REPUBLIKA E SHQIPËRISË
UNIVERSITETI I TIRANËS
FAKULTETI I HISTORISË DHE FILOLOGJISË
DEPARTAMENTI I HISTORISË
MARRËDHËNIE NDËRKOMBËTARE

ROLI I TË DREJTËS SË DETIT NË MARRËDHËNIET NDËRKOMBËTARE

Kandidati:

Doc.Ermal Xhelilaj

Udhëheqës Shkencor:

Prof.Dr.Ksenofon Krisafi

TIRANË, 2014

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
UNIVERSITETI I TIRANËS
FAKULTETI I HISTORISË DHE FILOLOGJISË
DEPARTAMENTI I HISTORISË
SHKOLLA DOKTORALE: MARRËDHËNIE NDËRKOMBËTARE

Fakulteti i Historisë & Filologjisë | Adresa: Rr. Elbasanit, Tiranë | Tel: 04 369 987 | www.fhf.edu.al

Disertacion i paraqitur nga

Doc. Ermal Xhelilaj

Punim për mbrojtjen e gradës shkencore

DOKTOR

ROLI I TË DREJTËS SË DETIT NË MARRËDHËNIET NDËRKOMBËTARE

(RASTI I SHQIPËRISË)

Udhëheqës Shkencor:

Prof.Dr. Ksenofon Krisafi

Mbrohet më, dt ...../ ...../ 2014

1. .....Kryetar
2. .....Anëtar (oponent)
3. .....Anëtar (oponent)
4. .....Anëtar
5. .....Anëtar

TIRANË, 2014

PËRMBAJTJA E LËNDES

PARATHËNIE……. IV

HYRJE…….. XII

KREU I PARË

1. E DREJTA E DETIT: ZHVILLIMET HISTORIKE DHE NOCIONI JURIDIK……... 1

1.1 E drejta zakonore dhe praktikat detare në lashtësi……....1
1.2 Zhvillimi i të drejtës zakonore të detit gjatë periudhës së mesjetës……. 12
1.3 Koncepti juridik i origjinës dhe kodifikimi në kohët moderne…….18
1.4 Burimet kryesore të regjimit juridik ndërkombëtar të detit……..31

KREU I DYTË

2. KORNIZA JURIDIKE E TË DREJTËS NDËRKOMBËTARE TË DETIT ……...48

2.1 Koncepti ligjor i vijës bazë dhe ujërave të brendshme…….48
2.2 Ujërat territoriale dhe zona detare fqinje.....51
2.3 Regjimi juridik i gjireve detare dhe ishujve……. 58
2.4 Zona ekskluzive ekonomike dhe shelfi kontinental..... 62
2.5 Nocioni i ngushticave ndërkombëtare dhe arqipelagëve……..66
2.6 Statusi juridik i ujërave ndërkombëtare.....69

KREU I TRETË

3. IMPLIKIMI I TË DREJTËS SË DETIT NË MARRËDHËNIET NDËRKOMBËTARE ……. 71

3.1 Rëndësia e regjimit juridik detar në sistemin ndërkombëtar……..... 71
3.2 Impakti i të drejtës së detit në marrëdhëniet ndërkombëtare……....88
3.3 Përcaktimi i kufijve detarë si burim konfliktesh ndërkombëtare….....108
3.4 Konfliktet ndërshtetërore në rajonin e Arktikut në kuadër të së drejtës së detit.…….....129
3.5 Zgjidhja e mosmarrëveshjeve ndërkombëtare sipas të drejtës së detit……142

KREU I KATËRT

4. MARRËDHËNIET NDËRSHTETËRORE TË SHQIPËRISË ME SHTETE TË TJERA NË KËNDVËSHTRIMIN E TË DREJTËS SË DETIT…….. 154

4.1 Legjislacioni detar shqiptar përballë normave dhe parimeve themelore të së drejtës së detit..... 154
4.2 Mosmarrëveshjet dhe problematikat ndërshtetërore të Shqipërisë në kuadër të së drejtës së detit…….. 171
4.3 Çështjet problematike të marrëveshjes dypalëshe mes Shqipërisë dhe Greqisë mbi delimitimin e kufijve detarë……. 194

PËRFUNDIME……. 215

BIBLIOGRAFIA…….. 225

LISTA E SHKURTIMEVE

ADM…….. Armë të Dëmtimit në Masë
BS…….. Bashkimi Sovjetik
BE…….. Bashkimi Europian
COLREG……... Konventa Ndërkombëtare mbi Parandalimin e Përplasjeve të Anijeve në Det (1972)
GJND……. Gjykata Ndërkombëtare e Drejtësisë
GJPND……... Gjykata e Përhershme Ndërkombëtare e Drejtësisë
GJNDD…….. Gjykata Ndërkombëtare mbi të Drejtën e Detit
IMO……....Organizata Ndërkombëtare Detare
ISPS……... Kodi Ndërkombëtar mbi Sigurinë e Anijeve dhe Infrastrukturës Portuale (2002)
ISM……. Kodi Ndërkombëtar mbi Menaxhimin e Sigurisë në Anije (1993)
KONFERENCA UNCLOS... Konferencat e OKB-së mbi të Drejtën e Detit
KUT……... Konventa mbi Ujërat Territoriale dhe Zonën Detare Fqinje (1958)
MARPOL……...Konventa Ndërkombëtare mbi Parandalimin e Ndotjes Detare (73/78)
MN…….Marrëdhëniet Ndërkombëtare
NATO……. Organizata e Traktatit të Atlantikut Verior
ONQ…….. Organizata Ndërqeveritare
OKB……...Organizata e Kombeve të Bashkuara
OSHA…….Organizata e Shteteve Amerikane
RSH……Republika e Shqipërisë
SAR……Konventa Ndërkombëtare mbi Kërkim-Shpëtimin Detar (1979)
SOLAS……...Konventa Ndërkombëtare mbi Shpëtimin e Jetës në Det (74/78)
SHBA…….Shtetet e Bashkuara të Amerikës
STCW……. Konventa Ndërkombëtare mbi Standardet e Trajnimit, Çertifikimit dhe Vrojtimit të Detarëve (1978)
SUA……... Konventa Ndërkombëtare mbi Neutralizimin e Akteve të Paligjshme kundër Sigurisë Lundrimore të Anijeve (1986)
UNCLOS……... Konventa e OKB-së mbi të Drejtën e Detit (1982)
ZEE……. Zona Ekskluzive Ekonomike

PARATHËNIE

Studimi konkret mbi ndikimin e të drejtës ndërkombëtare të detit në fushën e MN, veçanërisht në kuadër të marrëdhënieve ndërshtetërore të Shqipërisë me shtete të tjera, mund të konsiderohet i rëndësishëm dhe me vlerë për faktin se hulumtimet e thella dhe gjithëpërfshirëse mbi të drejtën ndërkombëtare të detit dhe impaktin që ka ushtruar ky regjim juridik në MN, dhe në mënyrë të veçantë në relatat e shtetit shqiptar me shtete të tjera, i kanë munguar përgjithësisht fushës studimore të së drejtës ndërkombëtare dhe asaj të MN në Shqipëri. Pavarësisht se ka pasur përpjekje dhe studime serioze nga autorë dhe juristë të ndryshëm shqiptarë, për të analizuar këtë çështje themelore për fushën studimore të MN, të së drejtës së detit, si dhe për interesat kombëtare të Shqipërisë, përsëri ato karakterizohen të pakta në numër e të kufizuara në thelb. Rrjedhimisht, konsiderohet e nevojshme që kjo problematikë thelbësore të trajtohet në mënyrë më të hollësishme dhe gjithëpërfshirëse, duke marrë veçanërisht në konsideratë rrethanat specifike që kanë karakterizuar vendin tonë lidhur me mosmarrëveshjet për kufijtë detarë me shtetet fqinje gjatë këtyre 20 viteve të fundit të tranzicionit demokratik në Shqipëri.

Për më tepër, studimet analitike të natyrës kritike mbi të drejtën ndërkombëtare të detit dhe legjislacionin e brendshëm detar, dhe problematikat që kanë karakterizuar këto regjime juridike kanë qenë të pakta dhe të orientuara kryesisht në drejtime specifike sipas rrethanave të caktuara që janë paraqitur, duke krijuar një situatë juridike jo të favorshme për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore që kanë në fokus përcaktimin e zonave dhe kufijve detarë mes shteteve të ndryshme, si dhe mes Shqipërisë dhe shteteve të tjera. Një analizë kritike mbi ndikimin e të drejtës së detit në fushën e MN, si dhe një trajtim i problematikave, paqartësive, prioriteteve dhe mangësive që karakterizojnë jo vetëm legjislacionin e brendshëm detar të Shqipërisë, por edhe dispozita të caktuara ligjore të traktateve ndërkombëtare të detit lidhur me përcaktimin e kufijve detarë dhe zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore të karakterit detar, mund të parandalojnë konfliktet ndërkombëtare dhe ato rajonale. Qartësimi i kësaj çështjeje ndikon edhe në mbrojtjen e interesave të Shqipërisë mbi hapësirat detare, duke e pozicionuar atë në një situatë të favorshme politike e ligjore për të negociuar dhe lidhur marrëveshje ndërshtetërore që forcojnë interesat kombëtare dhe kontribuojnë në progresin e vendit.

Në parashtrimin e strukturës themelore të punimit studimor është ndjekur përgjithësisht rrjedha kohore që karakterizon ngjarjet kryesore të fushës juridiko-detare dhe zhvillimeve historike të së drejtës ndërkombëtare të detit sipas tematikave të caktuara. Punimi studimor përbëhet nga katër kapituj të cilët shqyrtohen në kuadër të një analize kronologjike të çështjeve themelore që mbulon studimi konkret. Normalisht, kjo analizë studimore është trajtuar në këndvështrimin problemor, kritik dhe tematik, duke përfshirë gjithashtu parashtrimin e rekomandimeve dhe sugjerimeve përkatëse, të cilat synojnë si qëllim final konceptimin e drejtë të impaktit që ushtron e drejta e detit në MN, si dhe përmirësimit të legjislacionit detar shqiptar në kontekstin e rritjes së efikasitetit të së drejtës kombëtare detare dhe marrëdhënieve ndërshtetërore të Shqipërisë në përgjithësi. Analiza studimore është zhvilluar përgjithësisht në frymën e këndvështrimit kritik të elementeve ligjore ndërkombëtare të natyrës detare, të MN në përgjithësi, si dhe legjislacionit detar shqiptar në kontekstin e marrëdhënieve ndërshtetërore të Shqipërisë. Studimi fillon normalisht me një përshkrim të përgjithshëm kronologjik duke vazhduar më tej me një analizë krahasuese të faktorëve dhe elementeve të ndryshme të së drejtës së detit dhe MN të

konceptuara në këndvështrimin analitik të çështjeve themelore, si dhe nxjerrjes së konkluzioneve konkrete lidhur me objektivin kryesor të punimit. Duke iu referuar qasjeve faktologjike, analizës juridike dhe objektivitetit shkencor lidhur me konceptet bazë të së drejtës ndërkombëtare të detit dhe ndikimit që ushtron kjo disiplinë juridike në kuadër të MN, si dhe relatave të shtetit shqiptar me shtete të tjera në kontekstin e regjimit juridik ndërkombëtar të detit dhe legjislacionit detar shqiptar, punimi studimor konkret, pavarësisht ekzistencës të një literature shumë të kufizuar akademike mbi të drejtën detare shqiptare dhe marrëdhëniet ndërshtetërore të Shqipërisë të natyrës juridike detare, reflekton një përpjekje të autorit për të parashtruar një punim studimor sa më objektiv dhe njëkohësisht produktiv në konkluzionet e tij.

