përputhje me një kontratë transporti, kurdoherë që veprimi përcaktohet ose jo në kontratë.
2. Në rast se një veprim i tilla është bërë nga agjenti ose përfaqësuesi i transportuesit (një agjent ose përfaqësues i tilla nuk është kontraktues i pavarur), njeri nga këta merr të gjitha përgjegjësitë, sipas këtij kreu.
3. Shuma që përballohet nga transportuesi dhe agjenti ose persona të tjerë që e përfaqësojnë transportuesin, në asnjë rast nuk duhet të kalojë kufirin e përmendur në këtë kre.
4. Agjenti ose përfaqësuesi i transportuesit nuk ka të drejtë të përjashtojë veten nga parashikimet e këtij neni, nëse provohet që dëmi rezulton nga një veprim i qëllimshëm i tij ose me paramendim se dëmi do të ndodhë me vonë.

Neni 232

Te drejtat e kontraktuesit

1. Kontraktuesi ka të drejtën e zotërimit të ngarkesës deri në dorëzimin e saj pritësit të ligjshëm.
2. Kontraktuesi, përpara fillimit të lundrimit, mund të kërkojë ridorëzimin e ngarkesës në portin e ngarkimit dhe pas fillimit të lundrimit të ndryshojë njoftimet e tij origjinale për pritësit dhe vendin e shkarkimit kundrejt sigurimeve për të mbuluar humbjet dhe shpenzimet që lidhen me të.
3. Kur ngarkesa transportohet sipas një police - ngarkese, e drejta për zotërimin e ngarkesës i jepet çdo mbajtësi të ligjshëm të police - ngarkesës dhe transportuesi është i detyruar të ndjeke udhëzimet vetëm pas dorëzimit të të gjitha kopjeve të Police-ngarkesave të lëshuara.

Neni 233

Përgjegjësitë e kontraktuesit

1. Kontraktuesi nuk është përgjegjës për humbjet ose demet e pësuar nga transportuesi ose anija, qe rrjedhin ose rezultojnë pa ndonjë shkak veprimi, gabimi ose neglizhence te kontraktuesit, agjentit ose përfaqësuesit te tij.
2. Kontraktuesi duhet te beje marketimin e domosdoshëm për mallrat e rrezikshme, te vlerësuara te tilla.
3. Kur kontraktuesi i dorëzon transportuesit mallra te rrezikshme, ai duhet ta njoftoje atë për rrezikshmërinë dhe, nëse është e nevojshme, edhe për masat qe duhen marre. Ne te kundërt transportuesi nuk ka mundësi te njihet me rrezikshmërinë dhe kontraktuesi është përgjegjës për:
 - a) humbjet qe rezultojnë nga transporti i mallrave te tilla;
 - b) mallrat qe mund te shkarkohen, te shkatërrohen ose te dorëzohen ne çdo kohe, sipas rrethanave qe paraqiten pa kompensim pagese.
4. Kur shkelet dispozita e shkoqjes "b" te pikës 3 te këtij neni dhe kur mallrat e rrezikshme bëhen një rrezik real për jetën ose pronën, ato mund te shkarkohen, te shkatërrohen ose te dorëzohen, sipas rrethanave, me përjashtim te rasteve kur këto mallra kane shkaktuar avarinë e përgjithshme ose kur transportuesi është përgjegjës, sipas këtij kreu.

Neni 234

Lëshimi i police-ngarkesës

1. Kur transportuesi ose transportuesi i fundit merr mallrat ne ngarkim, me kërkesën e kontraktuesit, duhet t'i lëshojë atij police-ngarkesën.
2. Police-ngarkesa nënshkruhet nga personi i ngarkuar nga transportuesi. Police-ngarkesa e nënshkruar nga kapiteni i anijes, qe do te transportoje mallin, vlerësohet e nënshkruar ne emër te transportuesit.
3. Nënshkrimi ne police-ngarkese mund te behet me shkrim, e printuar, e vulosur ose me simbole, si dhe me mjete te tjera mekanike ose elektronike, ne përputhje me ligjet e vendit ku lëshohet Police-ngarkesa.

Neni 235

Garancia e kontraktuesit

1. Kontraktuesi vlerësohet se ka garantuar transportuesin për saktësinë e te dhënave te shënuara ne police - ngarkese, për natyrën e përgjithshme te mallrave, marketimin e tyre, numrin, peshën dhe sasinë. Kontraktuesi përjashton transportuesin nga humbjet qe rezultojnë nga pasaktësia ne te dhëna te tilla. Kontraktuesi mbetet përgjegjës edhe nëse ai ka transferuar police-ngarkesën. Te drejtat e transportuesit ne përjashtime te tilla kufizojnë përgjegjësitë e tij, sipas kontratës se transportit me det ndaj çdo personi tjetër, përveç kontraktuesit.
2. Çdo letër garancie ose marrëveshje, me anën e se cilës kontraktuesi përjashton transportuesin nga humbjet, qe rezultojnë nga lëshimi i police-ngarkesës se transportuesit ose nga persona te tjerë qe veprojnë ne emër te tij, pa bere shënim për te dhënat e kontraktuesit, te vendosura ne police -ngarkese ose nga kushtet e jashtme te mallrave, janë te pavlefshme dhe pa fuqi vepruese edhe për palët e treta, duke përfshirë edhe dërguesin, te cilit i është transferuar Police ngarkesa.
3. Një letër e tille garancie ose marrëveshje është e vlefshme edhe për kontraktuesin, kur transportuesi ose personi qe vepron ne emër te tij nuk ka bere shënimin sipas pikës 2 te këtij neni dhe me këtë dëmton një pale te treta, duke përfshirë edhe dërguesin, i cili vepron sipas te dhënave te shënuara ne police-ngarkese. Nëse shënimi i fshehur lidhet me te dhënat e

kontraktuesit qe duhen vendosur ne police-ngarkese, transportuesi nuk mund te perjashtohet nga kontraktuesi, sipas pikës 1 te këtij neni.

4. Ne rastin e një vepre te paligjshme, ne kundërshtim me pikat 1, 2 dhe 3 te këtij neni, transportuesi është përgjegjës, pa ndonjë përfitim ose kufizim te drejtash te parashikuara ne këtë kre, për humbjet e ndodhura një pale te trete, përfshirë edhe pritësin, për arsye se ai nuk ka vepruar, sipas te dhënave te përshkruara ne police-ngarkese.

Neni 236

Dokumente te tjera përveç police-ngarkesës

Kontraktuesi, përveç police - ngarkesës, për te autorizuar marrjen e mallrave për transportim, lëshon një dokument, i cili është dëshmi e mjaftueshme për përfundimin e kontratës se transportit me det dhe për marrjen e mallrave nga transportuesi siç përshkruhet ne te.

Neni 237

Dorëzimi i ngarkesës

1. Ne mungese te urdhrave, te dhënë ne përputhje me nenin 232, ngarkesa dorëzohet ne portin e destinacionit.

2. Kur nuk është lëshuar ndonjë police-ngarkese, ngarkesa i dorëzohet ne vendin e destinacionit personit te urdhëruar me shkrese te zakonshme nga kontraktuesi.

3. Kur është lëshuar police - ngarkese, transportuesi është i detyruar t'ia dorëzojë ngarkesën, ne portin e destinacionit, mbajtësit te ligjshëm te police-ngarkesës ose mbajtësit te një kopjeje te saj.

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

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

a) mbajtësi i shënuar ne police- ngarkese;

b) mbajtësi i një police - ngarkese te urdhëruar me shkrese te veçante nga personi përgjegjës, ose mbajtësi i një police-ngarkese qe e provon një gjë te tille me prova te tjera shkresore;

c) mbajtësi i police-ngarkesës jodirekte.

Neni 238

Detyrimet e pritësit

Me marrjen e ngarkesës, pritësi merr përgjegjësinë e pagesës se navllonit, te detyrimeve, te dëmeve për bllokimin e anijes dhe te vlerave te tjera për transportin e mallrave, edhe sikur te mos jene parashikuar ne kontratën e transportit, por qe janë përmendur ne police-ngarkese.

Neni 239

Verifikimi i ngarkesës para dorëzimit

1. Pritësi dhe transportuesi, përpara dorëzimit te mallrave, kërkojnë te behet verifikimi nga ekspertet përkatës.

2. Ne rastin e një humbjeje ose dëmtimi nga cenimi i ambalazhit ose kolive nga aksidente ose ngjarje kriminale, te deklaruar nga transportuesi para dorëzimit, si dhe kur pritësi ka qene njoftuar me shkrim me pare, verifikimi është i detyrueshëm para marrjes ne dorëzim.

3. Kur refuzohet verifikimi, secila pale, respektivisht, nuk dorëzon ose nuk merr ne dorëzim ngarkesën. Refuzuesi detyrohet te paguaje te gjitha demet qe pasojnë refuzimin. Pala jokersuese ka te drejte te jete e pranishme gjate gjithë verifikimit. Rezultati i verifikimit

pasqyrohet ne aktin e nënshkruar nga ekspertet, pritësi dhe transportuesi, duke pasqyruar edhe rezervat e rastit.

4. Shpenzimet e verifikimit përballohen nga:

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

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

5. Transportuesi përjashtohet nga detyrimi, sipas shkronjës "b", kur vërteton se nuk përgjigjet ligjërisht për demet e mungesat.

Neni 240

Lajmërimet për humbjet, demet ose vonesën

1. Kur verifikimi nuk është bere me ekspertet përkatës, pritësi duhet te njoftoje me shkrim për mungesa ne njësi e sasi ose dëme e te meta te dukshme brenda ditës se dorëzimit te mallrave, ne te kundërt, vlerësohet se ngarkesa është dorëzuar sipas dokumenteve.

2. Për dëmtime te fshehta ose mungesa ne kolite, qe dorëzohen te pahapura, lajmërimi me shkrim duhet bere brenda 15 ditëve kalendarike nga data e dorëzimit te tyre.

3. Për humbjet qe rezultojnë nga vonesat ne dorëzim nuk do te paguhet asnjë kompensim derisa njoftimi me shkrim kundrejt transportuesit te jete bere brenda 60 ditëve pas datës se dorëzimit te mallrave pritësit.

4. Ne transportet transite, çdo lajmërim, qe i jepet transportuesit te fundit sipas këtij neni, ka te njëjtin efekt sikur ato t'i ishin dhënë transportuesit te pare dhe anasjelltas.

5. Lajmërimi, qe i jepet transportuesit, kapitenit, oficerit te ngarkuar nga anija ose personave qe veprojnë ne emër te kontraktuesit, vlerësohet si t'i ishin dhënë, respektivisht, transportuesit te pare, transportuesit te fundit ose kontraktuesit.

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

Neni 241

Garancia për pagesat

Transportuesi refuzon te dorëzojë mallrat derisa pritësi te këtë paguar ose siguruar shumën për transportin e bere nga ai, kontributin e ngarkesës ne avarinë e përgjithshme, si dhe shpëtimin e jetës.

Neni 242

Pasojat e refuzimit për dorëzimin

1. Kur pritësi nuk reklamon dorëzimin ose refuzon marrjen ne dorëzim te ngarkesës, transportuesi vendos ne llogari te pritësit ngarkesën ne magazine ose ne vende te tjera te përshtatshme për ruajtje.

2. Transportuesi vepron me ngarkesën ne te njëjtën mënyrë edhe kur reklamojnë për dorëzimin disa mbajtës te Police-ngarkesave.

Neni 243

Shitja e ngarkesës

1. Kur brenda 2 muajve nga dita e mbërritjes se anijes ne portin e shkarkimit, ngarkesa e vendosur ne ruajtje nuk është tërhequr dhe nuk është kryer pagesa për transportin e mallrave te tilla, transportuesi mund ta shesë ngarkesën.
2. Një ngarkese e pa marre ne dorëzim shitet edhe përpara afatit dymujor te ruajtjes, kur rreziku i prishjes se ngarkesës ose kur shpenzimet për një veprim te tille janë me te mëdha se vlera e ngarkesës.
3. Nga te ardhurat e përfituara nga shitja, transportuesi merr ato qe i detyrohet kontraktuesi për transportin dhe ato qe kane lidhje me shpenzimet për ruajtjen e ngarkesës, si dhe koston për realizimin e një shitjeje te tille, kurse pjesa tjetër i vihet ne dispozicion gjykatës ne vendin e shitjes për t'ia dorëzuar atë palës qe i takon.
4. Ne mënyrë qe te ruhen reklamimet e përmendura ne nenin 242, transportuesi është i detyruar ta lajmërojë kontraktuesin për vendosjen e mallit ne ruajtje dhe për shitjen e paramenduar te ngarkesës.

Neni 244 Navlloni

1. Navlloni është pagesa për transportin detar te një ngarkese. Vlera e navllonit përcaktohet me marrëveshje. Ne mungese te marrëveshjes, navlloni llogaritet ne baze te tarifave te zbatueshme ne kohen dhe vendin e ngarkimit.
2. Për ngarkesat e humbura nga një aksident i çfarëdo lloji i ndodhur gjate transportit nuk paguhet navllon dhe navlloni i parapaguar duhet te rikthehet.
3. Kur ngarkesa e humbur është ruajtur ose rikuperuar, transportuesi ka te drejtën e një navlloni ne baze te distancës se përshkuar, kur palët e interesuara për ngarkesën nuk kane përfituar nga ngarkesa e transportuar ne një pjese te udhëtimit.
4. Navlloni ne baze te distancës se përshkuar, është vlera për transportin e mallrave për distancën e kryer, kundrejt te gjithë distancës se udhëtimit te parashikuar. Ne llogaritjen e navllonit për distancën e përshkuar, përfshihen jo vetëm distanca e transportit, por edhe kostoja, puna dhe koha e përshkimit te kësaj distance dhe te gjitha rreziqet për këtë pjese te udhëtimit.
5. Navlloni paguhet i plote për ngarkesën e humbur, duke marre ne konsiderate natyrën e veçante te saj (deteriorimin, avullimin, rrjedhjen normale etj.), si dhe për transportin e kafshëve, te cilat kane ngordhur gjate transportit.

Neni 245 Navlloni shtese

1. Kur është ngarkuar një sasi me e madhe se ngarkesa e parashikuar, transportuesi ka te drejtën për navllon shtese, sipas tarifave te përcaktuara ne kontrate.
2. Për ngarkesat e vendosura ne anije pa dijeninë e transportuesit, ky i fundit ka te drejte te vendose për dyfishin e shumës se navllonit për transportin nga porti i ngarkimit, ne atë te shkarkimit, si dhe për kompensimin për demet qe transportuesi pëson për shkak te kësaj ngarkese, e cila është vendosur ne bordin e anijes. Transportuesi mund ta shkarkoje një ngarkese te tille ne çdo kohe dhe ne çfarëdo porti.

Neni 246 Reklamimet detare për ngarkesën

1. Reklamime detare janë:

- a) shpenzimet ligjore ndaj shtetit për ngarkesën dhe koston e ekzekutimit, te bëra për ruajtjen e ngarkesës ose për prokurimin e shitjes së saj dhe të shpërndarjes, për procedimin për shitje, taksat dhe pagesat;
 - b) të ardhurat nga shpëtimi që bien mbi ngarkesën, si dhe kontributin e avarisë së përgjithshme të ngarkesës për anijen dhe ngarkesat e tjera;
 - c) detyrimi për demet e shkaktuara nga ngarkesa;
 - ç) vlerat për transportuesin për transportin e ngarkesave të rëndësishme.
2. Reklamimet mbyllën së bashku me interesin dhe koston ligjor të këtij neni. Kur fondi i vlefshëm është i pamjaftueshëm për të plotësuar tërësisht reklamimin, reklamimet që i përkasin të njëjtit grup ndahen proporcionalisht.
 3. Hapësira e reklamimeve detare për ngarkesën shtrihet edhe për demet që i ndodhin ngarkesës dhe që nuk riparohen, si dhe për kontributet e avarisë së përgjithshme për ngarkesën.
 4. Reklamimet detare nuk shlyhen me sigurimin e ngarkesës.
 5. Reklamimet detare humbasin me dorëzimin e ngarkesës palës që e zotëron.
 6. Reklamimet detare për vlerat humbasin me pagimin e këtyre vlerave palëve që kanë të drejte.