Në këtë këndvështrim, është e rëndësishme të kuptohet se objektivat kryesorë të këtij punimi do të fokusohen përgjithësisht në studimin dhe analizën e çështjeve të tilla themelore siç janë konceptet themelore të së drejtës ndërkombëtare të detit; rëndësia dhe ndikimi i MN mbi çështjet bazë të karakterit juridik ndërkombëtar të detit; bashkëveprimi dhe divergjencat ndërmjet fushës së MN dhe legjislacionit ndërkombëtar detar; funksioni themelor i së drejtës ndërkombëtare së detit në kuadër të fushës së MN; roli ndikues dhe impakti që ushtron e drejta ndërkombëtare e detit lidhur me marrëdhëniet ndërshtetërore apo problematikat e pasqyruara në MN, si dhe niveli i implikimit të regjimit juridik ndërkombëtar të detit në marrëveshjet mes shteteve të ndryshme; implikimi i legjislacionit kombëtar të detit në marrëdhëniet dypalëshe të RSH-së me shtete të tjera të rajonit ballkanik dhe më gjerë, si dhe çështje të tjera. Studimi i koncepteve dhe teorive themelore të MN përbën një rëndësi të veçantë për punimin konkret për arsye se nuk mund të ketë një konceptim të drejtë të implikimit të së drejtës ndërkombëtare të detit në këtë fushë në rast se nuk perceptohen mirë elementet dhe funksioni themelor i MN.

Gjatë zhvillimit të këtij punimi studimor, do të ushtrohen një numër pyetjesh nga ku do të kërkohet që në kontekstin studimor dhe analitik të jepen edhe përgjigjet apo propozimet e duhura lidhur me impaktin që ushtron e drejta ndërkombëtare e detit mbi fushën e MN dhe marrëdhëniet ndërshtetërore në veçanti. Disa nga pyetjet kryesore që parashtrohen gjatë studimit konkret janë: Cili është roli dhe funksioni i të drejtës ndërkombëtare të detit dhe normave zakonore detare në MN? Cilët janë komponentët kryesorë dhe parimet juridike të së drejtës së detit që influencojnë MN? A mund të karakterizohet e drejta ndërkombëtare e detit një disiplinë e rëndësishme për MN? A ka ndikim e drejta ndërkombëtare e detit mbi marrëdhëniet ndërshtetërore? A ushtron impakt e drejta kombëtare e detit në marrëdhëniet e Shqipërisë me shtete të tjera?

Punimi studimor do të fokusohet jo vetëm në parashtrimin e argumentave në përgjigje të pyetjeve të mësipërme, por do të marrë në analizë dhe çështje të tjera të rëndësishme të periudhës bashkëkohore që i përkasin të drejtës ndërkombëtare të detit dhe që kanë ushtruar impakt themelor në drejtim të zhvillimit të MN. Disa prej këtyre çështjeve themelore pasqyrojnë studimin mbi përmbajtjen dhe implikimin që shkaktojnë marrëveshjet ndërshtetërore dhe traktatet ndërkombëtare të detit, nocionet themelore të kornizës juridike të së drejtës së detit, dhe rolin e organizatave ndërkombëtare në MN. Nga ana tjetër, në nivel rajonal do të trajtohet çështja e rëndësishme lidhur me impaktin që ushtron e drejta ndërkombëtare e detit mbi marrëdhëniet dypalëshe të Shqipërisë me shtete të tjera ballkanike. Në bazë të argumenteve të parashtruara nga ky studim do të nxirren edhe konkluzionet e duhura në drejtim të implikimit dhe impaktit të drejtpërdrejtë që ushtron e drejta ndërkombëtare e detit lidhur me marrëdhëniet ndërshtetërore në sistemin

ndërkombëtar, si dhe do të parashtrohen disa rekomandime lidhur me të drejtën detare të Shqipërisë. Struktura e këtij punimi studimor do të ketë në përbërje katër kapituj themelorë, elementet kryesore të së cilëve do të shpjegohen në vijim.

***Kreu i parë** do të fokusohet ekskluzivisht në studimin e çështjeve themelore që u përkasin zhvillimeve historike dhe nocionit juridik të së drejtës ndërkombëtare të detit. Në këtë kapitull, fillimisht do të ofrohet një pasqyrim gjithëpërfshirës i së drejtës zakonore dhe praktikave detare në lashtësi, në të cilën do të përfshihen çështje që kanë të bëjnë me origjinën dhe zhvillimet historike të së drejtës së detit, si dhe të drejtës zakonore dhe praktikave detare që kanë mbizotëruar në disa prej qytetërimeve më të lashta të botës antike si: Roma, Athina, Sparta, Rodosi, Babilonia, Iliria, dhe Egjipti. Gjatë këtij studimi, do të analizohen të dhëna historike që vërtetojnë ekzistencën e një numri kodesh të hershme detare që kanë parashtruar norma mbi rregullimin e aktiviteteve njerëzore nëpër hapësirat detare dhe oqeanike në atë periudhë. Në vazhdim, gjatë kreut të parë do të trajtohen disa çështje lidhur me zhvillimin e të drejtës zakonore të detit gjatë periudhës së mesjetës. Në këtë kontekst, studimi do të fokusohet në zhvillimet historike të së drejtës zakonore të detit të disa prej qytet-shteteve më të rëndësishme mesjetare, të themeluara përgjatë brigjeve të detit Mesdhe dhe atij Balltik. Ndër qytet-shtetet bregdetare që kanë pasur një zhvillim të admirueshëm në të drejtën zakonore të detit, studimi do të fokusohet në ato të Xhenovës, Barcelonës, Venedikut, Valencias, Napolit, Visbit, si dhe të Anglisë dhe Lidhjes Hanseatik. Këtu do të pasqyrohen të dhëna thelbësore mbi ekzistencën dhe efikasitetin e kodeve mesjetare të detit si Rrotullat e Oleronit, Rregullat Detare të Barcelonës, Ligjet Detare të Visbit, dhe Libri i Zi i Admiraliatit.*

Koncepti juridik i origjinës të së drejtës së detit dhe kodifikimi i kësaj të drejte në kohët moderne, do të jetë në qendër të diskutimeve dhe analizës që do të zhvillohet gjatë studimit të parashtruar në kreun e parë. Gjatë kësaj pjese studimore, do të shqyrtohen tematika të rëndësishme që i përkasin kontributit të studiuesve të hershëm të së drejtës ndërkombëtare, si Xhentili, Grotius, Selden, Wolf, Bynkershoek, etj, lidhur me krijimin dhe zhvillimin e të drejtës së detit gjatë shekullit XV, XVI dhe XVII. Këtu do të analizohen konceptet, parimet dhe normat themelore të së drejtës ndërkombëtare të detit, siç është koncepti juridik i lirisë së deteve dhe ai i kalimit paqësor, të cilat janë formuluar nga juristët e hershëm dhe shtetet e pavarura europiane, të krijuara si pasojë e marrëveshjes së arritur gjatë Konferencës së Vestfalisë të vitit 1648. Për më tepër, gjatë shqyrtimit të kësaj pjese studimore, do të analizohen dhe çështje të tilla si krijimi dhe kontributi i institucioneve ndërkombëtare lidhur me zhvillimin e të drejtës së detit, siç është Instituti i të Drejtës Ndërkombëtare, Lidhja e Kombeve, OKB-ja dhe IMO. Studimi i disa prej konventave kryesore ndërkombëtare të karakterit ligjor detar, të krijuara gjatë shekullit XX, do të jetë gjithashtu në qendër të studimit gjatë kësaj analize.

Për të krijuar një pasqyrë të qartë të nocionit juridik të së drejtës ndërkombëtare të detit, studimi gjatë kreut të parë të punimit do të vazhdojë me trajtimin e një prej çështjeve më themelore, e cila ka lidhje me burimet kryesore të regjimit juridik të detit. Në këtë këndvështrim, do të parashtrohen elementet bazë ligjore dhe faktorët kryesorë që karakterizojnë burimet themelore ligjore si konventat, traktatet dhe marrëveshjet zyrtare ndërkombëtare të karakterit detar, e drejta dhe normat zakonore ndërkombëtare të detit, parimet e përgjithshme ligjore të njohura nga kombet e qytetëruara, vendimet e gjykatave ndërkombëtare dhe atyre kombëtare, si dhe doktrina ligjore e juristëve dhe autorëve më të njohur dhe të kualifikuar ndërkombëtarë në fushën e të drejtës së detit.

Kreu i dytë *do të përqëndrohet tërësisht në shqyrtimin dhe analizën e kryer lidhur me kornizën ligjore të së drejtës ndërkombëtare të detit. Gjatë kësaj pjese studimore, do të pasqyrohen nocionet dhe parimet themelore juridike, si dhe problematikat, mangësitë, prioritetet, vakumet dhe paqartësitë ligjore që karakterizojnë konventat, marrëveshjet dhe traktatet ndërkombëtare më të rëndësishme të detit, siç janë Konventat e Gjenevës mbi të Drejtën e Detit (1958) dhe Konventa e OKB-së mbi të Drejtën e Detit - UNCLOS (1982), e konsideruar nga komuniteti ndërkombëtar si kushtetuta e oqeaneve dhe si instrumenti ligjor themelor ndërkombëtar që rregullon aktivitetet njerëzore në oqeane.*

Gjatë shqyrtimit nga pikëpamja juridike dhe e MN të këtyre konventave dhe traktateve ndërkombëtare, do të merren në analizë parimet themelore dhe dispozita të caktuara ligjore të së drejtes ndërkombëtare të detit. Këtu do të analizohen konceptet juridike të vijës bazë, regjimit të ujërave të brendshme dhe statusit juridik të gjireve detare, elementet bazë ligjore që karakterizojnë regjimin juridik të ishujve, aspektet e rëndësishme ligjore që kanë të bëjnë me ujërat territoriale dhe zonën detare fqinje, konceptin e rëndësishëm juridik të kalimit paqësor dhe atë të kalimit tranzit, regjimin e ngushticave ndërkombëtare dhe të ujërave arqipelagjike, bazën ligjore ekzistuese mbi ZEE-në dhe shelfin kontinental, regjimin që karakterizon ujërat ndërkombëtare, si dhe çështjen problematike të delimitimit të kufijve detarë.

Gjatë shqyrtimit të këtyre parimeve ligjore bazë të detit do të analizohen edhe efikasiteti, zbatueshmëria, paqartësitë dhe mangësitë që karakterizojnë regjimin juridik ndërkombëtar të detit, si dhe problemet ligjore që pasqyrojnë traktatet, konventat dhe marrëveshjet shumëpalëshe të karakterit detar. Për më tepër, në kuadër të shqyrtimit të këtyre nocioneve themelore të së drejtës së detit do të dalin në pah edhe parime të tjera juridike të natyrës detare si ndjekja e vazhdueshme (hot pursuit), prezenca konstruktive (constructive presence), forca madhore, pirateria ndërkombëtare dhe terrorizmi detar, krimet ndërkombëtare të detit (të natyrës jus cogens). Gjatë studimit të këtyre nocioneve ligjore janë analizuar edhe problematikat, prioritetet, paqartësitë dhe boshllëqet ligjore që karakterizojnë këto parime dhe koncepte juridike të karakterit detar.