Neni 247

Police-ngarkesa origjinale

1. Parashikimet në police-ngarkese janë të zbatueshme kundrejt police-ngarkesës origjinale, siç është lëshuar nga transportuesi detar që bën transportin, kur pjesa tjetër e transportit do të kryhet nga transportues të tjerë detare, tokësore ose ajrore.
2. Transporti, kur nuk është detar, drejtohet nga rregullat përkatëse. Kur nuk përcaktohet në ligje të veçanta, zbatohen dispozitat ligjore të këtij Kodi.

Neni 248

Transporti i kombinuar

1. Transportuesi, i cili, ka lëshuar një police-ngarkese origjinale është përgjegjës për zbatimin e të gjitha detyrimeve për të gjithë rrugën e parashikuar në police-ngarkese deri në dorëzimin e mallrave pritësit të ngarkuar. Secili nga transportuesit e tjerë është përgjegjës për zbatimin e detyrimeve në pjesën e vet të rrugës, së bashku me transportuesin, i cili ka lëshuar police-ngarkesën origjinale.
2. Një transportues, i cili ka lëshuar police-ngarkese origjinale, mund t'i kufizojë përgjegjësitë deri në pjesën e rrugës që ai ka kryer, por kjo nuk e liron nga detyrimet për kujdesin që duhet të tregojë që transporti i mëtejshëm të kryhet me korrektësi.
3. Transportuesi, i cili, në bazë të përgjegjësisë, ka paguar një detyrim, sipas police ngarkesës origjinale, ka të drejtën për të reklamuar nga secili transportues tjetër që ka marrë përgjegjësinë, sipas police-ngarkesës, për rimbursimin e shumës së navllonit për transportin e kryer nga ai. Ai që provon se i ka përmbushur të gjitha detyrimet si transportues, përjashtohet nga detyrimi i rimbursimit.

Neni 249

Kufizimi i përgjegjësive

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

2. Ne rast humbjeje, demi real ose fitimi te munguar, transportuesi dhe pritësi duhet t'i japin ndihmën e tyre te arsyeshme njeri-tjetrit për përcaktimin e natyrës e te madhësisë se demit.

KREU IV

KONTRATA "ÇARTER PER NJE UDHETIM"

Neni 250

Përkufizim

1. Me kontratën "çarter për një udhëtim" kuptohet një anije qe lundron ne një port ngarkimi te caktuar dhe merr ngarkese, te cilën çarteruesi e transporton ne një port shkarkimi kundrejt pagesës se navllonit, sipas një tarife te caktuar.

2. Nëse nuk ka marrëveshje tjetër me shkrim ndërmjet palëve, kontrata "çarter për një udhëtim" rregullohet sipas neneve te këtij kreu.

Neni 251

Përgjegjësia e pronarit

Ne mungese te një marrëveshjeje ndërmjet palëve, zbatohen kriteret e përgjithshme te përgjegjësisë ne kontratën e transportit.

Neni 252

Përgjegjësitë e kapitenit dhe te carteruesit

1. Kapiteni, për lëshimin e police-ngarkesës, është nen urdhrat e pronarit.

2. Çarteruesi zhdëmton pronarin për çdo pasoje ose detyrim te lindur nga nënshkrimi i police ngarkesës ose i një dokumenti tjetër nga kapiteni, oficeret ose agjentet.

Neni 253

Ngarkimi dhe shkarkimi

1. Çarteruesi sjell ngarkesën ne ane te bordit te anijes, për t'i dhënë mundësi anijes te ngarkoje mallrat me mjetet e saj. Çarteruesi prokuron dhe paguan fuqinë e nevojshme punëtorë ne breg ose ne mjete te tjera lundruese ndihmese, për te kryer punën kur anija ka vetëm ngarkesën ne bordin e saj.

2. Nëse ngarkimi dhe shkarkimi bëhen me elevator, ngarkesa vendoset e lire ne hambarët e anijes dhe pronari përballon vetëm shpenzimet e sheshimit. Marrësi merr ngarkesën ne ane te bordit te anijes.

Neni 254

Koha e përpunimit

1. Ngarkimi dhe shkarkimi bëhen ne një afat te caktuar ne marrëveshje nga palët ose, ne mungese te një marrëveshjeje te tille, te përcaktuar nga Autoriteti Portual, ne baze te praktikes lokale.

2. Koha e pushimit ose ajo përpara fillimit te kohës se përpunimit, qe përdoret ne fakt, llogariten.

3. Koha gjate se cilës veprimet e ngarkim-shkarkimit janë te pamundura, jo për shkak te carteruesit ose te pritësit, nuk llogaritet.

Neni 255
Stalia

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

Neni 256
Kunderstalia

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

KREU V KONTRATA "ÇARTER ME KOHE"

Neni 257
Përkufizim

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

Neni 258
Detyrimet e pronarit

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

Neni 259
Detyrimet e carteruesit

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

Neni 260

Detyrat e kapitenit, punësimi dhe zhdëmtimi

1. Kapiteni, për punësimin, agjencimin ose rregullimet e tjera, është nën urdhrat e carteruesit.
2. Çarteruesi duhet të zhdëmtojë pronarin për çdo pasoje a detyrim, të lindur nga nënshkrimi ose kryerja e veprimeve të tjera, që lidhen me police-ngarkesën ose dokumentet e tjera, nga kapiteni, oficeret apo agjentet në zbatim të urdhrave, si dhe për çdo parregullsi në dokumentet e anijes, të lëshuara nga carteruesi ose nga mbingarkimi i mallrave.

Neni 261

Kufizimet e përdorimit të anijes

1. Në anije nuk lejohet të ngarkohen mallra të rrezikshme dëmtuese që marrin flake, pa pasur miratimin paraprak të pronarit.
2. Anija nuk lejohet të përdoret nëse nuk është marrë miratimi paraprak i pronarit ose nuk lejohet të porositet ose të përdoret për një shërbim, i cili kërkon hyrjen e saj brenda një zone të rrezikshme për të dhe për personat në bord, për shkak të luftës ose të ndonjë arsyeje tjetër.

Neni 262

Pagesa e qirasë

1. Çarteruesi e paguan qiranë si paradhënie çdo muaj. Në mungesë të pagesës në kohe ose në mënyrë të rregullt, pronari mund të pezullojë funksionimin e carterit dhe të njoftojë carteruesin për mungesën e tij.
2. Nëse carteruesi nuk kryen pagesën e shumës që detyrohet brenda 15 ditëve nga marrja e njoftimit prej pronarit, në bazë të kontratës, pronari ka të drejtën e tërheqjes së anijes nga shërbimi për carteruesin, pa penguar pretendimet e tjera të pronarit ndaj carteruesit.

Neni 263

Periudha jashtë qirasë

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

Neni 264

Rakordimi i qirasë

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

Neni 265

Nencarterimi

1. Çarteruesi ka te drejtën e nencarterimit te anijes, përveç rasteve kur është parashikuar ndryshe ne kontrate.
2. Për nencarterimin njoftohet paraprakisht pronari dhe, vetëm me pëlqimin e tij, kalohen kufijtë kohore ose mënyra e shfrytëzimit sipas kontratës.
3. Çarteruesi fillestar mbetet gjithmonë përgjegjës për funksionimin normal te carterit.

KREU VI KONTRATA E ÇARTERIMIT "BAREBOAT"

Neni 266 Përkufizim

1. Me kontratën "Bareboat" carter porti pronari pranon t'i dorëzojë carteruesit, kundrejt pagesës se qirasë, një anije te emëruar, e cila merret ne dorëzim nga carteruesi ne një vend ose port te caktuar.
2. Nëse nuk është rene dakord ndryshe ne marrëveshjen me shkrim ndërmjet palëve, kontrata e carterimit "Bareboat" rregullohet sipas neneve te këtij kreu.

Neni 267 Përgjegjësitë e pronarit

1. Pronari, përpara dhe ne kohen e dorëzimit, merr përsipër te ushtroje kujdesin e duhur për ta bere anijen ne gjendje për lundrim.
2. Anija, përpara dorëzimit, duhet te jete e pajisur me dokumente.
3. Akti i marrjes ne dorëzim te anijes pa vërejtje nga carteruesi provon se pronari i ka përmbushur detyrimet sipas këtij neni.
4. Ne çdo rast, pronari është përgjegjës për dëmtimet, riparimet dhe rinovimet e mundshme, qe vijnë si pasoje e defekteve te fshehura ne anije, makineri dhe pajisjet e saj.

Neni 268 Përgjegjësitë e carteruesit

1. Anija është ne përdorim dhe ne kontroll te plote te carteruesit gjate periudhës se carterit.
2. Çarteruesi mirëmban anijen, makinerinë dhe pjesët e këmbimit ne gjendje te mire riparimi, ne gjendje normale pune e ne përputhje me praktiken e mirëmbajtjes tregtare dhe me certifikatat e miratuara.
3. Anija nuk përdoret për asnjë shërbim ne një zone te rrezikshme, lufte ose te tjera, nëse nuk merret paraprakisht miratimi i pronarit.
4. Çarteruesi ka te drejtën e përdorimit te te gjitha sistemeve, mjeteve, pajisjeve qe janë ne bordin e anijes ne kohen e dorëzimit, me kusht qe ekuivalentet e tyre t'i kthehen pronarit me ridorezimin e anijes ne te njëjtin rregull dhe gjendje, duke pranuar konsumimin normal.

Neni 269 Kthimi i anijes

1. Ne përfundim te kontratës, carteruesi i dorëzon pronarit anijen ne portin ose vendin e caktuar.
2. Nëse anija kryen një udhëtim, gjate te cilit periudha e carterit tejkalohe, carteruesi vazhdon ta përdorë atë duke mundësuar përfundimin e udhëtimit, me kusht qe te llogaritet ne

mënyrë të paanshme që ky udhëtim të lejojë dorëzimin e anijes në kohën e përcaktuar për përfundimin e carterit.

3. Anija i dorëzohet pronarit në të njëjtat kushte, strukture, gjendje dhe klase si në çastin e dorëzimit, duke pranuar konsumimin normal.

Neni 270

Fiksimi dhe nencarterimi

1. Charteruesi nuk e fikson anijen ose nuk e nencarteron atë pa miratimin paraprak me shkrim të pronarit.

2. E drejta e pronarit për refuzim duhet motivuar me shkaqe të arsyeshme.

Neni 271

Afati i pretendimeve

Te gjitha pretendimet, që burojnë nga një kontratë "Bareboat", kanë një kufi kohor prej një viti nga koha e kthimit të anijes.

KREU VII

TRANSPORTI I UDHËTAREVE

Neni 272

Biletat e udhëtarit

1. Transportuesi i jep udhëtarit biletën si dokument i kontratës së transportit.

2. Bileta formulohet e vërtetohet nga transportuesi, nga i ngarkuari i tij, nga agjencitë e tij ose agjenci të kontraktuara.

3. Në bilete duhet të shënohen emri dhe adresa e udhëtarit, çmimi, porti i nisjes dhe i mbërritjes, data dhe ora e nisjes, nënshkrimi i formuluesit ose i dorëzuesit dhe vula përkatëse.

4. Bileta mund të përmbajë vendin dhe datën e lëshimit, çmimin e paguar për udhëtimin, emrin e pasagjerit, klasën e udhëtimit, të dhëna për vendin që i është caktuar pasagjerit, pajisjet e dhëna për përdorim, të dhëna për bagazhin dhe të dhëna të tjera për udhëtimin.

Neni 273

Kalimi i të drejtës së transportit

1. Kur bileta tregon emrin e udhëtarit, e drejta e transportit nuk i kalon një personi tjetër pa miratimin e transportuesit.

2. Miratimi vlerësohet i dhënë nëse transportuesi lejon imbarkimin e një personi të ndryshëm nga udhëtari, emri i të cilit tregohet në bilete.

Neni 274

Anulimi i kontratës

1. Nëse nisja e udhëtarit pengohet për shkaqe që nuk varen prej tij, kontrata anulohet dhe pasagjeri ka të drejtën e rimbursimit të parave të paguara për udhëtimin.

2. Kontrata anulohet nëse nisja e një bashkudhëtuesi të planifikuar të udhëtojë me të pengohet për shkaqe që nuk varen prej tij.

3. Udhëtari duhet ta njoftoje transportuesin për pengesën të paktën tri ditë para nisjes. Në rastet e vonesës së njoftimit, udhëtari përgjigjet për demin e shkaktuar transportuesit, në masën që nuk kalon kufirin maksimal të çmimit të paguar për biletën.

Neni 275

Mungesa e udhëtarit në nisjen e anijes

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

Neni 276

Mosnjsja e anijes

1. Kur udhëtari njoftohet 3 ditë përpara për mosnjsjen e anijes në datën e caktuar, pavarësisht nga shkaqet, ai ka vetëm të drejtën e rimbursimit për biletën, përveç rastit kur dëshiron të përsërisë kontratën për udhëtimin e ardhshëm.
2. Në rastet kur nuk bëhet njoftimi i mosnjsjes së anijes në afatin e përcaktuar në pikën 1 të këtij neni, kur ndërpritet udhëtimi ose ndryshohet itinerari për faj të transportuesit, veç rimbursimit të biletës, udhëtari ka të drejtën e shpërblimit të demit të pësuar ose fitimit të munguar nga mosnjsja dhe, kur nuk ka dem, përfitimin e një shume sa vlefte e një bilete.

Neni 277

Nisja e vonuar

1. Kur vonesa është e parashikuar, njoftimi bëhet tri ditë përpara dhe udhëtari ka të drejtën e rimbursimit të biletës dhe kur ky kusht nuk respektohet, ka edhe të drejtën e shpërblimit të dëmeve të pësuar.
2. Nëse anija nuk nis në kohën e përcaktuar, pavarësisht nga shkak, udhëtarit duhet t'i shërbehet ushqim dhe strehim i përshtatshëm, kur nuk ka kërkuar rimbursimin e biletës.

Neni 278

Ndërprerja e udhëtimit

1. Nëse udhëtari detyrohet të ndërpresë udhëtimin për shkaqe jashtë vullnetit të tij, ai ka të drejtën e rimbursimit të biletës për pjesën e pakryer të udhëtimit. Kjo e drejtë zbatohet edhe në rastet kur një bashkudhëtues i pasagjerit detyrohet të ndërpresë udhëtimin për shkaqe, që janë jashtë kontrollit të njërit prej tyre.
2. Nëse udhëtimi ndërpritet për faj të udhëtarit, ai humbet tërësisht të drejtën e rimbursimit të biletës.

Neni 279

Veprimet e imbarkimit dhe të zbarkimit

1. Veprimet e imbarkimit dhe të zbarkimit kryhen nga transportuesi. Nëse nuk është rënë dakord ndryshe, për këto veprime nuk bëhet pagesë.
2. Pagesat për veprimet e imbarkimit dhe të zbarkimit, të cilat u detyrohen palëve të tjera, mbliidhen nga transportuesi.

Neni 280

Përgjegjësia e transportuesit gjate lundrimit

Transportuesi është përgjegjës për demet, qe vijnë si pasoje e moskryerjes, moskorrektësisë ose vonesave ne transport, nëse ai nuk provon se këto dëme do t'i ishin shkaktuar udhëtarit edhe pa gene ne anije.

Neni 281

Përgjegjësia e transportuesit për dëmtim personal te udhëtarit

1. Transportuesi përgjigjet për dëmtimin e shëndetit ose te jetës se udhëtarit nga fillimi i imbarkimit, deri ne përfundimin e veprimeve te zbarkimit, nëse ai ose persona te interesuar nuk provojnë se ngjarja erdhi për faj te vete udhëtarit, ne situata te jashtëzakonshme, qe nuk burojnë nga veprimtaria detare ne anije ose nga forca madhore.
2. Përgjegjësia e transportuesit zvogëlohet nëse udhëtari, me qellim ose nga pakujdesia, ka ndikuar ne dëmtimin ose ne shtimin e demit.

Neni 282

Transporti i bagazheve

1. Transporti i bagazhit përfshihet ne çmimin e udhëtimit, brenda kufijve te peshës dhe te vëllimit te përcaktuar nga transportuesi ose te zbatuara përgjithësisht.
2. Bagazhi, qe tejkalon kufijtë e përcaktuar, pranohet kundrejt pagesës ne baze te tarifave te transportuesit ose te tarifave qe zbatohen përgjithësisht.
3. Tejkalmi i kufijve te bagazhit ne peshe e ne vëllim është i pranueshëm kur ka funksion personal e jotregtar dhe është ne raporte te arsyeshme me te dhënat e anijes.
4. Transportuesi, për bagazhin e udhëtarit dhe automjetin, qe i dorëzohen nen kujdesin ose kontrollin e tij, lëshon një dokument qe tregon emrin dhe adresën, portet e nisjes dhe te mbërritjes, numrin dhe peshën e bagazheve.

Neni 283

Përgjegjësia për humbje ose dëmtim te bagazhit dhe mjetit te pasagjerit

1. Transportuesi është përgjegjës për humbjen ose dëmtimin e bagazheve dhe te mjetit te pasagjerit, qe janë nen kujdesin ose kontrollin e tij, nëse ai nuk provon se shkakun qe solli humbjen ose dëmtimin nuk ishte nen kontrollin e punonjësve ose te ndihmësve te vet.
2. Për humbje ose dëmtim te bagazheve a te artikujve qe janë nen kujdesin ose kontrollin e udhëtarit, transportuesi është përgjegjës vetëm kur provohet se ngjarja ishte rezultat i veprimeve qe ndodhin nen kontrollin e transportuesit.
3. Nëse humbja ose dëmtimi ndodhin ne raste mbyetjeje te anijes, vjedhjeje, rënieje ne toke, eksplozioni, zjarri apo ngjarjeje qe varet nga veprimet ne anije, prezumohet gabimi ose neglizhenca e transportuesit, ndihmësve ose agjenteve te vet, qe veprojnë brenda kufijve te detyrave te tyre.
4. Udhëtari duhet ta njoftoje me shkrim transportuesin ose agjentin e tij përpara kthimit te bagazhit ose zbarkimit, ne rastet kur humbja ose dëmtimi është i dukshëm dhe brenda tri ditëve, ne rastet kur humbja ose dëmtimi i bagazheve nuk është i dukshëm.

Neni 284

Kufijtë e përgjegjësisë

1. Përgjegjësia e transportuesit për demet ne shëndetin e udhëtarit është e barabarte me shpenzimet për mjekim dhe aftësim për pune, ndërsa për humbjen e jetës është sa pensioni familjar qe marrin personat e mitur ose te paaftë për pune ne ngarkim te udhëtarit, si dhe shpenzimet e ruajtjes se kufomës deri ne dorëzimin tek te afërmit dhe, ne mungese te tyre, tek organet e pushtetit vendor te portit te mbërritjes, sipas përcaktimit ne bilete.
2. Përgjegjësia për humbje ose dëmtim te bagazheve te udhëtarit nuk duhet te kaloje ne asnjë rast shumën ne leke, e cila është e barabarte me vlerën e bagazhit te një udhëtarit për një udhëtim.
3. Kur vlera e bagazhit, qe i dorëzohet transportuesit, pasqyrohet ne dokumentin përkatës, transportuesi është përgjegjës deri ne kufirin e vlerës se deklaruar. Kjo vlere presupozohet e detyrueshme nëse nuk provohet e kundërta. Nëse transportuesi provon se deklarimi i një vlere te tille te pasakte është bere qëllimisht nga udhëtarit, ai nuk përgjigjet për humbjen ose dëmtimin e mjetit.
4. Përgjegjësia e transportuesit për moskryerje ose kryerje te parregullt te udhëtimit, nuk duhet te kaloje ne asnjë rast 2,5 here çmimin e biletës për një udhëtim te një pasagjeri.
5. Transportuesi nuk përfiton nga e drejta e kufizimit te përgjegjësisë, kur udhëtarit provon se dëmtimi ka rezultuar nga një veprim ose mosveprim i transportuesit për te shkaktuar këtë dem ose se transportuesi ka vepruar ne mënyrë te paligjshme.

Neni 285

Përgjegjësia e transportuesit te fundit

Nëse kryerja e udhëtimit ose e një pjese te tij i është besuar një subjekti tjetër, transportuesi mbetet përgjegjës për udhëtimin e plote, sipas neneve te këtij kreu. Edhe transportuesi faktik i nënshtrohet dhe përfiton nga nenet e këtij kreu, për pjesën e udhëtimit te kryer nga ai.

Neni 286

Përgjegjësia ne rastin e kontratës falas te transportit

1. Nenet e këtij kreu, te cilat i referohen kufizimit te përgjegjësisë se transportuesit, zbatohen edhe për kontratat e transportit falas.
2. Nenet e këtij kreu nuk zbatohen për udhëtarin jokontraktor.

Neni 287

Afatet kohore te pretendimeve

1. Pretendimet, qe burojnë nga kontrata e transportit te udhëtarit, bagazhit dhe mjetit, mund te bëhen brenda një viti nga data e zbarkimit te udhëtarit dhe e kthimit te bagazhit ose te mjetit.
2. Ne rastet e moskryerjes se zbarkimit, ky afat kohor matet nga data kur duhet te kryhej zbarkimi, kthimi i bagazhit dhe i mjetit.
3. E drejta e kërkimit nga cilido ushtrohet pas plotësimit te detyrimeve te veta, por jo me vone sesa tre muaj nga data e shlyerjes se detyrimeve.

Neni 288

Përgjegjësia e vartësve dhe ndihmësve

Nenet e këtij kreu, ne baze te te cilave rregullohen përgjegjësia e transportuesit dhe veprimet qe lidhen me këtë përgjegjësi, zbatohen edhe ne rastet e veprimeve kundër vartësve ose ndihmësve te transportuesit, mbi te cilët zbatohet i njëjti trajtim.

Neni 289

Moskufizimi i te drejtave te udhëtarit

Marrëveshja për kufizimin e te drejtave te udhëtarit për demet ne jetën dhe shëndetin e tij është e pavlefshme për transportuesin.

KREU VIII

OPERATORET E ANIJES

Neni 290

Deklarata e operatorit te anijes

1. Personi qe operon anijen duhet t'i paraqesë regjistruetit te anijes një deklaram noterial për identitetin, cilësinë e personit juridik, numrin e datën e licencës për te operuar me anijen, titullin sipas te cilit operon, si dhe kopje te noterizuara te dokumenteve qe vërtetojnë këto te dhëna.
2. Ne rast se operatori i anijes nuk e operon vete anijen, deklarata i paraqitet regjistruetit nga pronari i anijes.
3. Ne rast se kontrata, ne baze te se cilës personi operon anijen, nuk është me shkrim, deklarata duhet nënshkruar nga operatori dhe nga pronari i anijes.
4. Ne mungese te deklaratës se operatorit te anijes, supozohet qe anija operohet nga vete pronari.

Neni 291

Regjistrimi i deklaratës se operatorit te anijes

Deklarata e operatorit te anijes pasqyrohet ne Regjistrin e Mjeteve Lundruese, ndërsa dokumentet depozitohen ne Zyrën e Regjistrit.

Neni 292

Përgjegjësia e operatorit te anijes

Operatori i anijes është përgjegjës për shlyerjen e te gjitha detyrimeve te ngritura për shkak te veprimeve ose mosveprimeve te kapitenit dhe te ekuipazhit, për veprimet e ndërmarra për anijen dhe operimin e saj.

KREU IX

KUFIZIMI I PERGJEGJESIVE PER REKLAMIMET DETARE

Neni 293

Reklamimet ne baze te kufizimeve

1. Ne kufizimet e përgjegjësive, pavarësisht nga shkalla e përgjegjësisë, përfshihen reklamimet e mëposhtme:
 - a) reklamimet për humbjen e jetës, plagosjen e personave ose humbjen dhe demet e pronës, përfshirë edhe demet kundrejt punimeve portuale, baseneve, kanaleve dhe mjeteve ndihmese për lundrimin, qe ndodhin ne bord ose ne lidhje te drejtpërdrejte me operacionin e anijes apo me operacione shpëtimi, si dhe humbjet qe rrjedhin nga këto;
 - b) reklamimet për humbjet qe rezultojnë nga vonesa për transportin detar te ngarkesës, pasagjereve ose bagazheve te tyre;

- c) reklamimet për humbjet që rezultojnë nga shkelja e te drejtave ose e te drejtave kontraktuale, që rrjedhin drejtpërdrejt nga operacionet e anijes ose operacionet e shpëtimit;
 - ç) reklamime për ngritjen, zhvendosjen, prishjen, dëmtimin e anijes, e cila është e mbytur, ka rënë në cekëtinë, është braktisur, duke përfshirë çdo gjë që është ose ka qenë në bord të një anijeje të tillë;
 - d) reklamime për zhvendosjen, prishjen ose dëmtimin e ngarkesës së anijes;
 - dh) reklamime të një personi, përveç atij që është përgjegjës për masat e marra për të shmangur ose minimizuar humbjet, për të cilat personi përgjegjës kufizon përgjegjësinë e tij, sipas këtij kreu dhe humbjeve të tjera të shkaktuara nga masa të tilla.
2. Reklamimet e mësipërme janë subjekt i kufizimit të përgjegjësive edhe kur për to bëhet ankim ose padi, sipas një kontrate.
3. Reklamimet e përmendura në shkronjat "ç", "d" dhe "dh" nuk janë subjekt i kufizimeve të përgjegjësive në hapësirën që ato kanë lidhje me vjeljen e të ardhurave sipas një kontrate me personat përgjegjës.

Neni 294

Reklamimet e përjashtuara nga kufizimet

Nuk përfshihen në kufizimet:

- a) reklamimet për shpëtimin ose kontributin në një avari të përgjithshme;
- b) reklamimet për demet nga ndotja me karburant, të përcaktuara në krerët përkatës të Konventës Ndërkombëtare të Kufizimit të Përgjegjësive për Demin nga Ndotja Detare, të datës 29 nëntor 1969, ose të çdo amendamenti a protokollit të saj në fuqi;
- c) reklamimet e bëra në baze të çdo konvente ndërkombëtare, legjislativitetit kombëtar në fuqi, ose ato që ndalojnë kufizimin e përgjegjësive për demet nukleare;
- ç) reklamimet kundër pronarëve të anijeve nukleare për demet nukleare.

Neni 295

Personat përgjegjës për kufizimin e përgjegjësive

Për reklamimet e nenit 293, pronari, carteruesi, menaxheri ose operuesi i anijes nuk mbajnë përgjegjësi ndaj:

- a) çdo personi, që kryen shërbim të drejtpërdrejtë për operacione shpëtimi, duke përfshirë edhe shërbimet e përcaktuara në shkronjat "ç", "d" dhe "dh" të pikës 1 të nenit 293;
- b) çdo personi përgjegjës për çdo reklamim të përmendur në nenin 293, që neglizhon ose dëmton personat e përmendur në paragrafët e mësipërm të këtij neni;
- c) çdo siguresi përgjegjësish për reklamime, i ngarkuar për përfitimet, sipas këtij kreu, njëlloj si i siguruari.

Neni 296

Drejtimi i kufizimeve

Personi përgjegjës nuk është i ngarkuar për kufizimin e përgjegjësive të veta, në rast se provohet që humbjet rezultojnë nga veprime ose mosveprime të bëra me dashje për t'i shkaktuar ato ose me dijeni që këto humbje do të ndodhin.

Neni 297

Kunderreklamimet

Kur një person i ngarkuar me kufizimin e përgjegjësive ka bere një reklamim kundër reklamuesit qe rezulton përgjegjës për te njëjtin shkak, reklamimet respektive te tyre pushojnë se qeni dhe dispozitat e këtij kreu vihen ne zbatim me kompensim te ndërsjellë.

Neni 298

Kufizimet e përgjithshme

Kufizimet e përgjithshme te reklamimeve për demet materiale te jetës dhe shëndetit përcaktohen me urdhër te përbashkët te organeve qendrore shtetërore, qe mbulojnë detarinë e financat dhe i nënshtrohen çdo vit ndryshimeve te indeksit te çmimeve.

Neni 299

Përmbledhja e reklamimeve

1. Kufijtë e përgjegjësisë zbatohen për te gjitha reklamimet, te cilat ngrihen ne çdo rast te dallueshëm si me poshtë:

a) kundër personit ose personave, sipas përcaktimit ne shkronjën "b" te nenit 295 dhe çdo personi qe për veprimet, neglizhencën ose fajet e tyre janë përgjegjës;

b) kundër pronareve te mjeteve lundruese qe japin ndihme për shpëtim dhe shpëtuesit ose shpëtuesve qe veprojnë nga ky mjet lundrues, si dhe çdo personi qe me veprimet, neglizhencën dhe fajet e tyre janë përgjegjës;

c) kundër shpëtuesit ose shpëtuesve, qe nuk janë duke operuar nga një mjet lundrues ose janë duke operuar ne mënyrë te pavarur ne mjetin lundrues ne shërbim shpëtimi dhe me secilin person qe për veprimet, neglizhencën ose fajet e tyre janë përgjegjës.

2. Kufijtë e përgjegjësisë zbatohen për te gjitha reklamimet qe mund te ngrihen, ose për çdo rast te dallueshëm kundër një personi apo personave te përmendur ne lidhje me mjetin lundrues dhe për çdo person, i cili me veprimet, neglizhencën ose fajin e tyre janë përgjegjës, sipas këtij kreu.

Neni 300

Formimi i fondit te përgjegjësive

1. Çdo person, përgjegjës mund te formoje një fond me gjykatën ose autoritetet e tjera përgjegjëse qe te shqyrtojnë reklamimet për përgjegjësitë.

2. Ky fond formohet për një shume, brenda kufizimeve, sipas nenit 298 te këtij Kodi, se bashku me interesat nga data kur ngjarja ka ndodhur deri ne datën e formimit te një fondi te tille.

3. Çdo fond i formuar ne këtë mënyrë është i vlefshëm vetëm për pagesën e reklamimeve, për te cilat kufijtë e përgjegjësisë mund te zbatohen sipas këtij kreu.

4. Ky fond mund te formohet me depozitim e një shume ose duke dhënë një garanci te pranuar nga gjykata si te përshtatshme.

5. Fondi i formuar nga një ose me shume persona te përmendur ne piken 1 shkronjat "a", "b" e "c" dhe piken 2 te nenit 299 te këtij Kodi ose nga siguruesi i tij vlerësohet i formuar nga te gjithë personat e përmendur ne to.

Neni 301

Shpërndarja e fondit te kufizimeve

1. Fondi i kufizimeve shpërndahet proporcionalisht ndërmjet reklamuesve.

2. Ne rast se përpara formimit të fondit personi përgjegjës ose siguruesi i tij kanë vendosur një reklamim ndaj fondit, ata, në bazë të shumës që kanë paguar, përfitojnë si personat e tjerë, sipas këtij kreu.

3. Kur një person përgjegjës ose çdo person tjetër shpall se do të paguaje në një periudhë të mëvonshme, plotësisht ose pjesërisht, çdo shume për kompensim, me të cilën personat e përmendur në pikën 2 të këtij neni, janë paguar para se të shpërndahej fondi, gjykata mund të urdhërojë që një shume e afrueshme të veçohet për të përballuar këta persona në një datë të mëvonshme për të ndikuar në reklamimin ndaj fondit.