Kreu i tretë *do të trajtojë në mënyrë të hollësishme çështjen themelore përsa i përket implikimit të së drejtës ndërkombëtare të detit në MN. Shqyrtimi i kësaj tematike kërkon që fillimisht të analizohen elementet themelore në kuadër të rëndësisë që paraqet e drejta ndërkombëtare e detit në sistemin ndërkombëtar. Rrjedhimisht, trajtimi i rëndësisë së regjimit juridik detar në sistemin ndërkombëtar do të kërkojë marrjen në analizë të çështjes sesa e rëndësishme karakterizohet e drejta ndërkombëtare për teorinë pozitiviste të fushës së MN, duke nxjerrë në dritë konceptet e përbashkëta dhe elementet diversifikuese që pasqyrojnë këto fusha të rëndësishme studimore. Më tej, kreu i tretë do të fokusohet në një historik të shkurtër të bashkëveprimit dhe rëndësisë reciproke që kanë karakterizuar dy dispilinat përkatëse, si dhe në ndikimin e të drejtës së detit në kontekstin e fushës teorike të MN. Po ashtu, gjatë kësaj pjese studimore do të trajtohet edhe çështja e rëndësisë që paraqesin aktivitetet njerëzore nëpër oqeane dhe rrjedhimisht e të drejtës që rregullon këto aktivitete në raport me funksionimin normal të sistemit ndërkombëtar; rëndësia e UNCLOS-it për MN, si instrumenti bazë ligjor i të drejtës së detit, dhe masat parandaluese e penalizimet që parashikon e drejta e detit mbi çështje si trafiku i lëndëve narkotike dhe qenieve njerëzore në det, terrorizmit dhe piraterisë detare, etj.*

Një prej çështjeve themelore në kuadër të rëndësisë që paraqet e drejta e detit në sistemin ndërkombëtar konsiderohet dhe impakti i normave detare mbi marrëdhëniet ndërshtetërore. Gjatë studimit të kësaj çështjeje, do të ketë një

përshkrim analitik lidhur me ndikimin e të drejtës ndërkombëtare zakonore të detit mbi fushën tradicionale të politikës dhe marrëdhënieve ndërshtetërore europiane. Në vazhdim, do të shqyrtohet impakti i të drejtës së detit parë në këndvështrimin e parandalimit dhe zgjidhjes së mosmarrëveshjeve ndërkombëtare, të cilat lindin si pasojë e zhvillimit të aktiviteteve dhe operacioneve ushtarake të shteteve të ndryshme në ujërat ndërkombëtare dhe atyre që ndodhen nën juridiksionin e shteteve bregdetare. Roli i gjykatave ndërkombëtare, si GJND-ja dhe GJNDD-ja në lidhje me interpretimin dhe zbatimin e të drejtës ndërkombëtare të detit me qëllim parandalimin dhe zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore mbi përcaktimin e zonave dhe kufijve detarë, është një tjetër çështje që do të trajtohet gjatë kreut të tretë. Gjatë kësaj pjese studimore do të analizohen dhe problematikat që kanë lidhje me të drejtat e shteteve bregdetare në ZEE-në, si dhe ndikimit që ushtron juridiksioni ligjor i kësaj zone detare mbi marrëdhëniet ndërshtetërore.

Po ashtu, studimi konkret do të fokusohet në problematikat që janë krijuar nga zhvillimi i operacioneve ushtarake në ZEE, transporti dhe testimi i armëve të dëmtimit në masë (ADM) dhe atyre bërthamore në ujërat ndërkombëtare dhe hapësirat detare nën juridiksionin e shteteve bregdetare, si dhe funksionin që kryen e drejta ndërkombëtare e detit në rregullimin e këtyre çështjeve dhe si pasojë edhe në parandalimin apo zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore që lindin nga zhvillimi i këtyre aktiviteteve të rrezikshme për paqen dhe sigurinë ndërkombëtare. Së fundmi, kjo pjesë studimore do të trajtojë çështjen e kalimit paqësor të anijeve tregtare dhe ushtarake në ujërat territoriale të shteteve të tjera dhe konceptin ligjor mbi përdorimin e forcës ushtarake në det, dhe se çfarë parashikon e drejta e detit dhe rezolutat e miratuara nga Këshilli i Sigurimit në lidhje me zbatimin e këtyre të drejtave detare nga ana e shteteve.

Përcaktimi ligjor i kufijve detarë si burim konfliktesh ndërkombëtare do të jetë një tjetër çështje themelore që do të trajtohet në mënyrë analitike gjatë punimit studimor që i përket kreut të tretë. Në themel të shqyrtimit të kësaj çështjeje të rëndësishme, do të jetë studimi lidhur me rëndësinë që paraqet e drejta ndërkombëtare e detit mbi përcaktimin e zonave dhe kufijve detarë, si dhe rolit që luajnë dispozitat normative të UNCLOS-it për qartësimin dhe prioritetin juridik të kësaj çështjeje thelbësore, duke kontribuar rrjedhimisht në mënyrë të drejtpërdrejtë në amortizimin apo zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mbi delimitimin e këtyre kufijve. Në fokus të trajtimit të problematikave që i përkasin delimitimit të kufijve detarë ndërmjet shteteve bregdetare përballë apo përbri njëra-tjetrës, do të jenë edhe paqartësitë dhe mungesa e efikasitetit që pasqyrojnë disa dispozita ligjore të regjimit juridik ndërkombëtar të detit në lidhje me përcaktimin e zonave detare dhe ndarjes së kufijve detarë, të cilat kanë kontribuar gjerësisht në lindjen apo përkeqësimin e MN në pjesë të ndryshme të botës.

Gjatë studimit konkret do të shqyrtohen edhe çështjet problematike që paraqesin instrumentet ligjorë ndërkombëtarë me karakter detar mbi përcaktimin e saktë juridik lidhur me nxjerrjen dhe shfrytëzimin e burimeve natyrore oqeanike, si hidrokarburet, gazi dhe mineralet, si dhe të burimeve të gjalla detare, siç janë rezervat e peshkut dhe të gjitarëve. Të gjitha këto mangësi të natyrës juridike që karakterizojnë regjimin juridik të detit, do të analizohen në kontekstin e lindjes dhe zhvillimit të mosmarrëveshjeve ndërshtetërore. Roli, funksioni dhe dobësitë që pasqyron GJND-ja në zbatim të së drejtës së detit lidhur me zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore mbi kufijtë detarë, është një tjetër çështje që do të analizohet gjatë studimit të kryer në kreun e tretë të punimit shkencor.

Në vijim të studimit mbi implikimin e të drejtës së detit në MN, gjatë kreut të tretë, do të trajtohet një prej rasteve më të rëndësishme në kuadër të MN, e cila më konkretisht është fokusuar në konfliktet ndërshtetërore që karakterizojnë rajonin e Arktikut, konceptuar në këndvështrimin e të drejtës së detit. Gjatë studimit të kësaj çështjeje themelore për fushën e MN, do të trajtohen problematikat që kanë të bëjnë me përcaktimin e zonave oqeanike dhe delimitimin e kufijve detarë në hapësirën oqeanike të rajonit të Arktikut, në të cilën normalisht përfshihet çështja e ndarjes së ZEE-së dhe shelfit kontinental, që paraqesin rëndësi madhore të natyrës ekonomike, politike dhe strategjike për shtete si Kanadaja, SHBA-ja, Danimarka, Rusia dhe Norvegjia. Këtu do të përfshihen tematika si sovraniteti dhe të drejtat sovrane të shteteve të mësipërme mbi zonat oqeanike të Arktikut; ndarja e kufijve detarë në Oqeanin e Ngrirë të Veriut; çështja simbolike por me rëndësi të madhe politike dhe nacionaliste lidhur me juridiksionin shtetëror mbi Polin e Veriut; konfliktet dhe krizat ndërshtetërore për përcaktimin e juridiksionit mbi zonat oqeanike dhe pasuritë natyrore të vlerësuara në miliona dollarë në Arktik; incidentet e natyrës ushtarake midis Kanadasë dhe Rusisë, si dhe Danimarkës dhe Kanadasë mbi zotërimin e juridiksionit për zona të caktuara detare në Arktik, etj. Shqyrtimi i këtyre problematikave me karakter ndërkombëtar dhe të rëndësishme për fushën e MN, do të analizohet në këndvështrimin e formulimit, zbatimit dhe interpretimit të së drejtës ndërkombëtare të detit, të përfaqësuar kryesisht nga UNCLOS-i, duke nxjerrë në dritë edhe impaktin pozitiv apo negativ që kanë ushtruar dispozitat e tij ligjore mbi ripërcaktimin e zonave detare të Arktikut dhe regjimin e ri juridiksional të përcaktuar nga kjo Konventë për delimitimin e kufijve detarë në këtë rajon. Elementet e mësipërme do të analizohen në kontekstin e lindjes apo zgjidhjes së krizave në Arktik.

Në përfundim të kreut të tretë, do të trajtohen disa çështje thelbësore që kanë të bëjnë me zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore sipas të drejtës së detit, të cilat paraqesin një rëndësi të madhe për fushën e MN. Gjatë studimit të kësaj pjese studimore, do të analizohen gjerësisht elementet përkatëse ligjore të UNCLOS-it që kanë lidhje me detyrimin ligjor të shteteve anëtare të kësaj Konvente për të zbatuar dispozitat normative mbi zgjidhjen e detyrueshme të konflikteve ndërshtetërore që lindin si pasojë e zbatimit dhe interpretimit të kësaj Konvente. Po ashtu, kjo analizë do të ketë në fokus trajtimin e të gjitha mekanizmave ligjorë dhe politikë që ofron e drejta ndërkombëtare e detit për zgjidhjen e krizave ndërkombëtare në lidhje me përcaktimin e zonave detare dhe delimitimin e kufijve detarë sipas UNCLOS-it. Këtu përfshihen çështje të rëndësishme si detyrimi i shteteve që karakterizohen nga mosmarrëveshje me natyrë detare për të parashtruar çështjen e tyre para gjykatave ndërkombëtare të arbitrazhit, procesit të ndërmjetësimit ndërkombëtar dhe GJND-së; pasqyrimi i disa traktateve ndërkombëtare që parashikojnë zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore për anëtarët e tyre bazuar në dispozita të caktuara ligjore; efikasiteti i UNCLOS-it në lidhje me amortizimin apo zgjidhjen e mosmarrëveshjeve dhe konflikteve ndërshtetërore, etj.

***Kreu i katërt** dhe i fundit njëkohësisht, do të ketë në qendër të studimit çështjen e zhvillimit të MN në këndvështrimin e të drejtës së detit në kuadër të pjesëmarrjes të shtetit shqiptar si aktor themelor në këto marrëdhënie. Arritja e qëllimit studimor të synuar gjatë parashtrimit të objektivave kryesorë të kreut të katërt, e konsideron të nevojshme dhe të domosdoshme shqyrtimin e çështjes në lidhje me legjislacionin detar shqiptar përballë normave dhe parimeve themelore të së drejtës së detit. Kjo nënkupton se gjatë kësaj pjese studimore do të synohet pasqyrimi i përgjithshëm i historikut të zhvillimit të legjislacionit detar shqiptar pas përfundimit të Luftës së Dytë Botërore, deri në krijimin e regjimit të ri juridik detar gjatë viteve*

2000. Analiza studimore do të vazhdojë më tej me një vështrim kritik të natyrës juridike mbi përmbajtjen, zbatueshmërinë dhe efikasitetin e të drejtës së brendshme të detit të Shqipërisë, si dhe përputhshmërisë që karakterizon këtë legjislacion me të drejtën ndërkombëtare të detit. Për më tepër, shqyrtimi i kësaj çështjeje themelore do të ketë si qëllim kryesor edhe studimin e të drejtës së brendshme dhe asaj ndërkombëtare të detit në lidhje me efikasitetin dhe problematikat që karakterizojnë politikën e jashtme të Shqipërisë në kuadër të marrëdhënieve me shtetet e tjera rajonale dhe më gjerë përsa i përket mbrojtjes së interesave të saj detare, ndër të cilat është dhe përcaktimi i kufijve detarë.

Në këtë këndvështrim, studimi gjatë këtij kreu do të vijojë me trajtimin e çështjes lidhur me ndikimin e të drejtës ndërkombëtare të detit dhe legjislacionit kombëtar detar mbi marrëdhëniet rajonale të Shqipërisë, dhe veçanërisht roli që luan e drejta e detit lidhur me konfliktet ndërshtetërore të shtetit shqiptar me shtete të tjera si Greqia dhe Italia. Po ashtu, në kreun e katërt do të analizohen dhe marrëdhëniet ndërshtetërore të Shqipërisë me Britaninë e Madhe, SHBA-në, Rusinë dhe Malin e Zi (si shteti që ka trashëguar një pjesë të kufijve detarë të ish-Jugosllavisë) në kontekstin e mosmarrëveshjeve detare dhe përcaktimin e kufijve dhe zonave detare.