Neni 302

Zhveshja nga veprime të tjera

1. Kur një fond kufizimesh është formuar në përputhje me këtë kre, personi që ka bërë një reklamim ndaj fondit zhvishet nga ushtrimi i çdo të drejte për reklamime të tilla ndaj çdo shifre tjetër të një personi nga/ose në emër të të cilit është formuar fondi.

2. Pas formimit të fondit të kufizimeve, çdo mjet lundruar ose prone tjetër, që i përket një personi, në emër të të cilit është formuar fondi që është sekuestruar ose atashuar për një reklamim, i cili mund të ngrihet ndaj fondit, ose çdo sigurim i dhënë mund të lirohet me urdhër gjykatë.

3. Lirimi i urdhërohet vetëm kur është krijuar fondi i kufizimit:

a) në portin ku ka ndodhur ngjarja ose kur ndodh jashtë portit, në portin e parë të prekjes;

b) në portin e zbarkimit për reklamim për humbje jete ose plagosje personi;

c) në portin e shkarkimit për demet ndaj ngarkesës;

ç) në shtetin ku është bërë sekuestrimi.

4. Rregullat e mësipërme zbatohen vetëm për reklamuesit, që ngrenë reklamime ndaj fondit të kufizimeve përpara një gjykate, e cila e administron këtë fond dhe ky është i vlefshëm dhe i transferueshem lirisht për këtë reklamim.

PJESA E SHTATE

DEMTIMET DHE RREZIQET DETARE

KREU I

AVARIA E PERGJITHSHME

Neni 303

Përkufizimi

1. Ka dëmtim për shpëtim ose avari të përgjithshme, kur ka ndodhur apo mund të ndodhe një sakrifice a shpenzim i arsyeshëm për shpëtimin ose ruajtjen nga rreziku të pronës në lundrim.

2. Pronari përgjigjet, në çdo rast, për demet dhe shpenzimet e bëra me urdhër, kur faktikisht ka munguar rreziku i avarisë së përgjithshme.

Neni 304

Kufijtë e avarisë së përgjithshme

1. Përmasat e dëmtimit për shpëtim përcaktohen nga humbjet, demet ose shpenzimet, që kushtëzohen drejtpërdrejt nga akte të avarisë së përgjithshme dhe janë në funksion të parandalimit të dëmtimit të pronës.

2. Humbjet dhe demet qe pëson mjeti lundrues a ngarkesa nga një vonese, ne udhëtim ose ne vazhdim, siç është demurejxhi dhe humbjet indirekte te çfarëdoshme, siç janë humbjet e tregut, nuk pranohen si avari e përgjithshme.

Te drejtat për kontributin
Neni 305

Te drejtat për kontributin ne avari te përgjithshme nuk njihen ne ngarkim te kapitenit ose pronarit, megjithëse ngjarja qe shkaktoi sakrificat ose shpenzimet mund te këtë ardhur si rezultat i fajit te njërit prej subjekteve ne lundrim, por kjo nuk pengon kërkimet për personin fajtor.

Neni 306
Barra e provës

Barra e provës bie mbi palën qe reklamon avarinë e përgjithshme për te vërtetuar se humbjet ose shpenzimet e reklamuar janë te njohura saktësisht si avari te përgjithshme.

Neni 307
Shpenzimet shtese

Çdo shpenzim i bere ne vend te një shpenzimi tjetër, qe mund te ishte i njohur si avari e përgjithshme, vlerësohet si e tille pa marre parasysh kursimet, ne rast se ka, për interesat e tjerë, por vetëm ne një vlere te avarisë se përgjithshme te barabarte me shpenzimet e kursyera.

Neni 308
Vendi dhe koha e përcaktimit te avarisë se përgjithshme

1. Avaria e përgjithshme vendoset si për humbjet, ashtu dhe për kontributet ne baze te vlerave, ne kohen dhe vendin kur dhe ku mbyllet lundrimi.
2. Ky nen nuk ndikon ne përcaktimin e vendit, ku duhet te behet shpallja e avarisë se përgjithshme.

Neni 309
Ngarkesa e padeklaruar ose e deklaruar gabim

1. Demet dhe humbjet e shkaktuara nga mallrat e ngarkuara, pa dijeninë e pronarit te mjetit lundrues ose te agentit te tij ose nga mallrat e përshkuara gabim ne kohen e ngarkimit, nuk lejohet te hyjnë ne avarinë e përgjithshme, por këto mallra vlerësohen për kontribut ne rast se ato shpëtohen.
2. Demet ose humbjet e shkaktuara nga mallrat, te cilat janë deklaruar gabim, me vlere me te vogël se ajo reale, kontribuohet ne shumën e deklaruar, por këto mallra mund te kontribuohet deri e vlerën e tyre aktuale.

Neni 310
Përcaktimi i avarisë

1. Përcaktimi i avarisë se përgjithshme, vlerësimi i shumës se humbjes për këtë avari, si dhe ndarja e saj kryhen nga një komisar avarie me kërkesën e njëres prej palëve.

2. Komisar i avarisë bën një përcaktim të hollësishëm të avarisë së përgjithshme në mungesë të marrëveshjes së palëve, në mbështetje të dispozitave ligjore dhe nënligjore dhe në mungesë të tyre ose kur palët kanë shtetësi të ndryshme, në bazë të rregullave të transportit detar ndërkombëtar.

3. Operatori i mjetit lundrues duhet të japë menjëherë autorizimin e veprimit për komisarin e avarisë, por jo më vonë se një muaj pas përfundimit të udhëtimit. Në rast vonese, autorizimi jepet nga çdo pale tjetër pjesëmarrëse në avarinë e përgjithshme.

4. Drejtuesit e organeve qendrore shtetërore, që mbulojnë detarinë dhe drejtësinë, me urdhër të përbashkët përcaktojnë kriteret e kualifikimit për komisarin e avarisë, mënyrën se si ai caktohet, rregullat e tjera për procedurën që ndiqet gjatë përcaktimit të avarisë së përgjithshme, si dhe përgjegjësitë e detyrat e komisarit të avarisë.

Neni 311

Afati i kërkimeve për avarinë e përgjithshme

Çdo kërkim për avarinë e përgjithshme duhet bërë brenda 1 viti nga data e përfundimit të udhëtimit.

Neni 312

Avaria e pjeshme

Çdo dem ose humbje, që i shkaktohet mjetit lundrues, ngarkesës ose navllonit, të cilat nuk njihen si avari e përgjithshme, janë avari e pjeshme dhe përballohen nga palët që e vuajnë ose nga palët që janë përgjegjëse.

KREU II

PERPLASJET DETARE

Neni 313

Kuptimi

1. Me përplasje kuptohen përplasjet ndërmjet mjeteve lundruese detare, ndërmjet tyre dhe mjeteve të tjera detare ose një hidroplani.

2. Mjetet lundruese në përplasje mund të jenë të ankoruara në spirance ose në lundrim.

3. Përgjegjësia për përplasjet ka të bëjë me demet e shkaktuara ndaj mjetit lundrues ose mjeteve lundruese, ngarkesës ose pasurisë dhe vlerave të ekuipazhit, udhëtarëve ose personave të tjerë, që ndodhen në bordin e mjetit lundrues, dëmtimin e shëndetit të tyre, fitimin e munguar të mjetit lundrues joshkaktar, si dhe do detyrim që lind për shkak të vonesës.

Neni 314

Përplasja aksidentale

Kur përplasja është aksidentale, kur ajo është shkaktuar nga forca madhore ose kur shkakun dhe fajësia janë të papërcaktueshme, demet duhet të përballohen nga ata që i pësojnë ato.

Neni 315

Përgjegjësitë e mjeteve lundruese në gabim ose faj

Ne rast se përplasja është shkaktuar nga gabimi ose faji i njërit prej mjeteve lundruese, përgjegjësia për shpërblimin e dëmeve i mbetet mjetit që ka shkaktuar gabimin.

Neni 316

Shpërndarja e përgjegjësive të palëve

1. Në rast se janë në gabim dy ose më shumë mjete lundruese, përgjegjësia e secilit mjet lundrues është në proporcion me shkallën e gabimit përkatës të kryer.
2. Në rast se nuk ka mundësi për t'u përcaktuar shkalla e gabimeve të secilit mjet, ose kur del që gabimet janë të barabarta, atëherë përgjegjësia ndahet në mënyrë të barabartë.
3. Kur shkaktohet vdekje ose plagosje, mjetet lundruese në gabim janë përgjegjëse ndaj palëve të treta, pa paragjykuar për të drejtën e mjetit lundrues që ka paguar pjesën me të madhe, që sipas pikës 1 të këtij neni, ai duhet të përballonte, për të përfituar një kontribut nga anijet e tjera në gabim.

Neni 317

Përgjegjësia e pilotit

Kur përplasja është shkaktuar nga gabimi i pilotit, përgjegjësitë rëndojnë mbi mjetin lundrues, edhe kur piloti ngarkohet ligjërisht me përgjegjësi.

Neni 318

E drejta për rimbullimin e demit

E drejta për rimbullimin e demit të shkaktuar nga një përplasje varet nga procedurat e protestës detare dhe dokumentacioni tjetër përkatës.

Neni 319

Parashkrimi i reklamimit

1. Veprimet për riparimin e dëmeve nuk mund të kërkohen me kalimin e një viti nga data e ndodhjes së përplasjes.
2. Të drejtat e reklamimit për pagesa të tepërta, kthim kontributesh ose pagesa ndaj të tretëve parashkruhen pas kalimit të një viti nga pagesat e bëra.

Neni 320

Detyrimi për dhënie ndihme

1. Pas një përplasjeje, kapiteni i secilit mjet lundrues është i detyruar, për sa e lejojnë mundësitë, pa i shkaktuar dem serial mjetit lundrues, ekipazhit dhe pasagjereve të tij, t'u japë ndihme mjeteve lundruese, ekipazheve dhe pasagjereve të tjerë.
2. Secili kapiten duhet të njoftojë menjëherë emrin e mjetit të tij lundrues dhe portin e regjistrimit të cilit i përket, si dhe emrat e porteve nga vjen dhe ku shkon e të mjeteve të tjera lundruese.
3. Shkelja e kësaj dispozite ndëshkohet administrativisht, sipas akteve, ligjore dhe nënligjore, në mbështetje të këtij Kodi, pa sjelle përgjegjësi për pronarin e mjetit lundrues.

Neni 321

Qëllimi i zbatimit të përgjegjësive

Dispozitat e këtij kreu nuk u nënshtrohen dispozitave ligjore ne fuqi për sa u përket kufizimeve te përgjegjësisë se pronareve te mjeteve lundruese dhe nuk ndryshojnë detyrimet ligjore, sipas kontratës se transportit ose te çdo kontrate tjetër.

Neni 322

Mjetet lundruese te shërbimit publik

1. Mjetet lundruese ushtarake ose qeveritare, qe kryejnë vetëm shërbime publike e qe nuk përgjigjen për demet qe u shkaktojnë mjeteve lundruese te tjera gjate përplasjes, nuk u nënshtrohen dispozitave te këtij kreu, kur kryejnë detyra shërbimi ne zona te deklaruar si te kufizuara ose te rrezikshme për lundrim, por komandantet e këtyre mjeteve lundruese nuk përjashtohen nga detyrimi për dhënien e ndihmës dhe te njoftimeve.
2. Këto mjete lundruese përgjigjen për demet, kur organet përkatëse nuk kane bere shpalljet e njoftimet e nevojshme dhe nuk kane vendosur sistemet e sinjalizimit për zonën e kufizuar ose te rrezikshme.

KREU III SHPETIMI

Neni 323

Kontrata e shpëtimit

1. Ky kre zbatohet për çdo veprim shpëtimit ne baze te një kontrate te parashikuar verbalisht ose me shkrim.
2. Kapiteni ka autoritetin për përfundimin e kontratës për veprime shpëtimit ne emër te pronarit te mjetit lundrues. Kapiteni ose pronari i mjetit lundrues ka autoritetin për përfundimin e një kontrate te tille ne emër te pronareve te pronës ne bordin e mjetit lundrues.
3. Ky nen nuk përjashton zbatimin e nenit 320, si dhe detyrën për parandalimin ose minimizimin e dëmeve ndaj mjedisit.

Neni 324

Anulimi ose ndryshimi i kontratës

Një kontrate ose termat e saj mund te anulohen ose te ndryshohen ne rast se:

- a) kontrata ka hyre ne fuqi nen ndikimin e papërshtatshëm ose ndikimin e rrezikut dhe termat e saj janë te papërballueshëm;
- b) pagesa sipas kontratës është ne një shkalle shume te madhe ose shume te vogël për shërbimin real qe jepet.

Neni 325

Detyrimet e shpëtuesit, te pronarit dhe te kapitenit

1. Shpëtuesi i detyrohet pronarit te mjetit lundrues ose pronës ne rrezik qe:
 - a) te kryeje veprimet e shpëtimit me kujdesin e duhur;
 - b) te ushtroje kujdesin e duhur gjate zbatimit te detyrës se përmendur ne shkronjën "a" për parandalimin ose minimizimin e dëmeve ndaj mjedisit;
 - c) te kërkojë ndihme nga shpëtues te tjerë, qe lejojnë rrethanat;
 - ç) te pranoje ndërhyrjen e shpëtuesve te tjerë, kur kërkohet nga pronari, kapiteni i mjetit lundrues ose pronaret e tjerë te pronës ne rrezik, me kusht qe shuma e rimbursimit te mos paragjykohet nga fakti qe kërkesa ishte e paarsyeshme për t'u bere.

2. Pronari, kapiteni i mjetit lundruës ose pronaret e tjerë të pronës në rrezik të detyrohen shpëtuesit që:

- a) të bashkëpunojnë plotësisht me të gjatë periudhës së veprimeve të shpëtimit;
- b) të tregojnë kujdesin e duhur gjatë zbatimit të detyrës për parandalimin ose minimizimin e dëmeve ndaj mjedisit;
- c) të pranojnë ridoresimin, kur ky kërkohet nga shpëtuesit, kur mjeti lundruës ose pronat e tjera janë vendosur në vende të sigurta.

Neni 326

Detyra për dhënie ndihme

1. Çdo kapiten është i detyruar që t'i japë ndihme çdo personi në rrezik ose që ka humbur në det, brenda mundësive për të vepruar pa krijuar rreziqe serioze për mjetin e tij lundruës dhe për personat që ndodhen në bord.

2. Pronari i mjetit lundruës nuk mban përgjegjësi për thyerjen e detyrave nga kapiteni.

Neni 327

Bashkëpunimi

Administrata Detare ka përgjegjësi për nxjerrjen e rregullave ose të urdhrave për veprimet e shpëtimit, siç është pranimi në portë i mjeteve lundruëse në rrezik ose parashikimet e lehtësirave për shpëtuesit, duke marrë në konsideratë nevojën për bashkëpunim ndërmjet shpëtuesve, palëve të tjera të interesuara dhe autoriteteve shtetërore, në mënyrë që të sigurojë efektivitet dhe sukses në zbatimin e operacioneve të shpëtimit për shpëtimin e jetës ose të pronës në rrezik, si dhe parandalimin e dëmeve ndaj mjedisit.

Neni 328

Kushtet për shpërblim dhe kriteret për caktimin e shpërblimit

1. Veprimet e shpëtimit që rezultojnë të dobishme duhet të shpërblehen. Në rast se veprimet e shpëtimit nuk kanë pasur ndonjë rezultat të dobishëm, sipas këtij kreu, me përjashtim të rasteve kur është parashikuar ndryshe nga palët, nuk kryhet asnjë pagesë.

2. Shpërblimi caktohet për të inkurajuar veprimet shpëtuese, duke marrë parasysh kriteret e mëposhtme:

- a) vlerën e shpëtuar të mjetit lundruës dhe të pronave të tjera;
- b) përvojën dhe përpjekjet e shpëtuesit në parandalimin ose minimizimin e demit ndaj mjedisit;
- c) masat e suksesshme të fituara nga shpëtuesi;
- ç) natyrën dhe shkallën e rrezikut;
- d) përvojën dhe përpjekjet e shpëtuesit për shpëtimin e mjetit lundruës, të pronave të tjera ose të jetës së njerëzve;
- dh) kohën e përdorur, shpenzimet dhe humbjet që bëhen nga shpëtuesi;
- e) rreziqet e përgjegjësive dhe rreziqet e tjera të bëra nga shpëtuesit ose pajisjet e tyre;
- ë) shpejtësinë e shërbimit të kryer;
- f) vlefshmërinë e mjeteve lundruëse dhe të pajisjeve të tjera, që parashikohen për veprimet e shpëtimit;
- g) gjendjen e gatishmërisë, efikasitetin e pajisjeve të shpëtimit dhe vlerën e tyre.

3. Pagesa behet nga të gjitha mjetet lundruëse për mjetin se bashku me interesat e tjerë të pronës, sipas vlerave të shpëtuar.

Kur pagesa e shpërblimit i behet njërit prej mjeteve lundruëse, kjo i heq të drejtën e përfitimit

nga përfituesit e tjerë të shpëtimit, të cilët duhet të marrin pjesën që u takon.

4. Shpërblimi, duke përjashtuar çdo interes ose shpenzim të ligjshëm që mund të jetë i pagueshëm, nuk duhet të kalojë vlerën e shpëtuar të mjetit lundrues dhe të pronave të tjera.

Neni 329

Kompensimi i veçante

1. Nëse shpëtuesi ka kryer veprime shpëtimi për mjetin lundrues, kur mjeti a ngarkesa e tij kërcënojnë mjedisin dhe nuk ka marrë shpërblim sipas nenit 328 të këtij Kodi, të barabartë me një kompensim të veçante, të vlerësuar në përputhje me këtë nen, ka të drejtë për një kompensim të veçante nga pronari i mjetit lundrues, të barabartë me shpenzimet e tij.

2. Nëse, sipas pikës 1 të këtij neni, shpëtuesi me veprimet e tij të shpëtimit ka parandaluar ose minimizuar dëmet në mjedis, kompensimi i veçante për t'u paguar nga pronari mund të rritet deri në 30 për qind të shpenzimeve të bëra nga shpëtuesi. Gjykata, në rast se e vlerëson të drejtë, duke pasur parasysh dhe kriteret e vendosura në pikën 1 të nenit 328, mund ta rrisë masën e kompensimit të veçante, por jo më shumë se 10 për qind të shpenzimeve të kryera nga shpëtuesi.

3. Shpenzimet e shpëtuesit, sipas pikave 1 dhe 2, kuptojnë shpenzimet e kryera në veprimet e shpëtimit dhe një tarifë të drejtë për pajisjet dhe personelin, të përdorur në veprimet e shpëtimit, duke pasur parasysh kriteret e caktimit të shpërblimit.

4. Kompensimi i veçante sipas këtij neni paguhet vetëm nëse një kompensim i tillë është me i madh se çdo shpërblim i marrë nga shpëtuesi, sipas nenit 328.

5. Nëse shpëtuesi ka neglizhuar dhe si rrjedhim ka dështuar në parandalimin ose minimizimin e dëmeve në mjedis, ai privohet plotësisht ose pjesërisht nga marrja e një kompensimi të veçante, sipas këtij neni.

6. Pronari i mjetit lundrues ka të drejtën e ankimit.

Neni 330

Përpjesëtimi ndërmjet shpëtuesve

1. Shpërndarja e shpërblimit ndërmjet pronarit, kapitenit dhe personave të tjerë në shërbim për çdo mjet lundrues shpëtimi vendoset nga ligjet ose aktet nënligjore të shtetit, flamurit e të cilit mban mjeti lundrues.

2. Nëse shpëtimi nuk është kryer nga një mjet lundrues, shpërndarja e shpërblimit vendoset, sipas dispozitave ligjore të përcaktuara në kontratën e lidhur ndërmjet shpëtuesit dhe punonjësve të tij.

Neni 331

Shpëtimi i personave

1. Nga personat që iu është shpëtuar jeta nuk kërkohet asnjë shpërblim.

2. Një shpëtues i jetës së njeriut, që ka marrë pjesë në shërbim në rast të një aksidenti që sjell kërkesën për shpëtim, ka të drejtën e pagesës vetëm për shpëtimin e mjetit lundrues ose pronave të tjera, si dhe për parandalimin a minimizimin e dëmeve.

Neni 332

Shërbimet para krijimit të rrezikut

Në rast se shërbimi i dhënë është bërë përpara se të krijohej rreziku sipas kontratës, nuk behet asnjë pagesë, sipas neneve të këtij kreu.

Neni 333

Pasojat e parregullsive te shpëtuesit

1. Shpëtuesit mund te mos i jepet pagese e plote ose e pjesshme, sipas këtij kreu, kur për pakujdesi ose me paramendim janë vështirësuar dhe rritur shpenzimet e shpëtimit.
2. Kur pasojat e mësipërme kane ardhur nga veprime ose mosveprime me keqbesim, shpëtuesit nuk i jepet pagesa qe kërkohet si dëmshpërblim, përveç rasteve kur ka vend për përgjegjësi penale.

Neni 334

Kërkesa për ndërprerjen e veprimeve te shpëtimit

1. Shpëtuesi nuk i bindet kërkesës për ndërprerjen e veprimeve te shpëtimit te personave, kur ka arsye te besojë se ka mundësi shpëtimi.
2. Kur pronari, kapiteni i mjetit lundruës ose pronaret e pasurive te rrezikuara, për shkaqe te arsyeshme, kërkojnë ndërprerjen e veprimeve te shpëtimit, nuk mund te kërkohet pagesa për vazhdimin e tyre.

Neni 335

Detyrimi për te dhënë garanci

1. Me kërkesën e shpëtuesit, personi qe ka kompetence dhënien e pagesës përkatëse, sipas këtij kreu, duhet te japë garanci te mjaftueshme për kërkimet, duke përfshirë interesat dhe koston e shpëtuesit.
2. Pronari i mjetit lundruës te shpëtuar duhet te beje te gjitha përpjekjet për t'u siguruar se pronaret e mallrave kane mundësi për shlyerjen e detyrimeve, duke përfshirë interesat dhe koston, përpara se ngarkesa te lirohet.
3. Mjeti lundruës i shpëtuar dhe pasuritë e tjera, pas veprimeve te shpëtimit, nuk do te zhvendosen nga porti dhe vendi ku ato janë vendosur pa pëlqimin e shpëtuesit, derisa te jete dhënë siguria e mjaftueshme për detyrimet ndaj tij.

Neni 336

Pagesa e përkohshme

1. Gjykata qe shqyrton pretendimet e shpëtuesit, me një vendim te ndërmjetëm mund te urdhërojë qe shpëtuesit t'i parapaguhet një shume e arsyeshme dhe ne përpjesëtim me rrethanat.
2. Ne rastin e një pagese, sipas këtij neni, siguria e parashikuar ne nenin 335 kufizohet.

Neni 337

Parashkrimi i kërkimeve

1. E drejta e kërkimeve për shpëtimin parashkruhet me kalimin e një viti nga dita e përfundimit te veprimeve te shpëtimit.
2. Personi kundrejt te cilit është ngritur një pretendim mund qe ne çdo kohe, pa u plotësuar parashkrimi, te pranoje zgjatjen e afatit.

Neni 338

Shpëtimi i kryer nga mjetet lundruese ushtarake

Dispozitat e këtij kreu janë të zbatueshme edhe për mjetet lundruese ushtarake dhe policore të Republikës së Shqipërisë.

KREU IV PENGJET DHE REKLAMIMET DETARE

Neni 339 Pengu detar

1. Pengu detar është një mase sigurimi pasuror ndaj të drejtës së pronësisë mbi mjetin lundrues për shlyerjen e detyrimeve, që rrjedhin nga veprimtaria detare, sipas rasteve të përcaktuara shprehimisht në këtë Kod.
2. Pengu detar vendoset me nismën e pretenduesit dhe realizohet prej tij, duke lënë mjetin lundrues në ruajtje të të tretëve.
3. Kur konflikti shqyrtohet nga organet gjyqësore, gjykata, me vendim të ndërmjetëm, e le në fuqi ose e anulon pengun.
4. Pengu i lënë në fuqi, me vendim gjykate, ka të gjitha pasojat juridike të sekuestros gjyqësore, me përparësitë që i jep ky Kod.
5. Mjetet lundruese që janë peng detar nuk mund të zotërohen pa pëlqimin e pronarit ose në baze të vendimit gjyqësor të formës së prere.

Neni 340 Rastet kryesore të reklamimeve

Kundrejt pronarit, carteruesit, menaxherit ose operatorit të mjetit lundrues mund të sigurohen me peng detar mbi mjetin lundrues:

- a) reklamimet për pagat dhe shumatat e tjera që i përkasin kapitenit, oficerëve dhe anëtarëve të tjerë të mjetit lundrues në lidhje me punësimin e tyre në mjetin lundrues, duke përfshirë dhe koston e riatdhesimit, si dhe sigurimet shoqërore të pagueshme në emrin e tyre;
- b) reklamimet për humbjen e jetës ose plagosjet e personave, kudo ku ndodhin, në toke ose në det, dhe që kanë lidhje të drejtpërdrejtë me operimin e mjetit lundrues;
- c) reklamimet për shpërblimin për shpëtimin e mjetit lundrues;
- ç) reklamimet për taksat portuale, të kanalit ose rrugëve të tjera detare, si dhe taksën e pilotimit;
- d) reklamimet bazuar në gabime të ngritura jashtë humbjeve ose dëmeve fizike, të shkaktuara nga operuesi i mjetit lundrues, përveç humbjeve ose dëmeve për ngarkesën, kontejnerët dhe vlerat materiale të pasagjereve, të transportuara me mjetin lundrues.

Neni 341 Raste të tjera për pengje detare

Pengjet detare mund të vendosen edhe për reklamimet:

- a) për avarinë e përgjithshme;
- b) për humbjen ose demin për ngarkesën me kontejnerët dhe vlerat materiale të udhëtarëve, të transportuara nga mjeti lundrues;
- c) për kontratën e përfunduar nga kapiteni i mjetit lundrues jashtë portit mëmë të mjetit lundrues, për nevojat e mjetit lundrues ose për vazhdimin e aventurës detare.

Neni 342

Privilegji i pengjeve detare

1. Pengjet detare, te përcaktuara ne nenin 339, marrin privilegj mbi hipotekën e regjistruar dhe te gjitha reklamimet e tjera.
2. Pengjet detare, te krijuara sipas nenit 339, radhiten me përparësi ne liste mbi te gjitha pengjet e tjera detare, te cilat i përkasin mjetit lundruës përpara kohës kur janë realizuar veprime te tilla.
3. Pengjet detare, te përmendura ne shkronjat "a", "b", "ç" dhe "d" te nenit 340, radhiten sipas përparësisë se tyre ne kohe.
4. Pengjet detare, qe sigurojnë reklamime për shpërblimin për shpëtimin e mjetit lundruës radhiten, ne mënyrë te kundërt, kur reklamimi i siguruar ka ndodhur. Te tilla reklamime konsiderohen te kenë rritje ne datën kur veprimet e shpëtimit kane përfunduar.
5. Pengjet detare te përcaktuara ne nenin 340 radhiten pas pengjeve detare te përcaktuara ne nenin 339 dhe pas hipotekave te regjistruara, por duke pasur përparësi mbi te gjitha reklamimet e tjera.
6. Pengjet detare te përcaktuara ne nenin 340, kane përparësi ndaj hipotekimeve te regjistruara.
7. Asnjë peng nuk merr përparësi mbi hipotekimet e regjistruara, përveç rasteve te parashikuara ne këtë nen.

Neni 343

E drejta e bllokimit

1. E drejta e bllokimit është mase sigurimi për shlyerjen e detyrimeve nga pronari i mjetit lundruës, duke e penguar atë te siguroje te ardhura nga veprimtaria detare me te.
2. E drejta e bllokimit mund te ushtrohet vetëm për një anije ne zotërim nga çdo reklamim, për çdo reklamues pasuror ndaj pronarit, si dhe nga ndërtuesi ose riparuesi i mjetit lundruës për shpërblimin përkatës.
3. E drejta e bllokimit shuhet kur mjeti lundruës pushon se qeni ne zotërim te ndërtuesit te mjetit lundruës, te riparuesit dhe, ne çdo rast, kur sekuestrohet nga organet gjyqësore për shkaqe te tjera ose kur kapet rob.

Neni 344

Caktimi ose zëvendësimi

1. Caktimi ose zëvendësimi për një reklamim te siguruar nga një peng detar kërkojnë përcaktimin e njëkohshëm ose zëvendësimin e pengjeve te tilla detare.
2. Reklamuesit qe mbajnë një peng detar mundet te mos zëvendësojnë për kompensim ne pagese një pronar qe ka një kontrate sigurimi.

Neni 345

Shuarja e pengjeve detare me kalimin e kohës

1. Pengjet detare te vendosura ne nenin 340 shuhen:
 - a) kur mbi objektin vendoset një sekuestro gjyqësore për një vepër penale;
 - b) kur mjeti lundruës rrëmbehet;
 - c) kur mjeti lundruës shitet forcërisht;
 - ç) me kalimin e një viti nga vendosja e sekuestros, pavarësisht se nuk është shlyer detyrimi.
2. Periudha njëvjeçare qe referohet sipas shkronjës "ç" te pikës 1 fillon nga çasti i lindjes se te drejtës se reklamimit.

3. Pengjet detare te përmendura ne nenin 341 shuhen me kalimin e 6 muajve nga lindja e se drejtës. Ne rastin e shitjes me mirëkuptim nga blerësi i mjetit lundrues, kjo periudhe fillon pas 60 ditëve nga data ne te cilën regjistrohet shitja.

KREU V

VEÇORI NE TRANSPORTIN E MALLRAVE TE RREZIKSHME DHE TE SUBSTANCAVE HELMUESE

Neni 346

Rastet e zbatimit

1. Përgjegjësia sipas këtij kreu lidhet me dëme te shkaktuara nga mallra te rrezikshme dhe substanca helmuese gjate lundrimit, jashtë marrëdhënieve kontraktuale.
2. Përgjegjësia, sipas këtij kreu, nuk zbatohet për:
 - a) parashikimet qe nuk përputhen me skemën e kompensimit te punonjësve ose legjislacionin për sigurimet shoqërore.
 - b) demet nga ndotja, siç parashikohet ne konventën përkatëse ndërkombëtare, pavarësisht se kompensimi paguhet sipas konventës;
 - c) demet e shkaktuara nga materiale radioaktive te klasës 7, sipas kodit te mallrave te rrezikshme ne transportin detar, ose ne aneksin B te kodit te praktikës se shitjes për mallrat rifuxho solide.
3. Dispozitat e këtij kreu nuk zbatohen për mjetet lundruese dhe pajisjet ushtarake ose mjetet e tjera lundruese, qe operohen ose janë prone e shtetit dhe qe përdoren vetëm për shërbime jotregtare qeveritare.