Një tjetër çështje themelore në kuadër të marrëdhënieve ndërshtetërore të Shqipërisë me shtete të tjera bregdetare fqinje, konsiderohet dhe mosmarrëveshja mes Shqipërisë dhe Greqisë në lidhje me delimitimin e kufijve detarë në Ngushticën e Korfuzit dhe në hapësirën detare të detit Jon. Gjatë këtij studimi, kjo problematikë serioze do të analizohet në këndvështrimin e marrëveshjes zyrtare të arritur ndërmjet këtyre shteteve në vitin 2009-2010, duke synuar pasqyrimin e zhvillimeve historike mbi përcaktimin e kufijve detarë mes dy shteteve; të marrëdhënieve dypalëshe në tërësi të këtyre shteteve dhe vullnetin e tyre për të zgjidhur mosmarrëveshjet mbi kufijtë detarë; të drejtën ndërkombëtare të detit dhe legjislacionin e brendshëm detar të zbatuar në marrëveshjen detare konkrete; konfliktet historike dhe bashkëkohore të karakterit detar që karakterizojnë marrëdhëniet ndërshtetërore të dy vendeve ballkanike; si dhe paqartësitë, keqinterpretimet, vakumin dhe mangësitë ligjore që karakterizojnë dispozitat normative përkatëse të së drejtës ndërkombëtare të detit, veçanërisht UNCLOS-it, dhe legjislacionit kombëtar detar shqiptar të aplikuara në marrëveshjen konkrete në lidhje me delimitimin e kufijve detarë në rajonin detar të Ngushticës së Korfuzit dhe atij të detit Jon.

Për të përmbushur objektivat themelorë të këtij studimi janë parashtruar qëndrime të ndryshme, vlerësime, pikëpamje analitike, krahasime, teori juridike, teza dhe analiza kritike, të cilat janë konceptuar në një studim të integruar analitik të mbështetur në një literaturë akademike të paraqitur nga studiuesit dhe autorët më të njohur dhe kompetentë ndërkombëtarë të së drejtës së detit dhe fushës studimore të MN. Po ashtu, studimi i është referuar edhe instrumenteve ligjore të së drejtës ndërkombëtare të detit, legjislacionit të brendshëm detar, si dhe autorëve të ndryshëm shqiptarë të spikatur në fushën e të drejtës së detit dhe MN. Rrjedhimisht, metodat e shqyrtimit, të krahasimit, vlerësimit dhe të analizave të literaturës akademike dhe shkencore të huaj dhe shqiptare kanë qenë në themel të kësaj pune studimore mbi të drejtën ndërkombëtare të detit dhe impaktit që ajo ushtron në fushën e MN si dhe në marrëdhëniet të ndryshme ndërshtetërore.

Gjatë studimit janë marrë në konsideratë veprat akademike të autorëve të shquar ndërkombëtarë si: Malcolm Shaw "International Law", Churchill and Lowe "Law of the Sea", Rothwell and Stephens "The International Law of the Sea", Martin Dixon "International Law", Paul Wikinson "International Relations", Micheal Byers "Understanding Sovereignty in the North", David Armstrong "International

Organizations in World Politics", Joshua Goldstein "Marrëdhëniet Ndërkombëtare", Henry Kissinger "Diplomacia", Philippe Boisson "Safety at Sea - Policies, Regulations & International Law", Bruce Farthing dhe Mark Brownrigg "Farthing on International Shipping", John Wilks "The Illyrians", Natalie Klein "Dispute Settlement in the UNCLOS", Proshanto Mukherjee "Maritime Legislation", Barry Buzan "People, States and Fear", Torbjorn Knutsen "History of International Relations Theory", Niccolo Machiavelli "The Prince", Tim Dunne, Milja Kurki dhe Steve Smith "Teori të Marrëdhënieve Ndërkombëtare", Edgar Gold "The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law", James Reddie "Historical View of the Law of Maritime Commerce", Hugo Grotius "Mare Liberum", Daniel O'Connell "International Law of the Sea", si dhe shumë studiues, juristë, ekspertë e autorë të njohur, të huaj dhe shqiptarë.

Nga veprat e autorëve dhe studiuesve shqiptarë që janë shfrytëzuar si burime akademike për përgatitjen e këtij punimi studimor mund të përmendim: Arben Puto "E Drejta Ndërkombëtare Publike", Sokrat Plaku "E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI", Paskal Milo "Të Vërtetat e Fshehura – Incidenti i Kanalit të Korfuzit", Ksenofon Krisafi, Xhelal Gjeçovi, etj. Një numër studimesh të natyrës historike, juridike dhe aktesh ligjore kombëtare dhe ndërkombëtare të detit kanë qenë gjithashtu në fokus të shqyrtimit dhe analizës studimore për arritjen e qëllimit të punimit doktoral konkret.

HYRJE

Hapësirat oqeanike dhe detare mbulojnë rreth tre të katërtat e sipërfaqes së planetit duke zotëruar një pozitë themelore në mbështetje të jetesës, zhvillimit dhe progresit ekonomiko-teknologjik të komunitetit ndërkombëtar. Rrjedhimisht, oqeanet, hapësirat detare, si dhe resurset minerale, hidrokarburet dhe burimet e gjalla detare, të cilat gjenerohen prej tyre, konsiderohen ndër burimet kryesore natyrore të planetit. Pothuajse të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar zotërojnë interesa të konsiderueshme ekonomike, politike, strategjike, shkencore dhe sociale lidhur me oqeanet, hapësirat detare, si dhe me burimet natyrore oqeanike. Këto interesa pasqyrohen qartësisht nga zhvillimi i një numri të madh aktivitetesh njerëzore të natyrës detare, siç janë transporti i të mirave dhe produkteve industriale, nxjerrja dhe shfrytëzimi i hidrokarbureve dhe mineraleve të gjetura nën shtratin oqeanik, shfrytëzimi i elementeve oqeanike për krijimin e energjisë, kryerja e misioneve apo operacioneve ushtarako-detare, zhvillimi i industrisë së burimeve të gjalla detare, si dhe kërkimi shkencor nëpër oqeane.

Shfrytëzimi i oqeaneve dhe burimeve natyrore oqeanike ka ndryshuar rrënjësisht në krahasim me periudhën kur hapësirat detare konsideroheshin të rëndësishme kryesisht për shfrytëzimin e rrugëkalimeve lundrimore ndërkombëtare dhe për burimet e supozuara të pashterueshme të peshkimit dhe gjuetinë e gjallesave të tjera oqeanike. Oqeanet nuk konsiderohen tashmë hapësira të pakalueshme dhe të rrezikshme, të cilat mund të mbajnë të veçuara apo të izoluara shtetet dhe kontinentet e ndryshme të botës midis njëra-tjetrës, por karakterizohen si nyje të rëndësishme lidhëse për ekonominë globale, politikën dhe të gjithë komunitetin ndërkombëtar në përgjithësi[1]. Rrjedhimisht, në ditët e sotme shtetet bregdetare janë të prirura që të ndajnë të njëjtat interesa themelore në mënyrën sesi duhet të shfrytëzohen dhe administrohen këto hapësira oqeanike[2]. Të gjitha ndryshimet politike dhe teknologjike që kanë ndodhur gjatë shekullit XX në arenën globale, gradualisht kanë çuar drejt zhvillimit të një politike të ndërlikuar ndërkombëtare lidhur me zotërimin dhe juridiksionin mbi hapësirat detare dhe kontrollin e aktiviteteve e burimeve oqeanike.

Përshkallëzimi i kërkesave juridiksionale nga shtetet bregdetare mbi shfrytëzimin e hapësirave oqeanike, i ka vënë para përgjegjësisë organizatat ndërkombëtare ligjformuese për të ndërmarrë iniciativa të rëndësishme mbi formulimin në sistemin ndërkombëtar të një numri të konsiderueshëm rregullash, standardesh dhe normash ligjore të karakterit detar. Një prej disiplinave themelore të së drejtës ndërkombëtare është dhe e drejta e detit, e cila është karakterizuar tradicionalisht si një element thelbësor në mbështetje të interesave ekonomike dhe sigurisë kombëtare të shteteve[3]. Kjo situatë ka rezultuar jo vetëm si pasojë e impaktit që ushtron e drejta e detit mbi çështje themelore të ekonomisë globale, por edhe për arsye të rolit të saj strategjik lidhur me ndikimin politik dhe ushtarak të shteteve me interesa detare në arenën globale, e përfaqësuar kryesisht nga aktiviteti i forcave ushtarake të këtyre shteteve në ujërat ndërkombëtare.

---

[1] Natalie Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea* (Cambridge University Press, 2009), 1-2.
[2] Martin Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* (Tiranë: Instituti i Studimeve Ndërkombëtare AIIS, 2009), 283.
[3] Donald R. Rothwell and Tim Stephens, *The International Law of the Sea,* (Hart Publishing: Oxord, 2010), 1.

Pavarësisht se e drejta ndërkombëtare e detit është krijuar njëkohësisht me të drejtën e përgjithshme ndërkombëtare, origjina e të cilës gjendet në zhvillimet historike të shekullit XVI në Europë, e drejta zakonore e detit mendohet t'i ketë rrënjët thellë në lashtësi[4]. Për shekuj me radhë, e drejta e detit është konsideruar një disiplinë juridike e së drejtës ndërkombëtare me karakter të qëndrueshëm dhe më pak konfliktual. Megjithatë, ky regjim juridik karakterizohet i vështirë dhe i ndërlikuar nga pikëpamja ligjore, duke pasqyruar një sistem normativ gjithëpërfshirës që përbëhet nga rregulla, norma dhe standarde ndërkombëtare, të cilat rregullojnë të drejtat dhe detyrimet e shteteve bregdetare në lidhje me zotërimin e hapësirave detare e të burimeve natyrore oqeanike[5].

Të gjitha shtetet bregdetare të sistemit ndërkombëtar zotërojnë një nivel të caktuar juridiksional mbi zona detare dhe oqeanike, kufizimet dhe të drejtat e të cilave sanksionohen nga konventat e traktatet ndërkombëtare dhe nga legjislacioni kombëtar, i cili duhet të jetë konform të drejtës ndërkombëtare. Rrjedhimisht, thelbi i të drejtës së detit pasqyron juridiksionin shtetëror dhe përcaktimin ligjor të zonave detare kombëtare nëpërmjet detyrimeve dhe të drejtave ligjore të shteteve bregdetare mbi këto zona si dhe mbi anijet e tyre të cilat lundrojnë në rajone të ndryshme oqeanike[6]. Për më tepër, në themel të nocionit juridik të së drejtës së detit, qëndron bashkëpunimi rajonal dhe ndërkombëtar për menaxhimin apo zgjidhjen e çështjeve të ndryshme të natyrës detare, të cilat konsiderohen faktorë themelorë për ruajtjen e paqes, rendit, sigurisë dhe qëndrueshmërisë ekonomike, shoqërore dhe politike për të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar.

Para Luftës së Dytë Botërore, ekzistonte një shumëllojshmëri praktikash dhe normash zakonore të detit lidhur me përcaktimin e kufijve detarë dhe juridiksionin shtetëror mbi zonat detare kombëtare[7]. Megjithatë, pas viteve 1950 situata juridike përsa i përket praktikave detare dhe regjimit juridik të detit filloi të ndryshonte thelbësisht, duke mundësuar lindjen e një sistemi të drejtash dhe detyrimesh shtetërore lidhur me çështje themelore të fushës detare, siç janë përcaktimi ligjor i kufijve detarë dhe juridiksioni shtetëror mbi zonat detare dhe burimet natyrore oqeanike. Zhvillimi i teknologjisë dhe domosdoshmëria për rritjen e mirëqënies kombëtare dhe ekonomisë botërore gjatë kësaj periudhe, solli si pasojë shfrytëzimin pa kriter të burimeve natyrore kontinentale, duke rezultuar në rrallimin apo rezaurimin e plotë të këtyre pasurive natyrore me vlera të mëdha ekonomike.

Rezaurimi i këtyre burimeve natyrore kontinentale, i detyroi shtetet e sistemit ndërkombëtar që ta kthejnë vëmendjen e tyre mbi mundësinë e shfrytëzimit të burimeve natyrore oqeanike, siç janë rezervat e peshkut, mineralet dhe hidrokarburet, të cilat ishin të pashfrytëzuara deri në atë periudhë. Zhvillimet shkencore dhe teknologjike gjatë kësaj kohe, kishin nxjerrë në pah rëndësinë e madhe që përfaqësonin burimet natyrore detare të shelfit kontinental dhe ZEE-së, të konsideruara zona me rëndësi jetike për interesat kombëtare të shteteve. Kjo situatë ishte vlerësuar dhe nga shtetet më të zhvilluara të botës, që njëkohësisht zotëronin dhe kapacitetet më të fuqishme financiare, të cilat e kishin kuptuar rëndësinë e madhe që përfaqësonin për ekonomitë e tyre burimet minerare, hidrokarburet dhe rezervat e gjalla natyrore të oqeaneve.