Neni 347

Përgjegjësia e pronarit ose e operuesit

1. Pronari dhe operuesi i mjetit lundrues ne rastin e një incidenti janë përgjegjës për demet e shkaktuara nga substancat e rrezikshme dhe helmuese, qe kane lidhje me transportin e tyre detar ne bordin e një mjeti lundrues. Ne rast se incidenti qëndron ne një seri ngjarjesh te se njëjtës origjine, përgjegjësitë i shtohen pronarit dhe operuesit ne kohen kur ndodh ngjarja e pare.
2. Pronari ose operuesi nuk ngarkohen me asnjë përgjegjësi për një mjet lundrues ne rast se ata provojnë se:
 - a) demi është rezultat i një veprimi armiqësor lufte, lufte civile, kryengritjeje ose dukurie natyrore me karakter te jashtëzakonshëm, te paevitueshëm dhe te pazezueshem;
 - b) demi shkaktohet plotësisht nga një akt ose veprim i bere me qellim për te dëmtuar palët e treta;
 - c) demi shkaktohet plotësisht nga neglizhenca ose akte te tjera te gabuara te çdo autoriteti qeveritar ose autoriteti tjetër përgjegjës për mirëmbajtjen e fenerëve dhe pajisjeve ndihmese për lundrimin gjate ushtrimit te këtyre funksioneve;
 - ç) defektet shkaktohen nga kontraktuesi ose çdo person tjetër, për shkak te dhënies se njoftimeve qe fshehin natyrën gërryese dhe helmuese te substancave qe transportohen, te cilat:
 - i) kane shkaktuar dëme te plota ose te pjesshme;
 - ii) kane çuar pronarin ose operuesin ne humbjen e sigurisë, me kusht qe pronari, operatori dhe shërbyesit ose agjentet e tij te kenë pasur dijeni ose duhej te dinin për natyrën gërryese dhe helmuese te mallrave te transportuara.

3. Ne rast se pronari ose operatori provojnë se demi ka ardhur plotësisht ose pjesërisht nga një akt i bere me qellim për te shkaktuar dëme nga personi qe e vuan demin ose nga neglizhenca e tij, pronari ose operatori mund te përjashtohen proporcionalisht nga përgjegjësia kundrejt personave te tille.

Neni 348

Incidente te dy ose me shume mjeteve lundruese

1. Kur demi është rezultat i një incidenti te shkaktuar nga dy ose me shume mjete lundruese, qe transportojnë substanca gërryese ose helmuese, çdo pronar ose operues, sipas nenit 347, është përgjegjës për demin. Ata janë se bashku përgjegjës për te gjitha demet qe nuk mund te veçohen logjikisht.

2. Pronaret dhe operuesit kane te drejtën e kufizimeve te përgjegjësive kundrejt secilit prej tyre, sipas nenit 349.

3. Rregullat e këtij neni nuk janë pengese për pretendime te një pronari ose operuesi kundrejt pronareve ose operuesve te tjerë.

Neni 349

Kufizimi i përgjegjësive

Përgjegjësité për demet, sipas këtij neni, mund te kufizohen sipas kriterëve te nenit 230 te këtij Kodi.

KREU VI

PRETENDIMET DETARE

Neni 350

Përkufizim

Me "Pretendime detare" kuptohen:

- a) demet e shkaktuara nga çdo mjet lundrues ne përplasje ose nga shkaqe te tjera;
- b) humbjet e jetës ose dëmtimet e shëndetit, te shkaktuara nga çdo mjet lundrues ose nga veprimet e çdo mjeti lundrues;
- c) kontrata e shpëtimit;
- ç) marrëveshjet për përdorimin ose marrjen me qira te çdo mjeti lundrues, si carter ose te tjerë;
- d) marrëveshjet për transportin e mallrave ne çdo mjet lundrues te marre me cartera ose ndryshe;
- dh) humbjet e mallrave, duke përfshirë edhe bagazhet e transportuara me mjetin lundrues;
- e) avaria e përgjithshme;
- e) rebelimi ne anije;
- f) rimorkimi;
- g) pilotimi;
- gj) mallrat ose materialet për operimin ose mirëmbajtjen e mjetit lundrues;
- h) ndërtimi, riparimi ose pajisja e mjetit lundrues;
- i) tarifat e dokut dhe pagesat;
- j) pagat;
- k) disbursmenti i kapitenit, duke përfshirë disbursmentet e bëra nga kontraktuesi, varteruesi ose agjenti ne emër te mjetit lundrues ose pronarit te tij;
- l) padia reale mbi mjetin lundrues;

- ll) padia ndërmjet bashkëpronarëve të mjetit lundrues;
- m) privilegjet ose hipoteka e mjetit lundrues.

Neni 351

Sekuestroja e mjetit lundrues

1. Për të siguruar shlyerjen e detyrimit për një pretendim detar, të përcaktuar në nenin 350 të këtij Kodi, gjykata, me kërkesë të të interesuarit, mund të vendosë vënien në sekuestro të mjetit lundrues, prone e personit që pretendohet si i detyruar ose e dhënë në kontratë carter.
2. Një mjet lundrues i vënë në sekuestro për një pretendim detar nuk mund të vihet në sekuestro për një shkak tjetër, edhe sikur vlera e mjetit lundrues të mbulojë të dy pretendimet ose të pretendohet me përsëritje nga i njëjti person.
3. Pretendimet për detyrime për një mjet lundrues mund të sjellin vënien në sekuestro të çdo mjeti tjetër lundrues, të të njëjtit pronar ose në operim nga i njëjti carterues.

Neni 352

Njoftimi i sekuestros nga gjykata

Gjykata, përveç njoftimit të subjekteve për sekuestron, sipas rregullave procedurale, duhet t'u dërgojë kryesisht vendimin e sekuestros:

- a) pronarit të mjetit lundrues ose agjentit të tij në vendin ku ndodhet mjeti lundrues;
- b) kapitenit të mjetit lundrues;
- c) personave përgjegjës për pretendimet, për të cilat mjeti lundrues është ndaluar me vendim të gjykatës. Në rast se personat përgjegjës janë me shume se një, vendimi duhet t'i drejtohet se paku njërit prej tyre;
- ç) kapitanerisë së portit ku ndodhet mjeti lundrues.

Neni 353

Pasqyrimi në Regjistrin e Mjeteve Lundruese

Kapitaneria është e detyruar të pasqyrojë vendimin e sekuestros së një mjeti lundrues shqiptar në Regjistrin e Mjeteve Lundruese, ndërsa në rastin e një mjeti lundrues të huaj, nëpërmjet kapitanerisë së përgjithshme, i përcjell organit kompetent të shtetit përkatës një kopje të vërtetuar.

Neni 354

Lirimi i mjetit lundrues

Gjykata që ka vendosur sekuestron është kompetente për lirimin e mjetit lundrues, kur jepen siguri ose depozitime të mjaftueshme në raport me pretendimet, me përjashtim të rasteve të pretendimeve detare të përcaktuara në shkronjat "k" dhe "l" të nenit 350.

Neni 355

Njoftimi për shitjen e detyruar

1. Pas marrjes së kërkesës për ekzekutimin e vendimit të gjykatës për njohjen e detyrimit, për të cilin ka qene vendosur sekuestroja, përpara zbatimit të vendimit, përmbarimi duhet t'ua njoftojë:
 - a) autoriteteve kompetente, në shtetin ku mjeti lundrues është regjistruar;
 - b) të gjithë mbajtësve të hipotekave të regjistruara;

c) te gjithë mbajtësve te reklamimeve, siç përmendet ne nenet 340 dhe 341, kur ka dijeni për to;

ç) pronareve sipas Regjistrimit te Mjeteve Lundruese.

2. Njoftimi behet jo me vone se 30 dite përpara ekzekutimit te vendimit dhe duhet te përmbajë kohen dhe vendin e veprimit përmbartimor. Njoftimi shpallet se paku ne një gazete kombëtare dhe, nëse shihet e nevojshme nga gjykata qe kryen procedurat, shpallja behet edhe ne botime te tjera.

Neni 356

Pasojat e shitjes se detyruar

1. Ne shitjen e detyruar te një mjeti lundrues qe ka mbetur ne cekëtime ose është mbytur, duke ndjekur zhvendosjen nga autoritetet publike ne interes te lundrimit te sigurt ose te mjedisit, kostoja e zhvendosjes se tille paguhet jashtë procedimit te shitjes, përpara çdo pretendimi tjetër te siguruar nga një peng detar mbi mjetin lundrues.

2. Ne shitjen e detyruar te një mjeti lundrues qe është ne pronësi te një ndërtuesi ose riparuesi, i cili ka te drejtën e bllokimit, ky ndërtues ose riparues mjetesh lundruese mund t'ia dorëzojë blerësit pronësinë e mjetit lundrues, por ka te drejte te beje pretendime jashtë procedimit te shitjes, pas plotësimit te pretendimeve te mbajtësit te një peng detar, te përmendur ne nenin 340 te këtij Kodi.

KREU VII SIGURIMI

Neni 357

Rastet e përgjegjësisë për demin

Siguruesi përgjigjet për demin, qe rrjedh nga ndryshimi i detyruar i lundrimit. Ndryshimi i detyruar i lundrimit vjen si pasoje:

- a) e kohës se keqe;
- b) e fatkeqësisë natyrore;
- c) e sëmundjeve dhe epidemive ne portin e shkarkimit;
- ç) e dhënies se ndihmës se shpëtimit ne det.

Neni 358

Përgjegjësitë e siguruesit

1. Siguruesi përgjigjet për shumat e shpenzuara për likuidimin e avarisë se mjetit te siguruar ne kufijtë e caktuar ne kontratën e sigurimit.

2. Siguruesi nuk përgjigjet kur demin rrjedh për faj te kapitenit ose te anëtarëve te ekuipazhit.

Neni 359

Sigurimi ndaj te tretëve

Siguruesi përgjigjet për demet qe mjeti i siguruar u shkakton te tretëve. Ne rast se mjeti i siguruar mbytet ose humb përfundimisht funksionin e tij, siguruesi u zbret vlerën e demit te shkakuar te tretëve nga vlera e përgjithshme qe paguan për humbjen e mjetit.

Neni 360

Sigurimi i mallrave për humbjet dhe dëmtimet

Sigurimi i mallrave qe transportohen me det behet për humbjet dhe dëmtimet gjate lundrimit. Humbja ose dëmtimi i mallit shkaktohet nga po ato rrethana qe dëmtojnë mjetet lundruese. Sigurimi i mallrave lind marrëdhëniet ndërmjet siguruesit e te siguruarit dhe trajtimi i tij rregullohet me dispozitat për mjetet lundruese.

Neni 361

Sigurimi i mallrave për humbjen e plote ose te pjesshme gjate kontratës se sigurimit

Siguruesi, ne sigurimin e qirasë te mjetit te lundrimit, përgjigjet për humbjen e plote ose te pjesshme te tij, brenda kufijve te kontratës se sigurimit.

Neni 362

Sigurimi i mallrave

Sigurimi i mallrave ne det fillon ne çastin e ngarkimit te pjesës se pare te tyre nga toka, ne mjetin lundrues dhe mbaron me vendosjen ne toke, ne portin e shkarkimit, te pjesës se fundit te tij. Kur afati i kontratës nuk i kalon 30 ditët dhe tejkalohe për shkaqe te justifikuara te mjetit, ai zgjatet deri ne vendosjen ne toke te sasisë se fundit te mallit. Kur afati i kontratës i kalon 30 ditët, ai skadon me kalimin e ditës se fundit edhe ne rast se mjeti ndodhet jashtë portit te destinacionit te mallit.

Neni 363

Detyrimet e kapitenit për sigurimin e masës se demit

Kapiteni i mjetit lundrues dhe ekuipazhi duhet te përpiqen te eliminojnë sa te jete e mundur masën e demit. Kjo vlere paguhet nga siguruesi pa tejkaluat kuotën e sigurimit te mallit ose te mjetit për demin qe ka ndodhur.

Neni 364

Heqja dore nga pronësia

I siguruari mund te heqë dore nga pronësia e mjetit te siguruar dhe t'ia kaloje atë siguruesit ne rastet kur:

- a) mjeti lundrues mbytet ose behet i pariparueshëm dhe i papërdorshëm;
- b) shuma e shpenzimeve te riparimit te dëmeve te mbuluara nga siguruesi kalon tre te katërtat e vlerës se përgjithshme te sigurimit te mjetit lundrues.

Neni 365

Sigurimi i pronësisë se mallrave

I siguruari mund te heqë dore nga pronësia e mallrave te siguruara dhe t'ia kaloje atë siguruesit, ne rastet kur:

- a) malli humbet tërësisht;
- b) mjeti lundrues qe ka ngarkuar mallrat humbet pa lënë gjurme;
- c) malli vonohet mbi tre muaj, duke qene i ngarkuar ne anijen qe pëson avari.

Neni 366

Vlera e zhdëmtimit

1. Kur vlera e zhëmtimit nga siguruesi i kalon tre te katërtat e vlerës së përgjithshme të sigurimit të mallit të përcaktuar në kontratën e sigurimit, ajo llogaritet duke zbritur shpenzimet e diferencave të pjesës së re mbi pjesën e vjetër, si dhe kontributet për avarinë e përgjithshme.
2. Në llogaritjen e tre te katërtave përfshihen shpenzimet e rimorkimit, të shpëtimit, të pagave të ekuipazhit, të furnizimit me ushqime dhe shpenzimet për riparime të përkohshme.
3. Në rast se anija çohet për riparim në një vend tjetër, llogaritja e tre te katërtave bëhet sipas kriterëve të mësipërme, mbi bazën e shpenzimeve të nevojshme për riparim në vendin ku dërgohet.
4. Në rast të riparimeve, kur kostojat e riparimit tejkalon tre te katërtat e vlerës, anija nuk mund të braktiset, por i siguruari gëzon të drejtën për të reklamuar humbjen pjesore, me kusht që kjo humbje të mbulohet nga siguruesi.

Neni 367

Marrëdhëniet ndërmjet siguruesit dhe të siguruarit

1. I siguruari mund të heqë dorë nga qiraja dhe t'ia kalojë atë siguruesit në rastet kur:
 - a) për të siguruarin humbet tërësisht e drejta e qirasë;
 - b) anija e marre me qira zhduket pa lënë gjurmë.
2. Kur i siguruari dëshiron të heqë dorë nga qiraja ose t'ia kalojë siguruesit pronësinë e mallit të mjetit, duhet ta njoftojë atë dy muaj përpara marrjes së vendimit. Njoftimi paraqitet me shkrim dhe në të duhet të përcaktohet objekti i plote i siguruar.

Neni 368

Kalimi i të drejtës së pronësisë

Kalimi i të drejtës së pronësisë të siguruesi bëhet pa kushte. Siguruesi duhet të garantojë mbulimin e të gjitha humbjeve, si dhe detyrimet e të siguruarit ndaj të tretëve, pa kaluar vlerën e përgjithshme të sigurimit të objektit. Kalimi i të drejtave të pronësisë mbi objektet e siguruara bëhet ditën e mbarimit të afatit dymujor të njoftimit.

PJESA E TETË

KUNDERVAJTJET DHE SANKSIONET

KREU I

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 369

Përkufizimi i veprave të kundërligjshme detare

1. Veprë e kundërligjshme detare është veprim i kundërligjshëm në ujërat e brendshme, në detin territorial, në bregdet, në porte dhe në anije për sigurinë e lundrimit dhe mbrojtjen e jetës së njerëzve, rrethinave dhe trafikut në det.
2. Procedurat për veprën e kundërligjshme detare kryhen sipas akteve ligjore, në zbatim të këtij Kodi.

Neni 370

Komisioni i zbatimit të procedurave për veprën e kundërligjshme

1. Procedurat për veprën e kundërligjshme detare drejtohen nga një komision i ngritur ne kapitaneritë e porteve.
2. Ky komision mbulon një zone te caktuar ose edhe dy kapiteneri.
3. Përbërja e komisionit, mënyra e organizimit dhe e funksionimit te tij përcaktohen me urdhër te Ministrisë te Transportit dhe Telekomunikacionit.

Neni 371

Apelimi i vendimit te komisionit

Vendimi i marre nga komisioni i kapitanerisë për veprën e kundërligjshme detare apeloher ne komisionin qendror ne ministrinë qe mbulon këtë fushe.