---

[4] R. R. Churchill & A.V. Lowe, *The law of the sea,* 3[d] Edition (Manchester University Press, 1999), 3.
[5] Proshanto K. Mukherjee, *Maritime Legislation* (Malmo: WMU Publications, 2002), 47-49.
[6] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UN Publication, New York, 1982), Part II, III, dhe IV.
[7] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 2-6.

Këto zhvillime të rëndësishme, sollën gjatë mesit të shekullit XX formulimin e normave ligjore ndërkombëtare të detit që mundësonin krijimin e zonave detare pranë brezit bregdetar të shteteve, siç janë ujërat e brendshme, ujërat territoriale, zona detare fqinje, ZEE-ja dhe shelfi kontinental, në të cilat shtetet bregdetare zotëronin sovranitet të plotë apo të drejta sovrane lidhur me shfrytëzimin e sipërfaqes detare dhe të burimeve natyrore oqeanike. Krijimi i zonave të reja detare sipas regjimit të ri juridik të detit, rriti në mënyrë të konsiderueshme rëndësinë e delimitimit të kufijve detarë në regjimin juridik ndërkombëtar. Karakteristika më e dallueshme e këtyre zonave është shtrirja e tyre e gjerë e cila fillon nga brezi bregdetar shtetëror në drejtim të detit të hapur apo hapësirave oqeanike.

E drejta e detit tashmë lejon shtrirjen e ZEE-së deri në 200 milje detare nga vija bregdetare bazë. Ndërsa për shelfin kontinental shteteve u lejohet, bazuar në rrethana të caktuara ligjore dhe gjeomorfologjike, një shtrirje maksimale deri në 350 milje detare[8]. Megjithatë, shtrirja e ZEE-së dhe shelfit kontinental për shtetet që ndodhen përballë apo përbri njëra-tjetrës shpeshherë shkakton mbivendosje, dhe në mënyrë që të përcaktohen të drejtat dhe detyrimet e shteteve bregdetare mbi këto zona është i nevojshëm përcaktimi ligjor i një vije kufitare ndarëse. Si pasojë, delimitimi i kufijve detarë konsiderohet një proces që përfshin përcaktimin e zonave detare gjatë një situate kur disa shtete kanë kërkesa juridiksionale konkurruese. Për shtetet e përfshira në këtë proces kjo veprimtari nënkupton përcaktimin e kufizimeve për të drejtat e tyre sovrane mbi këto zona.

Si rrjedhojë, delimitimi i kufijve detarë konsiderohet një çështje e ndërlikuar politike për shkak të mundësisë reale për lindjen e konflikteve ndërshtetërore, si dhe të kompleksitetit dhe paqartësisë juridike që paraqet zgjidhja e procesit konkret në të drejtën ndërkombëtare[9]. Kjo situatë ndërlikohet më tepër për arsye se procesi i delimitimit të zonave detare, bazuar në interesa të mëdha ekonomike dhe strategjike kombëtare, përfshin dhe impaktin që ushtrojnë faktorë të rëndësishëm si politika, gjeostrategjia dhe nacionalizmi[10]. Kështu, përcaktimi i zonave detare konsiderohet nga shtetet një element themelor për realizimin e plotë të zotërimit të pasurive natyrore oqeanike që gjenden në këto zona dhe menaxhimit paqësor të këtyre hapësirave oqeanike. Meqenëse procesi i delimitimit kufitar ushtron ndikim të drejtpërdrejtë mbi interesat madhore të shteteve, është e qartë se parimet kryesore juridike të së drejtës ndërkombëtare të detit lidhur me zgjidhjen e çështjes së përcaktimit të kufijve detarë, duhen përmirësuar mbështetur në konceptin e zhvillimit dhe parimeve themelore që karakterizojnë fushën e MN[11].

Menaxhimi dhe administrimi i hapësirave detare dhe oqeanike, për shkak të pasurive natyrore që zotërojnë, është konsideruar tradicionalisht jo vetëm një çështje sensitive për marrëdhëniet ndërshtetërore, por edhe me rëndësi jetike për fushën e MN. Sistemi i komunikimit detar dhe udhëtimi nëpërmjet hapësirave oqeanike, ka ekzistuar shumë kohë përpara komunikimit të sofistikuar satelitor dhe elektronik, si dhe udhëtimit të shpejtë ajror apo tokësor. Duke marrë në konsideratë rëndësinë që pasqyronin oqeanet për lundrimin e anijeve, udhëtimin e njerëzve, transportin e ngarkesave, komunikimin me efikasitet të shteteve nëpër kontinente të ndryshme, si dhe burimet natyrore që gjenerojnë, shtetet bregdetare me interesa të fuqishme ekonomike, politike dhe gjeostrategjike në arenën ndërkombëtare, e kanë konsideruar

[8] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea,* Nenet 57 dhe 76.
[9] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* 240-241.
[10] Micheal Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* (Vancuver/Toronto, D & M Publishers Inc, 2009), 20-21.
[11] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 452.

prezencën e tyre ushtarake dhe tregtare në hapësirat oqeanike, në qendër të qëllimeve politike dhe ushtarake kombëtare.

Zhvillimet e rëndësishme shkencore, industriale dhe teknologjike gjatë shekullit XX, i detyruan shtetet me interesa të fuqishme detare që hapësirat oqeanike t'i karakterizojnë faktorë të rëndësishëm përcaktues jo vetëm për progresin ekonomik, por dhe për ndikimin gjeopolitik që ato ushtrojnë në një sistem ndërkombëtar kompleks dhe të ndërlikuar, në të cilin shtetet konkurrojnë në mënyrë të ashpër për të arritur objektivat e tyre. Duke marrë në konsideratë që rreth 90% e tregtisë botërore qarkullon nëpërmjet hapësirave oqeanike, si dhe rëndësinë që paraqesin për shtetet bregdetare ndryshimet e fundit klimaterike që ndikohen nga oqeanet; shfrytëzimi i rrymave, erës dhe dallgëve oqeanike për të përfituar energji për ekonominë dhe ruajtjen e sigurisë kombëtare, si dhe terrorizmi detar dhe pirateria, është e kuptueshme se oqeanet dhe regjimi i tyre juridik, pasqyrojnë interesa të fuqishme strategjike për të ardhmen e shteteve dhe MN[12].

Oqeanet konsiderohen faktorë themelorë për zhvillimin ekonomik të shteteve, dhe rrjedhimisht regjimi juridik i detit që rregullon aktivitetet njerëzore mbi këto hapësira oqeanike, konsiderohet shumë i rëndësishëm për sistemin ndërkombëtar. Kjo ka ardhur për arsye se hapësirat detare dhe oqeanike jo vetëm që paraqesin interesa të mëdha ekonomike dhe strategjike për shtetet, por ato normalisht përfaqësojnë edhe elemente të vlefshme bashkëpunimi politik, apo të bëhen shkak për konflikte apo mosmarrëveshje ndërshtetërore. Rrjedhimisht, shtetet i konsiderojnë hapësirat oqeanike dhe të drejtën e detit si faktorë thelbësorë në drejtim të mbrojtjes së interesave të tyre kombëtare. Këto interesa, ndër të tjera, konsistojnë në formulimin e regjimit juridik të kufijve detarë në përputhje me të drejtën ndërkombëtare, duke filluar me përcaktimin ligjor të ujërave të brendshme, ujërave territoriale, zonës detare fqinje, ZEE-së dhe shelfit kontinental. Shtetet bregdetare, sipas të drejtës së detit, zotërojnë sovranitet të plotë apo të drejta sovrane mbi këto zona detare, por mund të shfrytëzojnë edhe burimet natyrore të ujërave ndërkombëtare, të konsideruara si trashëgimi e përbashkët e njerëzimit[13].

Të drejtat sovrane të shteteve pasqyrojnë gjithashtu dhe çështje të tjera thelbësore për interesat kombëtare si mbrojtja dhe siguria kombëtare; terrorizmi detar; trafiku i lëndëve narkotike dhe qenieve njerëzore; kriminaliteti ndërkombëtar detar[14]; ruajtja dhe shfrytëzimi i pasurive të rëndësishme detare; shfrytëzimi i ujërave detare për qëllime shkencore dhe burime energjitike; mbrojtja e ekosistemit të përbashkët detar dhe bregdetar, dhe rregullimi i transportit detar në ujërat kombëtare, i cili kontribuon në mënyrë të drejtpërdrejtë në rritjen e nivelit ekonomik[15]. Nga ana tjetër, portet të cilat konsiderohen elemente të rëndësishme të sistemit ndërkombëtar detar, duke kontribuar gjerësisht në ekonomitë kombëtare dhe atë globale, janë gjithashtu subjekt i të drejtës së detit. Të gjitha këto çështje rregullohen bazuar në dispozitat normative të së drejtës ndërkombëtare të detit, të së drejtës zakonore dhe legjislacionit detar shtetëror, të cilat sigurojnë që interesat kombëtare të këtyre shteteve dhe trashëgimia e përbashkët e njerëzimit, e cila përfshin parimisht ujërat ndërkombëtare dhe pasuritë e saj natyrore, të mbrohen mbështetur në konceptin e *zhvillimit të*

[12] Scott G. Borgerson, "The National Interest and the Law of the Sea", *Council Special Report* No.46 (2009), Council on Foreign Relations Publications: 13-15.
[13] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea,* Part VII.
[14] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North,* 16.
[15] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 20-21.

qëndrueshëm, si dhe të konsiderohen për shtetet një platformë e mirëfilltë bashkëpunimi dhe ndërveprimi në nivel ndërkombëtar.

Në këtë kontekst, e drejta ndërkombëtare e detit konsiderohet një disiplinë juridike gjithëpërfshirëse, e vështirë dhe njëkohësisht e ndërlikuar, e cila përmban një numër shumë të madh normash ligjore, traktatesh dypalëshe dhe shumëpalëshe, kodesh detare, normash zakonore, vendimesh gjyqësore, rezolutash, udhëzimesh, qarkoresh, si dhe parimesh dhe aspektesh juridike me karakter publik ndërshtetëror[16]. E drejta e detit pasqyron objektiva të rëndësishme të natyrës kombëtare dhe globale, të cilat mund të përkufizohen si përmbledhja e çështjeve normative të karakterit ekonomik, legjislativ dhe administrativ, me anën e të cilave shteti ushtron ndikim mbi rolin e industrisë së tij detare në raport me ekonominë kombëtare dhe atë globale[17]. Regjimi juridik detar mbron jo vetëm interesat kombëtare të shteteve, por nga ana tjetër konsiderohet komponent i rëndësishëm influencues dhe ndërveprues për fushën e MN sepse përfshin implementimin e marrëveshjeve dypalëshe apo rajonale; zbatimin e detyrimeve dhe standardeve ndërkombëtare; qëndrueshmërinë e sigurisë dhe paqes ndërkombëtare, etj.

Sipas analizës së mësipërme mund të theksohet se trajtimi i çështjeve detare konsiderohet ndër aspektet themelore të sistemit ndërkombëtar, dhe e drejta e detit, e cila parashtron norma ligjore mbi rregullimin e këtyre çështjeve jetike për interesat e shteteve, është një element themelor i natyrës juridike në kuadër të fushës së MN. Rrjedhimisht, është e logjikshme të parashtrohet qëndrimi se në një sistem ndërkombëtar kompleks dhe të ndërvarur, rëndësia e të drejtës së detit konsiderohet një komponent gjithmonë e më shumë në rritje. Numri i madh dhe objektivat e traktateve ndërkombëtare, diversiteti i karakterit ligjor që këto instrumente ligjore zotërojnë, sensibiliteti i shteteve mbi trajtimin e negociatave ndërshtetërore, formulimi dhe implementimi i konventave ndërkombëtare dhe mbizotërimi i organizatave globale dhe i të drejtës ndërkombëtare, tregojnë pozitën e rëndësishme të së drejtës së detit në sistemin ndërkombëtar dhe MN[18].

Përveç të drejtës ndërkombëtare të detit, një studim gjithëpërfshirës dhe i thelluar i MN mund të kërkojë edhe përfshirjen e disiplinave të tjera të rëndësishme si historia botërore, politika e jashtme, ekonomia globale, politika dhe siguria ndërkombëtare, shkencat sociale dhe filozofike, të drejtat e njeriut, zhvillimet teknologjike, kërkimet shkencore, etj[19]. Rrjedhimisht, MN mund të karakterizohen si marrëdhëniet zyrtare dhe jozyrtare të organizatave globale formale dhe informale, marrëdhëniet mes shteteve, si dhe relatat midis shteteve dhe institucioneve ndërkombëtare. Duke marrë në konsideratë elementet e mësipërme, MN mund të përkufizohen si disiplina që përpiqet të shpjegojë aktivitetet politike mes shteteve, dhe që aktualisht trajton kryesisht marrëdhëniet politike ndërmjet qeverive, përfaqësuesve zyrtarë të shteteve, si dhe të subjekteve të tjera juridike ndërkombëtare[20]. Normalisht, këto marrëdhënie nuk mund të kuptohen të marra veçmas, sepse janë të lidhura

[16] Mukherjee, *Maritime Legislation,* 47-55.
[17] P.S. Vanchiswar, *Establishment/ Administration of Maritime Matters with particular reference to developing Countries*, Vol 1: MARAD Maritime Safety Administration, (Malmö, Sweden, 1996), 49.
[18] Clarence J. Dias, "International Law and International Relations: From competition to complementary*"* in *International Law and International Relations: Bridging theory and practice*, ed. Thomas J. Biersteker et al (Routledge: London and New York, 2007), 280.
[19] Joshua S. Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 3[d] Edition (Tiranë: Shtëpia Dituria, 2003), 17.
[20] Paul Wilkinson, *International Relations* (New York: Sterling Publishing Co., Inc, 2007), 2.

ngushtësisht dhe me aktorë të tjerë themelorë siç janë institucionet ndërkombëtare, ndër të cilat është dhe Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO)[21].

Një nga arsyet kryesore përse studimi i fushës së MN konsiderohet i një rëndësie të veçantë, është fakti se i gjithë komuniteti ndërkombëtar është i ndarë në shtete të pavarura, të cilat nëpërmjet strukturave të tyre shtetërore ndikojnë thellësisht jo vetëm në mënyrën sesi njerëzit dhe klasat shoqërore e zhvillojnë jetën e tyre, por ushtrojnë dhe një influencë të madhe në sistemin ndërkombëtar për çështje të rëndësisë së veçantë, siç mund të konsiderohen ndër të tjera edhe administrimi i pasurive natyrore oqeanike, delimitimi i kufijve detarë apo siguria ndërkombëtare detare. Bazuar në Konventën e Montevideos mbi të Drejtat dhe Detyrimet e Shteteve të vitit 1933, një shtet që të karakterizohet sovran dhe i pavarur duhet të zotërojë një territor të caktuar dhe të sanksionuar ligjërisht; një popullsi të përhershme dhe të qëndrueshme që banon në këtë territor; si dhe një qeveri e cila është e aftë të ushtrojë një kontroll dhe juridiksion efikas mbi territorin e saj dhe të zhvillojë marrëdhënie ndërkombëtare me shtete të tjera[22].

Bazuar në të drejtën ndërkombëtare shtetet e pavaruara dhe sovrane formojnë një sistem ndërshtetëror i cili luan një rol të rëndësishëm në lidhje me organizimin e jetës politike ndërkombëtare. Këto shtete përpiqen që të krijojnë një sistem ndërveprues dhe të ndërlidhur duke u ndikuar shumë nga njëra-tjetra, veprimtari kjo që sjell si pasojë domosdoshmërinë për bashkëpunim dhe bashkekzistencë. Kjo është veçanërisht e vërtetë për sistemin e menaxhimit të çështjeve ndërkombëtare detare dhe burimeve natyrore oqeanike, për të cilat shtetet bregdetare duhet të bashkëpunojnë ngushtësisht për t'i zgjidhur në mënyrë paqësore dhe efikase këto çështje. Në këtë këndvështrim, shtetet formojnë një sistem ndërshtetëror global që qëndron në themel të shqyrtimit dhe analizës së fushës studimore të MN. Po ashtu, shtetet janë të përfshira në strukturën e përbashkët të tregtisë ndërkombëtare, ku tregtia detare zotëron një peshë themelore, duke ushtruar ndikim të drejtpërdrejtë mbi politikat shtetërore që kanë të bëjnë me sigurinë dhe mirëqenien kombëtare. Ky faktor është një arsye më tepër që këto shtete të mbajnë në mënyrë të qëndrueshme dhe produktive marrëdhëniet politike midis tyre.

Sistemi ndërkombëtar i shekullit XX dhe XXI nuk mendohet të ketë ekzistuar gjithmonë në formën dhe përmbajtjen e tij aktuale. Pavarësisht ndryshimeve të mëdha gjuhësore, kulturore dhe etnike që kanë karakterizuar komunitetin ndërkombëtar, mendohet që pushtimi dhe kolonizimi i territoreve të ndryshme në botë, të mundësuar kryesisht nëpërmjet lundrimeve oqeanike të europianëve, krijoi një qytetërim të vetëm global, duke kontribuar si pasojë në zhvillimin e mëtejshëm të MN dhe sistemit ndërkombëtar. Ky sistem ndërkombëtar bashkëkohor është themeluar zyrtarisht në Traktatin e Vestfalisë të vitit 1648, i cili vendosi parimet bazë juridike mbi formimin e shteteve të pavarura e sovrane, të cilat vazhdojnë të ekzistojnë edhe në ditët e sotme[23]. Megjithatë, është e rëndësishme të theksohet në këtë kontekst se formësimi i rregullave të marrëdhënieve ndërshtetërore, thelbi i të cilave pasqyronte aftësinë e një shteti të pavarur ose koalicioni shtetesh për të baraspeshuar fuqinë e një shteti apo koalicioni tjetër shtetesh, kishte filluar që në Europën e shekullit XVI[24].

Sistemi i mësipërm u kushtoi rëndësi të veçantë atyre pak fuqive të mëdha që zotëronin kapacitete të fuqishme ushtarake dhe detare, si dhe interesa të

[21] Robert H. Jackson and Georg Sorensen, *Introduction to International Relations: Theory and Approaches*, (New York: Oxford University Press, 2003), 3-8.
[22] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*, 170-75.
[23] Wilkinson, *International Relations*, 19.
[24] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 40.

konsiderueshme në politikën botërore. Organizimi i këtij sistemi mendohet të jetë një baraspeshë ndërmjet afërsisht gjashtë fuqive të mëdha si Anglia, Franca, Rusia, Gjermania, Spanja, SHBA-ja, etj, të cilat të gjitha bashkë ose një pjesë e tyre kanë mbizotëruar në periudha të caktuara kohore ndërmjet shekullit XVI dhe XX, kanë formuar ose prishur aleanca, si dhe kanë zhvilluar konflikte të armatosura ose lidhur paqe, duke penguar si rrjedhojë shtete të veçanta të pushtojnë vende të tjera. Imperializmi europian që filloi të zhvillohej në shekullin XV, periudhë kur filluan të ndërtohen anijet transoqeanike dhe u mundësuan kolonizimet e para detare nga spanjollët, portugezët dhe anglezët, dhe që vazhduan deri në shekullin XIX, ka luajtur gjithashtu një rol themelor në zhvillimin dhe konsolidimin e MN. Ndërkohë, revolucioni industrial i viteve 1750, veçanërisht industria detare, ushtroi gjithashtu një ndikim të konsiderueshëm drejt zhvillimit të mëtejshëm të sistemit ndërkombëtar dhe të MN në përgjithësi[25]. Me anë të zhvillimit kulturor, fesë, tregtisë dhe sistemit të tij shtetëror, imperializmi europian mendohet të ketë krijuar një strukturë komplekse ndërshtetërore, duke zgjeruar si pasojë veprimtarinë e fushës së MN.

Vlerat kryesore të rendit ndërkombëtar që qëndrojnë në themel të sistemit të MN sipas studiuesve janë siguria, liria, rendi, drejtësia dhe mirëqënia[26]. Normalisht, hapësirat detare dhe burimet natyrore oqeanike janë të lidhura ngushtësisht me zhvillimin e këtyre vlerave. Në këtë kontekst, gjatë shekullit XIX dhe XX, për shkak të dhunimit të këtyre vlerave, njerëzimi ka përjetuar momente të vështira dhe kritike. Lufta e Parë Botërore (1914-1918) dhe Lufta e Dytë Botërore (1939-1945), duke qenë se ishin konflikte për sundim, të cilat kishin për qëllim përcaktimin e fatit të sistemit ndërkombëtar, ndikuan thellësisht mbi gjithçka që konsiderohej pjesë e këtij sistemi[27]. Në të dy këto konflikte, pasuritë natyrore oqeanike dhe rrugëkalimet detare luajtën një rol themelor në zhvillimin dhe rezultatet e kësaj lufte. Transporti oqeanik i pajisjeve dhe mjeteve luftarake, armatimit dhe trupave ushtarake, si dhe shfrytëzimi i burimeve natyrore oqeanike për industrinë e luftës, konsideroheshin të një rëndësie të veçantë për palët ndërluftuese në këtë kuadër. Kjo tregonte peshën që zotëronin hapësirat oqeanike dhe e drejta zakonore e detit për sistemin ndërkombëtar. Megjithatë, Lufta e Parë Botërore solli pasoja shumë të rënda për njerëzimin, infrastrukturën dhe ekonominë globale, dhe si rrjedhojë shtetet e sistemit ndërkombëtar e konsideruan shumë të rëndësishme çështjen e reduktimit të rrezikut të shpërthimit të konfliktit të armatosur mes Fuqive të Mëdha. Nxjerrja në dritë e këtyre faktorëve themelorë solli si pasojë edhe një prej zhvillimeve kryesore në MN, siç ishte krijimi i Lidhjes së Kombeve, e themeluar në 1919 për të kontribuar në parandalimin e konflikteve të armatosura dhe ruajtjen e paqes në arenën globale[28].

Rëndësia e vlerave të mësipërme doli në dritë edhe pas Luftës së Dytë Botërore, veçanërisht në vitin 1962, kur kriza kubane e raketave, e cila pasqyroi paqartësitë dhe mangësitë që karakterizonin të drejtën ndërkombëtare zakonore të detit në atë kohë, zbuloi problematikën e madhe që përfaqësonte çështja e luftës bërthamore dhe transportit detar të armatimit bërthamor. Lëvizjet antikoloniale në Azi dhe Afrikë, në vitet 1950–1960, si dhe lëvizjet separatiste në BS dhe Jugosllavi, e bënë të qartë rëndësinë e madhe që vazhdonte të kishte parimi i vetëvendosjes dhe pavarësisë politike. Nga ana tjetër, inflacioni ekonomik i viteve 1970 dhe 1980, i shkaktuar si pasojë e rritjes së menjëhershme dhe të papritur të çmimit të naftës nga

[25] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 40.
[26] Jackson and Sorensen, *Introduction to Internatioanl Relations: Theory and Approaches*, 3.
[27] Micheal L. Dockrill, *Atlas of Twentieth Century World History*, New York: HarperCollins, 1991, 73-84.
[28] Henry Kissinger, *Diplomacia*, Tiranë: Shtëpia Botuese e Lidhjes së Shkrimtarëve, 1999, 295-306.

OPEC dhe vendet eksportuese të naftës, si dhe problemet me flotën detare të anijeve tanker që transportonte naftën, treguan sesi sistemi i ekonomisë botërore mund të paraqesë një kërcënim të konsiderueshëm për mirëqenien dhe sigurinë kombëtare të shteteve[29]. Lufta e Gjirit (1990-91), e Bosnjes (1992-95), dhe e Kosovës në vitin 1999, ishte po ashtu një kambanë alarmi për komunitetin ndërkombëtar në lidhje me rëndësinë që paraqet rendi global dhe respekti për të drejtat dhe liritë themelore të njeriut. Për më tepër, sulmet e armatosura në New York dhe Washington në vitin 2001, nxorrën në plan të parë rrezikun e madh që paraqet terrorizmi ndërkombëtar për SHBA-në dhe shumë shtete të tjera. Janë pikërisht vlerat e rendit ndërkombëtar si liria, siguria, mirëqenia, rendi kombëtar e botëror dhe drejtësia, që janë të mbrujtura thellë në konceptin ligjor dhe moral të shtetit modern, dhe që mendohet të kenë pasur ndikim në MN të shekullit XIX dhe XX.