KREU II SANKSIONET

Neni 372

Dënimi i një personi juridik te huaj për veprat e kundërligjshme te shkeljes se ujerave te brendshme dhe te detit territorial

1. Personi juridik i huaj dënoher me një gjobe prej 2 000 (dy mije) Eurosh ne kundërvlerën e monedhës kombëtare për veprat e mëposhtme te kundërligjshme:

a) nëse një anije tregtare e huaj hyn ne ujerat e brendshme, pa pasur qellim hyrjen ne portet e hapura te Republikës se Shqipërisë, ose ne një port ku ndodhet kantieri detar, ne te cilin anija do te riparohet;

b) nëse jahti ose skafi i huaj lundron pa leje ne ujerat e brendshme te Republikës se Shqipërisë dhe nuk pranon te hyje ne port, për te marre lejen;

c) nëse një anije tregtare e huaj, qe lundron ne ujerat e brendshme me synimin për te arritur ne një port te Republikës se Shqipërisë, qe shpallet i hapur ose kur largohet nga një port për te lundruar ndërmjet porteve te hapura te Republikës se Shqipërisë, nuk përdor për këtë qellim vijat e caktuara për trafik;

ç) nëse një anije e huaj transporton sende ose persona ne ujerat e brendshme ose ne detin territorial te Republikës se Shqipërisë pa lejen e institucioneve përkatëse;

d) nëse anija e huaj hyn ne ujerat e brendshme te Republikës se Shqipërisë pa leje;

dh) nëse anija e huaj hyn ne një zone te ndaluar ne ujerat e brendshme te Republikës se Shqipërisë pa miratimin e institucioneve përkatëse;

e) nëse për arsye te forcës madhore ose avarie ne det anija e huaj ka hyre ne një vend rifuxho ne ujerat e brendshme te Republikës se Shqipërisë pa njoftuar kapitanerinë e portit;

ë) nëse anija e huaj lundron ne zonën e sigurisë qe rrethohet nga pajisje ose instalime për eksplorimin apo shfrytëzimin e burimeve natyrore ose te burimeve te tjera ne zonën ekonomike apo ne shelfin kontinental te Republikës se Shqipërisë, ku lundrimi është i ndaluar;

f) nëse anija e huaj e peshkimit, qe po kalon ne ujerat e brendshme, ne detin territorial te Republikës se Shqipërisë peshkon, nuk lundron ne baze te vijave te caktuara detare ose gjate kalimit ndalon a qëndron ne spirance, ne ujerat e brendshme apo ne detin territorial te Republikës se Shqipërisë jo për arsye te forcës madhore ose te një avarie ne det, ose nuk ka treguar qarte shenjat e dukshme te peshkimit.

2. Personi i ndërmarrjes se huaj, përgjegjës për thyerjet e përmendura ne shkronjat "a" deri ne "f" te këtij neni, dënoher me gjobe prej 2 000 (dy mije) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.

3. Kapiteni i anijes se huaj ose personi qe e zëvendëson dënohet me një gjobe prej 2000 (dy mije) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare për vepra te kundërligjshme detare te përmendura ne pikat e mësipërme te këtij neni.

Neni 373

Sanksionet për personat ligjore dhe përgjegjës kur qëndrojnë ne zona te ndaluara

1. Personi ligjor qe shfrytëzon anijen, i cili ka hyre ne zonën e ndaluar ne ujerat e brendshme ose lundron nëpërmjet një zone te ndaluar ne ujerat e brendshme, duke përbërë një vepër te kundërligjshme detare, sipas pikave te nenit 372 dënohet për veprën e kundërligjshme detare me një gjobe prej 2500 (dy mije e pesëqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.

2. Personi përgjegjës, i punësuar ne ndërmarrje, dënohet me gjobe prej 1200 (një mije e dyqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare për veprën e kundërligjshme, sipas pikës 1 te këtij neni.

3. Kapiteni i anijes ose çdo person tjetër qe vepron ne vendin e tij ne anije dënohet me një gjobe prej 1200 (një mije e dyqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare, sipas pikës 1 te këtij neni.

Neni 374

Sanksionet për personat qe kane prona private dhe për anijet e huaja ushtarake

1. Personi i angazhuar ne veprimtari me mjete lundruese ne pronësi private, i cili kryen veprime te kundërligjshme detare te përmendura ne piken 1 te nenit 394 te këtij Kodi dënohet me një gjobe prej 2 500 (dy mije e pesëqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.

2. Kur ekuipazhi i anijes se huaj ushtarake, gjate kohës qe anija e tyre riparohet, largohet nga kufijtë e portit pa leje te institucioneve te ministrisë përgjegjëse për kontrollin e kalimit kufitar, dënohet me një gjobe prej 1 200 (një mije e dyqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.

Neni 375

Sanksionet për vepra qe kryhen ne pronat detare

1. Personi ligjor dënohet me një gjobe prej 15 000 (pesëmbëdhjete mije) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare, për veprat e kundërligjshme detare te mëposhtme:

a) nëse përdor ose shfrytëzon pa leje një prone detare për qëllime tregtare;

b) nëse ndërton, bën shtesa ne një ndërtesë ose e rindërton atë ne pronën detare ose zgjeron sipërfaqen tokësore ne drejtim te detit, duke e mbushur atë, pa miratimin e institucioneve përgjegjëse;

c) nëse depoziton materiale ne det, ne bregdet pa miratimin e organeve përkatëse;

ç) nëse, ne rastet e forcës madhore ose te avarisë ne det dhe kur këto rrethana zgjasin, pengon hyrjen e personave te tjerë ne pronën detare;

d) nëse, pa marre parasysh bllokimin, urdhëron ose lejon anijen te largohet, pa marre parasysh faktin e mosdepozitimit te garancisë për demin e shkaktuar nga ndotja e detit.

2. Personat fizike dhe ata përgjegjës te punësuar te persona fizike ose juridike dënohen për vepra te kundërligjshme detare, te përmendura ne piken 1 te këtij neni me gjobe prej 5 000 (pese mije) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.

Neni 376

Sanksionet për vepra te kundërligjshme ne porte

1. Personat fizike e juridike dënohen me një gjobe prej 2 000 (dy mijë) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare, për këto vepra te kundërligjshme detare:
 - a) nëse gjate shkarkimit, transbordimit ose ngarkimit te mineraleve apo vajrave te ndryshme nuk janë marre masa për mbrojtjen efektive te shkarkimit, te rrjedhjeve te karburanteve ose masat e duhura për te parandaluar përhapjen e vajrave ne det.
 - b) nëse ne pronat de tare janë ndërmarrë veprimtari qe mund te vene ne rrezik jetën dhe shëndetin e njerëzve, qe mund te shkaktojnë dëme ndaj anijeve dhe pajisjeve te tjera ose te ndotin pronën detare;
 - c) nëse kane shkarkuar ne det mbeturina materialesh te forta, te lëngëta ose te gazta, duke ndotur, si rrjedhim, pronën detare.
2. Personi përgjegjës ne institucionin ligjor te punës dënohet me një gjobe prej 1 200 (një mijë e dyqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.

Neni 377

Sanksionet për vepra te kundërligjshme ndaj kapitanerisë se portit

1. Kapitani i anijes ose personat qe veprojnë ne vendin e tij dënohen me një gjobe prej 950 (nëntëqind e pesëdhjetë) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare, për veprat e kundërligjshme detare:
 - a) nëse injoron urdhrat e dhënë nga zyra e kapitanerisë se portit për te dale ne det për dhënie ndihme anijeve ne flake ose ne rrezik te çdo lloji;
 - b) nëse, pa marre parasysh lajmërimin e zyrës se kapitanerisë se portit, largohet nga porti, duke neglizhuar faktin se nuk është depozituar garancia për mbulimin e demit te shkaktuar nga ndotja.
2. Kapitani ose personi qe vepron ne vend te tij dënohet me një gjobe edhe për veprat e kundërligjshme detare, te përmendura ne shkronjat "a", "b", "c" dhe " " te nenit 375 te këtij Kodi.

Neni 378

Sanksionet ndaj pronareve ose drejtuesve te skafeve

Pronari ose drejtuesi i skafit dënohet me një gjobe prej 400 (katërqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare, për thyerjet e përmendura ne nenet 377 pika 1 shkronja "a" dhe 379 te këtij Kodi.

Neni 379

Sanksionet ndaj shtetasve për mosnjofitim

1. Shtetasi, i cili nuk njofton zyrën me te afërt te kapitanerisë se portit, ose organet përkatëse te zonës ku është ndotur prona detare, dënohet me gjobe prej 1 000 (një mijë) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.
2. Shtetasi, i cili kryen thyerjet e përmendura ne shkronjat "a", "b" dhe "c" te nenit 375 te këtij Kodi dënohet me një gjobe me shumën e përmendur ne piken 1 te këtij neni.

Neni 380

Sanksionet ndaj kapitenit për mosdhënie ndihme

Kapiteni i anijes ose personi qe vepron ne vend te tij, për thyerjet e përmendura ne këtë Kod dhe qe nuk i jep ndihme anijes me te cilën është përplasur, dënohet me një gjobe prej 2500 (dy mije e pesëqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.

Neni 381

Sanksionet ndaj shoqërive tregtare për mosdeklarimin e te dhënave te anijes

Shoqëria tregtare ose çdo person tjetër ligjor dënohet për vepra te kundërligjshme detare me një gjobe prej 2500 (dy mije e pesëqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare, për veprat e mëposhtme:

- a) nëse ata nuk arrijnë te parashtrojnë kërkesën për rishikimin e tonazhit te anijeve shqiptare përpara përfundimit te rikonstruksionit, i cili ndryshon tonazhin bruto dhe neto te anijes, ose nuk arrin ta parashtroje këtë kërkesë me mbërritjen e anijes ne portin e pare shqiptar, kur rikonstruksioni është kryer ne një vend te huaj dhe tonazhi i anijes nuk është përcaktuar ne shtetin ku është bere rikonstruksioni, sipas këtij Kodi;
- b) nëse fillojnë veprimtari tregtare ose vazhdojnë te kryejnë veprimtari tregtare me një anije, e cila nuk i ka te plota dokumentet e përshkuara ne këtë Kod dhe ne aktet nënligjore, te dala ne baze dhe për zbatim te këtij Kodi;
- c) nëse angazhojnë me detyrën e kapitenit një person qe nuk ka dokumentet e duhura dhe ne mënyrë te veçante pasaportën e detarit;
- ç) nëse anija nuk ka emër dhe nuk tregon emrin e portit te regjistrimit, ose nëse mjetet teknike lundruese dhe pajisjet lundruese nuk kane marketim dhe nuk mbajnë emrin e portit te regjistrimit apo edhe nëse e tregojnë këtë marketim, megjithëse nuk kane te drejte te veprojnë ne këtë mënyrë, po nuk paraqiten certifikatën e regjistrimit;
- d) nëse nga mjetet lundruese te mbytura marrin sende te vlefshme, megjithëse nuk janë te ngarkuara për te kryer një veprim te tille;
- dh) nëse nuk marrin ne kohen e duhur masat e nevojshme te urdhëruara nga inspektori i sigurisë se lundrimit.

Neni 382

Sanksionet ndaj kapitenit te anijes atomike

Veprimet e kundërligjshme detare nga kapiteni i një anijeje atomike ose personi qe vepron ne vend te tij ne portet shqiptare pa leje dënohen me një gjobe prej 2500 (dy mije e pesëqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.

Neni 383

Sanksione për veprime te paligjshme te pilotimit dhe rimorkimit

Kapiteni i anijes se huaj ose personi qe vepron ne vend te tij dënohet me një gjobe prej 2 500 (dy mije e pesëqind) Eurosh për vepra te kundërligjshme detare si me poshtë:

- a) nëse kryhet pilotimi ne ujerat e brendshme ose ne detin territorial te Republikës se Shqipërisë;
- b) nëse anija, pa miratimin e organeve përkatëse, përfshihet ne rimorkim, qe fillon dhe mbaron ne portet shqiptare, pa prekur portet e huaja.

Neni 384

Sanksionet ndaj anijeve me karburant dhe çështje teknike

Veprat e kundërligjshme detare te mëposhtme dënohen me një gjobe prej 2 500 (dy mijë e pesëqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare, kur:

a) kapiteni i anijes se huaj ose personi qe vepron ne vend te tij, për një anije qe transporton me shume se 2 000 tone karburant dhe qe nuk ka certifikatën e siguracionit ose siguri te tjera financiare, qe mbulojnë përgjegjësinë për demet e shkaktuara nga ndotja me karburant, kur hyjnë ose largohen nga portet e Republikës se Shqipërisë apo ngarkojnë ose shkarkojnë karburant ne këto porte pa marre brenda një kohe te caktuar masat e nevojshme te urdhëruara nga inspektori i sigurisë detare;

b) kapiteni i një anijeje shqiptare ose personi qe vepron ne vend te tij kryen vepra te kundërligjshme si me poshtë:

i) nëse anija, megjithëse ka një stacion radioje, nuk realizon një dëgjim 24- orësh, ne përputhje me rregullat e radiokomunikimit;

ii) nëse largohet nga porti me anije pa pasur numrin e duhur, te kualifikuar, te anëtarëve te ekuipazhit;

iii) nëse nuk e drejton ai vete anijen kur siguria e kërkon një gjë te tille, sidomos gjate hyrjeve ne porte, ne kanale a lumenj ose largohet nga ato;

iv) nëse ne caster e pengimit, te rrezikut te luftës ose krijimit te gjendjes se luftës ndërmjet Republikës se Shqipërisë dhe një shteti tjetër nuk ka marre masat me te domosdoshme, ne mbrojtje te anijes, personave dhe ngarkesës;

v) nëse anija, ne rastet e vendosjes se gjendjes se luftës me shtete te tjera, kur Republika e Shqipërisë është neutrale, është ne një port te një shteti armik apo i duhet te kaloje nëpërmjet ujerave te brendshme a detit territorial te një shteti armik, nuk ka kërkuar instruksione nga operatori i anijes dhe nuk ka mundur t'i marre këto instruksione nga organet përkatëse shqiptare;

vi) nëse gjate udhëtimit nuk mere masat e nevojshme ndaj anëtarëve te ekuipazhit, udhëtarëve ose personave te tjerë ne bord, te cilët kane kryer vepra kriminale, për te parandaluar ngjarjen e pasojave, dhe nuk i bën thirrje personit qe kryen veprën kriminale;

vii) nëse ai nuk njofton zyrën përgjegjëse te kapitanerisë se porteve;

viii) nëse nuk merr masat e duhura ose nuk i merr ato ne kohen e duhur, masa te cilat janë dhënë me urdhër te inspektorit te sigurisë detare.

Neni 385

Sanksionet për moszbatimin e rregullave te lundrimit nga ekuipazhi

Anëtarët e ekuipazhit te anijes ose ekuipazhi i një skafi, te cilët për një gabim ne detyre nuk janë ne gjendje te veprojnë ne përputhje me rregullat e lundrimit dhe, si rrjedhim, rrezikojnë sigurinë e trafikut, dëmtojnë anijen apo ngarkesën ose rrezikojnë sigurinë e udhëtarëve dhe anëtarëve te tjerë te ekuipazhit dënohen me një gjobe nga 300 (treqind) deri ne 2 500 (dy mijë e pesëqind) Euro, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.

Neni 386

Sanksionet për komunikim te kundërligjshëm

Kapiteni i anijes, kapiteni i anijes se huaj apo personi qe vepron ne vend te tij, ne rast se anija qe vjen nga jashtë komunikon me anijet e tjera dhe me personat fizike ose juridike ne breg, përpara se te marre praktiken e lire nga organet përgjegjëse te një porti, dënohen për kryerjen e një vepre te kundërligjshme detare me një gjobe prej 2500 (dy mijë e pesëqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.