Një nga mësimet kryesore që ka nxjerrë njerëzimi nga historia e shekullit XX, është rëndësia e një diplomacie dhe politike ndërkombëtare të aftë dhe të pjekur, si dhe ndërtimi i bashkëpunimit jo vetëm me shtetet por edhe organizatat ndërkombëtare dhe ato joshtetërore. Megjithatë, mësimet e nxjerra prej dy luftrave botërore karakterizohen nga një numër pikëpamjesh kontradiktore, të cilat konsiderohen me interes të veçantë për fushën studimore të MN. Dështimi i Marrëveshjes së Mynihut për të penguar ambiciet e Hitlerit në vitin 1938 e ka bërë komunitetin ndërkombëtar të mendojë që vetëm një politikë e jashtme e vijës së ashpër e bashkërenduar me gadishmërinë për të zhvilluar një konflikt të armatosur, do të mund të ndalë shtetin agresor dhe të parandalojë luftën[30]. Duke marrë në konsideratë faktorët e mësipërm, studiuesit e MN nuk kanë arritur të zbulojnë ndonjë formulë politike për të bërë zgjedhjen e duhur, por logjikisht mund të mendohet që politika më e pranueshme do të ishte ajo që sipas rrethanave dhe situatave mbizotëruese në disa raste është e ashpër dhe në raste të tjera pajtuese[31].

Politika ndërkombëtare është karakterizuar nga një rivalitet i ashpër midis bllokut lindor dhe atij të perëndimit gjatë pesëdhjetë viteve të Luftës së Ftohtë. Rivaliteti Lindje-Perëndim, i cili u shfaq qartësisht edhe në hapësirat oqeanike nëpërmjet kërcënimit që paraqesnin forcat detare të shteteve rivale, pasqyroi një ndërthurje të politikave të jashtme agresive dhe njëkohësisht atyre pajtuese. Ky qëndrim bipolar ndikoi në arritjen e një qëndrueshmërie duke shmangur konfliktet mes Fuqive të Mëdha, duke përfshirë dhe luftën bërthamore, rrezik i cili mund të vinte edhe nga anijet dhe nëndetëset amerikane dhe ruse me kapacitete bërthamore. Megjithatë, ky bipolaritet solli rrjedhoja të dëmshme për shtetet e konsideruara si vende të botës së tretë, që u bën shpesh fushë-betejë për interesa kombëtare të shteteve të tjera më të fuqishme. Marrëdhëniet ndërshtetërore kanë arritur një progres të konsiderueshëm vetëm gjatë pjesës së dytë të shekullit XX. Kjo situatë ka ardhur duke u përmirësuar nëpërmjet aplikimit të një diplomacie dhe politike paqësore të zbatuar nga pjesa më e madhe e shteteve të sistemit ndërkombëtar[32]. Kjo nënkupton se edhe mosmarrëveshjet ndërshtetërore lidhur me menaxhimin e çështjeve detare dhe delimitimin e kufijve detarë kanë pasur tendencën e zgjidhjes paqësore.

Nën dritën e këtyre zhvillimeve, studiuesit mendojnë se disiplina e MN ka lindur nga dëshira për të kuptuar dhe parandaluar konfliktet e armatosura ndërmjet shteteve, duke njohur si rrjedhojë rëndësinë e shtetit të pavarur si një aktor shumë i

[29] Jackson and Sorensen, *Introduction to Internatioanl Relations: Theory and Approaches*, 3-4.
[30] Kissinger, *Diplomacia*, 314-15.
[31] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 52.
[32] Wilkinson, *International Relation*, 171.

rëndësishëm në këto marrëdhënie[33]. Si një nga shkollat më të mëdha të mendimit, realizmi, i jep rëndësi të veçantë shtetit si një njësi analitike duke e karakterizuar atë si aktorin themelor në politikën botërore dhe MN[34]. Nga ana tjetër, teoria e liberalizmit, e cila është ndër qasjet teorike themelore të MN, përqëndrohet më shumë në konceptin e të drejtës ndërkombëtare, moralit dhe organizatave ndërkombëtare sesa vetëm te pushteti dhe fuqia, duke i vështruar elementet e mësipërme si themelore në zhvillimin e ngjarjeve ndërkombëtare[35]. Rrjedhimisht, MN bashkëkohore nuk mund të trajtojnë vetëm marrëdhëniet mes shteteve, por duhet të marrin në konsideratë edhe ndikimin e faktorëve dhe subjekteve të tjerë të rëndësishëm, siç janë e drejta ndërkombetare detare, ndërvarësia ekonomike, të drejtat e njeriut, organizatat ndërkombëtare dhe joshtetërore, koorporatat shumëkombëshe, siguria ndërkombëtare, terrorizmi dhe çështje të tjera[36]. Në këtë funksion, MN mund të konsiderohen një disiplinë që trajton marrëdhëniet ndërshtetërore, si dhe ato mes organizatave ndërkombëtare, korporatave shumëkombëshe, etj.

MN rrjedhimisht synojnë të analizojnë dhe të shpjegojnë aspekte të rëndësishme ndërkombëtare si globalizimi, konfliktet ndërkombëtare, sovraniteti shtetëror, siguria ndërkombëtare, sistemi i ekonomisë globale, qëndrueshmëria ekologjike, kontrolli i armëve bërthamore, nacionalizmi, zhvillimi ekonomik ndërkombëtar, financat globale, terrorizmi dhe krimet ndërkombëtare, ndërhyrjet ushtarake të huaja dhe të drejtat e njeriut. Ndër këto aspekte, konfliktet ndërshtetërore detare, regjimi juridik ndërkombëtar i detit dhe mosmarrëveshjet mbi delimitimin e zonave dhe kufijve detarë, konsiderohen gjithashtu çështje themelore dhe tepër kritike për fushën e MN. Kjo i përkufizon MN si një disiplinë që trajton politikën e jashtme dhe çështjet ndërkombëtare mes shteteve në kuadër të sistemit ndërkombëtar, duke përfshirë si rrjedhojë rolin e shteteve, të organizatave ndërkombëtare, të organizmave joqeveritare, të korporatave shumëkombëshe, etj. Në këtë kuadër, marrëdhëniet politike ndërmjet shteteve apo mes shteteve dhe subjekteve të tjera ndërkombëtare përfshijnë një sërë veprimtarish, ndër të cilat mund të përmendim diplomacinë, luftën, marrëdhëniet tregtare, aleancat ndërshtetërore, shkëmbimet kulturore, aderimi në organizata ndërkombëtare, etj.

Një nënfushë e rëndësishme studimore për MN konsiderohet dhe pozita gjeografike e shteteve të ndryshme të sistemit ndërkombëtar. Studiuesit mendojnë se MN zhvillohen në rrethana të përcaktuara gjeografike, të cilat janë rrethana të rëndësishme për t'u njohur me qëllim që të përfitohet një njohje sa më e mirë e fushës së këtyre marrëdhënieve[37]. Në këtë këndvështrim, hapësirat oqeanike, bazuar në pasuritë natyrore që zotërojnë, potencialin e zhvillimit ekonomik që ofrojnë dhe aspektin gjeostrategjik që përfaqësojnë, paraqesin një avantazh të madh për shtetet bregdetare, të cilat janë më të favorizuara ekonomikisht dhe politikisht sesa shtetet jobregdetare. Gjithsesi, për të theksuar idetë kryesore që rrjedhin prej një analize të mirëfilltë në nivel ndërkombëtar të rrethanave gjeografike, përgjithësisht mendohet ndarja e globit në rajone bazë të cilat ndryshojnë nga njëra-tjetra nga numri i shteteve që përmbajnë, si dhe nga kulturat, realitetet gjeografike dhe gjuhët. Ndarja globale Veri-Jug ndërmjet vendeve krahasimisht të zhvilluara veriore dhe atyre shteteve përgjithësisht të pazhvilluara jugore, konsiderohet elementi më i rëndësishëm

[33] Jacinta O'Hagan, *Conceptualizing the West in International Relation: From Spengler to Said*, (New York: Palgrave Macmillan, 2002), 21.
[34] O'Hagan, *Conceptualizing the West in International Relation: From Spengler to Said*, 22.
[35] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 67.
[36] Jackson and Sorensen, *Introduction to Internatioanl Relations: Theory and Approaches*, 3-4.
[37] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 32.

gjeografik në nivelin botëror të analizës. Krahu verior përfshin Amerikën Veriore, Europën Perëndimore dhe atë Lindore, si dhe Rusinë[38]. Krahu jugor logjikisht përfshin Amerikën Latine apo Jugore, Afrikën, Lindjen e Mesme dhe pjesën më të madhe të Azisë, që shpesh emërtohen si vende të botës së tretë, vende në zhvillim ose vende më pak të zhvilluara ekonomikisht.

Një element thelbësor që duhet të merret në konsideratë për të analizuar sa më mirë fushën studimore të MN, është dhe historia. Normalisht, konceptet bazë, faktorët ndërveprues dhe parimet themelore të MN, i kanë rrënjët në thellësi të zhvillimeve historike, duke u mbështetur njëkohësisht edhe në periudhën bashkëkohore. Sistemi ndërkombëtar është kryesisht produkt i qytetërimit perëndimor të përqëndruar në Europë. Duke u zhvilluar në shtetet europiane rreth 300 deri 500 vjet më parë, ky sistem u përhap më vonë në pjesën tjetër të botës, dhe deri në shekullin XX i shndërroi pothuaj të gjitha territoret në mbarë globin në shtete sovrane[39]. Si rrjedhojë, është e rëndësishme të pranohet kontributi thelbësor i traditës europiane për fushën e MN. Megjithatë, traditat e qytetërimeve të tjera botërore që kanë ekzistuar përpara qytetërimit europian kanë rëndësinë e tyre, duke ushtruar ndikimin e tyre në MN, veçanërisht kur mënyrat e veprimit dhe besimit ndërthuren në lojën e ndërveprimit ndërkombëtar[40]. Qytetërimi europian u zhvillua kryesisht prej traditave të Mesdheut Lindor, Romës dhe Greqisë së lashtë (rreth vitit 400 p.e.s.) por edhe nga Egjipti, Mesopotamia, etj[41]. Të gjitha këto qytetërime shfrytëzuan hapësirat dhe burimet natyrore detare për të krijuar supermaci ndaj njëra-tjetrës. Në këtë kuadër, shfrytëzimi i rrugëkalimeve detare të Mesdheut ishin ndër faktorët themelorë që mundësuan zgjerimin e Perandorisë Romake drejt Ballkanit, Azisë dhe Afrikës Veriore, dhe rrjedhimisht ndihmuan në fuqizimin ekonomiko-ushtarak të qytetërimit më të përparuar në periudhën e lashtësisë. Qytetërime mesdhetare hodhën hapa të rëndësishëm drejt sundimit botëror vetëm pas periudhës së Rilindjes, rreth vitit 1500, kur nga ana e humanistëve si Nicolo Machiavelli[42] dhe Guacciardini u rivlerësua literatura e klasikëve grekë dhe romakë[43]. Revolucioni ushtarak i kësaj periudhe, solli edhe krijimin e forcave të armatosura, që duke u pajisur me anije ushtarake filluan të lundrojnë, eksplorojnë dhe të sundojnë pjesë të ndryshme të botës[44].