Neni 387

Sanksionet për veprime të kundërligjshme gjate transportit

Kapiteni i anijes ose personat që vepron në vend të tij dënohen me një gjobe prej 2 500 (dymijë e pesëqind) Eurosh për veprat e kundërligjshme detare të mëposhtme:

- a) nëse nuk lejojnë që anija të lundroje brenda kufijve të përshkruar të lundrimit ose nëse ai ndërmer lundrim, për të cilën anija është vlerësuar me lundrueshmeri;
- b) nëse transporton udhëtarë në anije mallrash, që nuk është anije udhëtarësh;
- c) nëse merr në bord një numër më të madh udhëtarësh nga ai i lejuar;
- ç) nëse ngarkon me diferent, për shkeljen e rregullave të këtij Kodi;
- d) nëse nuk ka dokumentet përkatëse për anijen, të përfshira në këtë Kod dhe në aktet ligjore dhe nënligjore, ose kur nuk janë plotësuar të dhënat në dokumentet e anijes;
- dh) nëse refuzon t'u japë organeve përkatëse dokumentet e anijes dhe ditarët, kur i kërkohet një gjë e tillë;
- e) nëse nuk është në gjendje të kryejë ushtrime me barkat dhe ushtrime të tjera me pajisjet e shpëtimit për diktimin, parandalimin dhe luftën kundër zjarrit, brenda një periudhe të caktuar kohe;
- ë) nëse nuk mund të mbaje në gatishmëri makineritë, instalimet dhe pajisjet në bord ose neglizhon në instalimet e sigurisë së anijes për imbarkimin dhe zbarkimin e udhëtarëve, ngarkesave të rrezikshme dhe ngarkesave të tjera, dhe imbarkimin e rregullt, sistemimin dhe zbarkimin e udhëtarëve;
- f) nëse nuk është në bord gjate lundrimit.

Neni 388

Sanksionet për veprimet e kundërligjshme të kapitenit

Kapiteni i anijes ose personi që vepron në vend të tij dënohet me një gjobe prej 2 000 (dy mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhe kombëtare, për veprat e kundërligjshme detare të mëposhtme:

- a) nëse nënshkruan në emër të një anëtari të ekuipazhit, i cili nuk ka në pronësi një pasaportë detari ose një leje të nënshkruar;
- b) nëse nuk ka përdorur masat e marra për shpëtimin e anijes në rrezik, kur humbjet e anijes janë të pashmangshme dhe ai nuk arrin të marrë masat e nevojshme për shpëtimin e ditarit të anijes, edhe pse situata ia mundëson, si dhe kur nuk merr masat për sigurimin e ditarëve të anijeve të tjera, të dokumenteve të tyre, të hartave të lundrimit dhe të shumës së parave në arke;
- c) nëse gjate lundrimit ndodh në bord një ngjarje, e cila mund të rrezikojë sigurinë e anijes, të anijes së rimorkiuar apo të shtyre, ose një avari e jashtëzakonshme në anije, në anijen e rimorkiuar apo të shtyre, që përfshin udhëtarët, persona të tjerë ose sende në bord dhe ai mund të parashtrijë një raport se bashku me ekstrakte nga ditarit i anijes për organet përkatëse në vend ose jashtë shtetit;
- ç) nëse nuk lidhet me Regjistrin e Mjeteve Lundruese Shqiptare ose me organet përgjegjëse të administratës detare për aksidentin apo defektin;
- d) nëse nuk është në gjendje të bëjë shënimet në formën e përshkruar për faktin e lindjes a të vdekjes dhe të marrjes së depozitimit të fundit dhe t'u parashtrijë organeve përkatëse në portin e pare dhe në shtetin e huaj, afër misionit ose konsullatës diplomatike të Republikës së Shqipërisë;
- dh) nëse nuk mund të transmetojë përmes radiokomunikimit çdo rrezik të mundshëm për sigurinë e lundrimit;
- e) nëse nuk jep një raport për veprimet kriminale, të kryera në anije gjate qëndrimit të saj në një vend të huaj, të misionet konsullore ose diplomatike të Republikës së Shqipërisë në portin

e pare ose nëse nuk vepron me ekzekutuesin e veprimit kriminal, ne përputhje me instruksionet e misionit konsullor ose diplomatik qe takon;

ë) nëse nuk raporton institucionet për braktisje arbitrare ne një vend te huaj te ekuipazhit, te cilët janë qytetare te Republikës se Shqipërisë;

f) nëse nuk bën shënime ne ditarin e anijes ne kohen e duhur dhe standardin e dhënë për ngjarjet, veprimet dhe masat e marra qe është i detyruar t'i shënojë ne te;

g) nëse nuk bën shënime ne ditarin e anijes për te pasqyruar arsyet perse nuk shkoi ne ndihme te personave ne rrezik, apo për te ndërmarrë shpëtimin e anijes dhe te sendeve ne bord;

gj) nëse, megjithëse është i afte për te vepruar, nuk mund t'ua beje te qarte anijeve ne përplasje emrin e portit te fundit te prekjes dhe portin për ku është drejtuar.

Neni 389

Sanksionet për hedhjen e mbeturinave dhe ndotjen

Anëtarët e ekuipazhit te anijes dënohen për vepra te kundërligjshme detare me një gjobe prej 2000 (dy mijë) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare, nëse hedhin mbeturinat jashtë bordit ne kufijtë e ujerave te lundrueshme ose materiale qe mund te pengojnë a rrezikojnë lundrimin apo janë rrezik ndotjeje.

Neni 390

Sanksionet ndaj kontraktuesit dhe pronarit

1. Një person dënohet për një vepër te kundërligjshme de tare me një gjobe prej 2 500 (dymijë e pesëqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare, kur:
 - a) si kontraktor i anijes kryen thyerjen e përmendur ne shkronjën "c" te nenit 395 te këtij Kodi;
 - b) si pronar i anijes kryen thyerjet e përmendura ne shkronjën "d" te nenit 381 te këtij Kodi;
 - c) kryhen thyerjet e përmendura ne shkronjën "b" te nenit 381 te këtij Kodi;
2. Një person dënohet për një vepër te kundërligjshme detare me një gjobe 2 500 Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare, kur:
 - a) si pronar anijeje kryen thyerjet e përmendura ne shkronjat "a", "c" dhe "ç" te nenit 381 te këtij Kodi;
 - b) kryen thyerjet e përmendura ne nenin 376 te këtij Kodi.

Neni 391

Sanksionet parandaluese për ekuipazhin

Ne plotësim te gjobës për vepra te kundërligjshme detare, te përmendura ne shkronjën "b" paragrafi "i" te nenit 384 dhe ne nenet 380 dhe 385 te këtij Kodi, anëtarët e ekuipazhit te anijes ose te skafit, si mase parandaluese mund te pezullohen nga kryerja e te gjitha ose e disa punëve te mbuluara nga certifikatat e tyre ne çdo anije për një periudhe prej dy vjetësh.

Neni 392

Sanksionet për përsëritje te veprave te kundërligjshme

Ne plotësim te gjobës se përshkuar për vepra te kundërligjshme detare, te përmendura ne piken 1 shkronja "f" te nenit 372, personat ligjore te huaj janë objekt i masave parandaluese te konfiskimit te anijes dhe te pajisjeve te peshkimit:

- a) nëse e njëjta anije ka kryer te njëjtën shkelje, për te cilën organet përgjegjëse ne Republikën e Shqipërisë kane vendosur një gjobe ose nëse kapiteni i anijes gjate pese vjetëve te fundit është dënuar për te njëjtat shkelje;
- b) nëse peshkimi ose zënia e gjallesave te tjera detare kryhet me mjete te ndaluara ose te kufizuara nga aktet ligjore dhe nënligjore ne fuqi ne Republikën e Shqipërisë;
- c) nëse peshkimi ose zënia e gjallesave detare kryhet ne sezonet e ndaluara për këto lloj gjallesash;
- ç) nëse kapiteni i anijes ose anëtarët e ekuipazhit te anijes nuk zbatojnë urdhrin e institucionit te Republikës se Shqipërisë, te autorizuar për te ndaluar anijen, dhe bëjnë rezistence aktive ndaj personave qe kryejnë inspektimet ne anije ose kryejnë veprime te tjera, qe rrezikojnë jetën e njerëzve a te pronës.

Neni 393

Sanksionet për vepra te kundërligjshme ne zonën ekonomike dhe shelfin kontinental

1. Personat ligjore dënohen me një gjobe prej 19 000 (nëntëmbëdhjetë mije) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare:

- a) nëse shfrytëzojnë ose eksplorojnë burimet natyrore ose burime te tjera te zonës ekonomike a shelfit kontinental te Republikës se Shqipërisë ne mënyrë te tille qe pengojnë pa arsye lundrimin, peshkimin, mbrojtjen e burimeve detare ose te bazave oqeanografike apo kërkimet shkencore, me interes publik;
 - b) nëse, ne kundërshtim me kushtet e përcaktuara nga ky Kod apo aktet e tjera ligjore ne zbatim te tij eksplorojnë ose shfrytëzojnë burimet natyrore dhe burimet e tjera ne zonën ekonomike a shelfin kontinental te Republikës se Shqipërisë;
 - c) nëse ata nuk shënojnë me drita te përhershme ose sinjale te tjera pajisjet ose instalimet qe nuk ndriçojnë ne zonën ekonomike a shelfin kontinental te Republikës se Shqipërisë për qëllime eksplorimi ose shfrytëzimi te burimeve natyrore apo te burimeve te tjera, ose nuk mund t'i zhvendosin këto instalime dhe pajisje kur pushojnë se shfrytëzuari apo nuk janë me ne veprim për qëllimet qe u ndërtuan, ose nuk arrijnë t'i bëjnë te njohura ne kohen e duhur te dhënat e nevojshme lidhur me to;
 - ç) nëse nuk marrin masat e duhura për mbrojtjen e detit, te shtratit te tij dhe te mjedisit detar nga mbeturinat helmuese kur eksplorojnë ose shfrytëzojnë burimet natyrore ne zonën ekonomike a ne shelfin kontinental te Republikës se Shqipërisë dhe ne zonat e sigurisë, te krijuara përreth pajisjeve dhe instalimeve për eksplorim ose shfrytëzim te burimeve natyrore ose burimeve te tjera ne këto zona;
 - d) nëse vendosin pajisje ose instalime për eksplorim ose shfrytëzim te burimeve natyrore a burimeve te tjera ne zonën ekonomike ose shelfin kontinental te Republikës se Shqipërisë, ne vendet ku mund te pengojnë përdorimin e kanaleve te lundrueshme ndërkombëtare.
2. Për veprimet e përmendura ne piken 1 te këtij neni dënohen edhe personat përgjegjës ne institucionin ligjor me një gjobe prej 1 200 (një mije e dyqind) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare.

Neni 394

Sanksionet ndaj shoqërive tregtare

1. Shoqëritë tregtare ose personale e tjerë ligjore dënohen me një gjobe prej 15 000 (pesëmbëdhjetë mije) Eurosh, ose ne kundërvlerën me monedhe kombëtare:

- a) nëse nuk organizojnë kontrollin e punës qe parashikon sigurinë e lundrimit;
- b) nëse nuk garantojnë kontrollin e vazhdueshëm, qe parashikon sigurinë e lundrimit;

c) nëse nuk zhvendosin nga kanalet e lundrueshme, me kërkesën e organeve përkatëse, mjetin lundrues të dëmtuar, të thyer ose të mbytur, i cili pengon apo rrezikon sigurinë e lundrimit, duke përbërë një rrezik të mundshëm ndotjeje.

2. Për veprimet e përmendura në pikën 1 të këtij neni dënohen edhe personat përgjegjës të shoqërive tregtare ose enteve të tjera ligjore, me një gjobe prej 1 200 (një mijë e dyqind) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhe kombëtare.

Neni 395

Sanksionet ndaj shoqërive tregtare për mossigurim lundrimi

1. Shoqëritë tregtare ose enter të tjera ligjore dënohen me një gjobe prej 15 000 (pesëmbëdhjete mijë) Eurosh, ose në kundërvlerën me monedhe kombëtare, kur:

a) nuk mund të mbajnë shënimet e përshkruara për të dhënat e rëndësishme për sigurinë e lundrimit;

b) nuk mund ta mbajnë portin në kushtet që garantojnë sigurinë e lundrimit;

c) nuk parashtrojnë për miratim dokumente teknike, në mbështetje të cilave është ndërtuar ose rikonstruktuar anija.

2. Për veprimet e përmendura në pikën 1 të këtij neni, dënohet edhe personi përgjegjës i shoqërisë tregtare ose i enteve të tjera ligjore me një gjobe prej 1 200 (një mijë e dyqind) Eurosh, në kundërvlerën me monedhe kombëtare.

PJESA E NENTE

DISPOZITA KALIMTARE DHE TE FUNDIT

Neni 396

Aktet ligjore për ruajtjen e kufirit dhe regjimin e lundrimit

Veprimtaria për ruajtjen e kufirit dhe regjimi i lundrimit në hapësirën detare të Republikës së Shqipërisë rregullohet me aktet ligjore dhe nënligjore që mbulojnë këtë fushë.

Neni 397

Aktet ligjore për peshkimin dhe akuakulturën

Veprimtaria për peshkimin dhe akuakulturën rregullohet me aktet ligjore dhe nënligjore përkatëse.

Neni 398

Aktet ligjore për mjedisin

Veprimtaria për ndotjen e mjedisit detar përcaktohet në aktet ligjore dhe nënligjore të veçanta për mjedisin.

Neni 399

Aktet ligjore për lundrimin turistik

Veprimtaria për lundrimin turistik rregullohet me akte nënligjore të përbashkëta ndërmjet ministrive që mbulojnë fushat përkatëse, si dhe tarifatat për llojin e lundrimit turistik që ushtrohet.

Neni 400

Masat organizative për zbatimin e Kodit Detar

Organet shtetërore, sipas përgjegjësisë dhe detyrave të përcaktuara në këtë Kod, gjatë periudhës 1-vjeçare deri në fillimin e efekteve juridike të tij, të marrin të gjitha masat e nevojshme për krijimin e organizmave dhe të strukturave, që parashikohen për plotësimin e organikave, si dhe masat e tjera të nevojshme për zbatimin e tij.

Neni 401

Aktet nënligjore detare

Brenda dy vjetëve nga hyrja në fuqi e këtij Kodi, ngarkohen organet përgjegjëse të përgatisin aktet nënligjore si më poshtë:

- a) Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë miraton aktet nënligjore në zbatim të dispozitave të këtij Kodi, kur këto akte prekin interesat ndërministrorë;
- b) ministritë e ndryshme, të cilat drejtojnë llojet e ndryshme të veprimtarive detare, përpilojnë urdhra, urdhëresa, udhëzime dhe rregulloret në zbatim të dispozitave të këtij Kodi;
- c) Kapitaneria e Përgjithshme e Porteve nxjerr urdhra, qarkore e udhëzime dhe merr vendime të formës së prere, të cilat kanë fuqi detyruese për të gjitha subjektet detare. Kapiteni i porteve nxjerr edhe urdhra të brendshme për rregullimin e veprimtarisë së kapitanerive të porteve;
- ç) kapitaneritë e porteve nxjerrin rregulloret për organizimin e veçante të trafikut detar, të manovrës, të hyrjes e daljes së mjeteve dhe të qëndrimit në spirance. Këto rregullore miratohen nga Kapitaneria e Përgjithshme e Porteve.

Neni 402

Efektet e akteve ligjore e nënligjore ekzistuese

Aktet ligjore e nënligjore, që lidhen me objektin e këtij Kodi, mbeten në fuqi ose kanë efekte për aq kohë sa nuk bien në kundërshtim me të, deri në daljen e akteve të reja ligjore e nënligjore, në zbatim të Kodit Detar.

Neni 403

Hyrja në fuqi

Ky ligj hyn në fuqi më 1.7.2005.

Shpallur me dekretin nr.4289, datë 2.8.2004 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Alfred Moisiu