Nacionalizmi, përkushtimi ndaj interesave të një kombi, konsiderohet një ndër faktorët themelorë në kuadër të zhvillimeve kryesore të politikës ndërkombëtare gjatë shekujve të fundit[45]. Duke marrë në konsideratë faktin që politika konsiderohet një komponent bazë i strukturës ndërvepruese të MN, mund të kuptohet sesa shumë thelbësore karakterizohet çështja e nacionalizmit në marrëdhëniet ndërshtetërore. Kjo është pasqyruar qartë gjatë mosmarrëveshjes ndërkombëtare lidhur me juridiksionin dhe sovranitetin e rajonit oqeanik të Polit të Veriut, ku për arsye të interesave kombëtare, zhvillimeve politike dhe krenarisë nacionaliste Rusia, Kanadaja, SHBA-ja dhe Danimarka janë përfshirë në konflikte të konsiderushme ndërshtetërore, shpeshherë të karakterizuara nga incidente ushtarake, që kanë për qëllim fitimin e të

---

[38] Andrew Boyd, *An Atlas of World Affairs,* 9th ed, (New York: Routledge, 1994), 5-8.
[39] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 36.
[40] Isaac Asimov, *Asimov's Chronology of the World: The History of the World from the Big Bang to Modern Times*, (New York: HarperCollins, 1991), 201-208.
[41] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 38.
[42] Peter E. Bondanella, *Machiavelli and the Art of Renaissance History by Peter E. Bondanella*, (Wayne State University Press, 1973), 17.
[43] Torbjorn L. Knutsen, *History of International Relation Theory,* Second Edition,(Manchester: Manchester University Press, 1997), 46.
[44] Micheal Howard, *War in Europian History*, (New York: Oxford University Press, 1976), 55-61.
[45] Knutsen, *History of International Relation Theory,* 180.

drejtave sovrane mbi burimet natyrore të këtij rajoni të rëndësishëm oqeanik. Koncepti i nacionalizmit në vetvete nuk konsiderohet vetë një forcë e madhe ndikuese që ka ndihmuar kombe të robëruara për fitimin e pavarësisë, por njëkohësisht ka ndikuar gjerësisht edhe në disintegrimin apo shpërbërjen në shtete më të vogla të perandorive ose të federatave shumëkombëshe. Parimi i vetëvendosjes, i cili konsiderohet një mekanizëm ndihmues drejt krijimit të shteteve të reja, nënkupton faktin që populli i cili vështrohet dhe konceptohet si komb, duhet të ketë të drejtën për të formuar shtet në mënyrë që të ushtrojë sovranitetin mbi çështjet e tij. Megjithatë, parimi i sovranitetit vazhdon të mbetet element i rëndësishëm ligjor që mbizotëron mbi nocionin e vetëvendosjes[46].

Për marrëdhëniet ekonomike ndërkombëtare periudha e pas Luftës së Ftohtë mund të karakterizohet si një periudhë e mirëfilltë globalizmi. Globalizmi ka rezultuar të jetë një element shumë i rëndësishëm për fushën studimore të MN për arsye se kontribuon dhe ndikon thellësisht në afrimin, ndërveprimin dhe bashkëpunimin e shteteve të ndryshme të sistemit ndërkombëtar. Në këtë këndvështrim, historia dhe zhvillimet bashkëkohore kanë treguar se hapësirat oqeanike nëpërmjet rrugëkalimeve detare dhe pasurive natyrore që zotërojnë kanë luajtur dhe vazhdojnë të luajnë një rol thelbësor në afrimin dhe komunikimin e shteteve me njëra-tjetrën. Për më tepër, industria detare në ditët e sotme është më e globalizuar se kurrë, duke ofruar një platformë bashkëpunimi ekonomik për të gjitha shtetet, të cilat ndajnë interesa të përbashkëta mbi shfrytëzimin e qëndrueshëm të burimeve natyrore oqeanike.

Periudha pas Luftës së Ftohtë ka nisur fuqishëm dhe kalimi drejt saj ka qenë kohë turbullirash, plot me ndryshime ndërkombëtare dhe mundësi të reja, të cilat vështruar në optikën e zhvillimit ekonomik detar ofrojnë premisa për bashkëpunim[47]. Zhvillimet e kohëve moderne, veçanërisht gjatë shekullit XX dhe XXI, kanë orientuar fushën studimore të MN të përqendrohet më shumë në konceptet bashkëkohore të luftës dhe paqes, të cilat mund të klasifikohen si aspekte të sigurisë ndërkombëtare[48]. Lëvizjet e armatimeve dhe makinerisë ushtarake, përpilimi i traktatave, krijimi i aleancave dhe zgjerimi i aftësive ushtarake, janë temat kryesore që përgjithësisht kanë sunduar fushën studimore të MN prej viteve 1950-1960 dhe deri në ditët e sotme. Pjesa dërrmuese e këtyre aktiviteteve zotërojnë një natyrë të theksuar detare, siç është transporti oqeanik i armatimit ushtarak, krijimi i konventave ndërkombëtare të detit dhe veçanërisht zotërimi i kapaciteteve ushtarake detare, i cili pasqyron një rëndësi të madhe strategjike për shtetet. Në vitet 1990, pas Luftës së Ftohtë, nënfusha e studimeve për sigurimin u zgjerua më tej duke u përqëndruar përtej traditës mbi forcat ushtarake dhe garës së armatimeve bërthamore të superfuqive botërore, testimet e të cilave janë zhvilluar kryesisht nëpër hapësira të izoluara oqeanike. Terrorizmi dhe pirateria detare po ashtu janë kthyer në një problematikë serioze për shtetet, të cilat në mënyrë që të amortizojnë këtë problem analizojnë thellësisht çështjet e sigurisë ndërkombëtare. Këto prirje i kanë zgjeruar kufijtë e sigurisë, ndërkohë që studimi i koncepteve të luftës, përdorimit të armëve konvencionale dhe bërthamore dhe i forcave të armatosura, vazhdon të jetë me interes themelor për fushën e sigurisë ndërkombëtare dhe veçanërisht asaj të detit.

Historikisht, një aspekt shumë i rëndësishëm studimor në kuadër të zhvillimit të fushës së MN është konsideruar edhe industrializmi, i cili mori një hov të fuqishëm në kontinentin europian gjatë shekullit të XVIII-të. Industrializmi lidhet kryesisht me

[46] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*, 231-233.
[47] Max Singer and Aaron Wildavsky, *The Real World Order: Zones of Power, Zones of Turmoil*, (Chatam Nj: Chatam House, 1996), 39-42.
[48] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 19.

shfaqjen e rolit udhëheqës të Britanisë së Madhe në ekonominë botërore, e cila në vitin 1750, përpara revolucionit industrial, ishte ekonomia më e përhapur e botës me një GDP prej rreth 1200 paund për frymë[49]. Menjëherë pas Britanisë procesi i industrializmit u përhap edhe në ekonomi të tjera të përparuara duke u karakterizuar si një fenomen në shkallë botërore[50]. Rreth vitit 1850, Britania sundonte tregtinë botërore jo vetëm sepse zotëronte teknologjin më të avancuar në botë, por edhe për arsye të politikës të saj kombëtare, e cila i jepte përparësi tregtisë së lirë dhe veçanërisht asaj detare. Në fillim të shekullit XX, roli i Britanisë si vendi me ekonominë më të përparuar të botës u zbeh nga rritja e fuqishme ekonomike dhe teknologjike e SHBA-së, e cila filloi të shfrytëzonte transportin detar dhe forcat e saj detare për të rritur kapacitetet ekonomike dhe ushtarake.

Industrializimi i ekonomisë të këtij vendi u përshpejtua nga shtimi i burimeve natyrore e përfituar nga shtrirja territoriale dhe shfrytëzimi i burimeve detare gjatë shekullit XIX. Në këtë këndvështrim, është e rëndësishme të theksohet se procesi i industrializimit ka qenë i lidhur ngushtësisht me supremacinë britanike në hapësirat oqeanike botërore. Anglia ka zotëruar tradicionalisht flotën tregtare dhe ushtarake detare më të fuqishme botërore, e cila ndikoi masivisht në zhvillimin e saj ekonomik dhe kolonizimin e vendeve me burime të pasura natyrore. Aktualisht sistemi i integruar i ekonomisë botërore ka kontribuar në zhvillimin ekonomik kombëtar dhe veçanërisht në fushën e detarisë ka krijuar një bashkëpunim të natyrshëm të shteteve në sistemin ndërkombëtar. Megjithatë, problemet e ekonomisë globale janë shfaqur nëpërmjet krizave periodike dhe rënieve të prodhimit të viteve të fundit në shtete të zhvilluara si Rusia, Japonia, SHBA, Itali, Spanja, Franca etj. Mbi të gjitha, krijimi i një ekonomie kapitaliste botërore ka shtuar konfliktualitetin ndërmjet rajoneve më të pasura dhe atyre më të varfëra të botës. Ndërkohë që SHBA-ja dhe BE-ja gëzojnë një ekonomi të nivelit të lartë, shkalla e varfërisë në vendet afrikane ka rezultuar në një tragjedi të madhe njerëzore[51].

Në ditët e sotme sistemi ndërkombëtar konsiderohet një arenë e mbushur me aktorë të ndryshëm të cilët ushtrojnë veprimtarinë dhe ndikimin e tyre mbi njëri-tjetrin, organizmat ndërkombëtarë, si dhe politikën globale. Historikisht shtetet e pavarura dhe sovrane janë karakterizuar si aktorët kryesorë dhe tradicionalisht të fuqishëm të sistemit ndërkombëtar dhe të MN. Janë pikërisht vendimet dhe veprimtaria e qeverive të këtyre shteteve në marrëdhëniet me qeveritë e shteteve të tjera që trajtohet dhe analizohet kryesisht nga fusha e MN. Si rrjedhojë, mendohet se shtetet përbëjnë subjektet më të rëndësishme dhe njëkohësisht më të fuqishme të këtyre marrëdhënieve në përgjithësi, si dhe të legjislacionit ndërkombëtar në veçanti. Si subjekt i të drejtës ndërkombëtare, shteti konsiderohet një entitet që ka aftësinë të zotërojë dhe të ushtrojë të drejta dhe detyrime në sistemin ndërkombëtar[52]. Në kuadrin e të drejtës së detit, rëndësia e shtetit si aktor është shfaqur dukshëm gjatë krijimit të UNCLOS-it (1982), i cili konsiderohet nga komuniteti ndërkombëtar si kushtetuta e oqeaneve dhe deteve. Ishin pikërisht shtetet anëtare të OKB-së që shprehën vullnetin e tyre për të krijuar një regjim juridik ndërkombëtar të detit, dhe për më tepër ishin ato që ndërmorën një numër negociatash dhe marrëveshjesh të vështira që çuan drejt nënshkrimit dhe hyrjes në fuqi të kësaj Konvente.

[49] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 46.
[50] Douglass C. North and Robert P. Thomas, *The Rise of the Western World: A New Economic History*, (New York: Cambridge University Press, 1973), 87-91.
[51] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 50.
[52] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*, 168.

Koncepti i shtetit modern përfshin aspektin e brendshëm politiko-social, që përfaqësohet nga një aparat shtetëror, një administratë, dhe një bashkësi e organizuar; si dhe aspektin e jashtëm juridiko-ndërkombëtar, që përfaqësohet nga aftësia e shtetit për t'u paraqitur zyrtarisht si aktor ose palë në MN[53]. Aftësitë kryesore të një subjekti juridik ndërkombëtar (shtetit) në kontekstin e efikasitetit të studimeve në MN, përfshijnë aftësinë për të kërkuar të drejtat në bazë të kornizës ligjore ndërkombëtare; për t'iu nënshtruar detyrimeve pjesore ose të plota që burojnë nga e drejta ndërkombëtare dhe për të zotëruar të drejtën e lidhjes së marrëveshjeve ndërkombëtare dhe traktateve të vlefshme, të cilat kanë natyrë detyruese në të drejtën ndërkombëtare[54]. Disa nga karakteristikat kryesore të fillimit të lindjes dhe funksionimit të shtetit mund t'i gjejmë në perandoritë e lashta të Greqisë, Romës, Egjiptit, Kinës dhe Persisë. Sundimtarët e këtyre vendeve rekrutonin grupe zyrtarësh për të zbatuar rregullat dhe ligjet e tyre të brendshme, si dhe mobilizonin forca ushtarake me kohë të plotë me qëllim pushtimin e vendeve të tjera dhe për t'u mbrojtur nga kundërshtarë të brendshëm e të jashtëm. Në këtë kontekst, në pjesën dërrmuese të territoreve të këtyre perandorive mendohet se zbatoheshin në mënyrë efikase kode ligjore komplekse dhe procedura të kodit penal[55]. Mjafton të marrim në konsideratë ndikimin madhor të së drejtës romake në sistemet ligjore të Europës për të kuptuar rëndësinë e këtyre zhvillimeve në lidhje me lindjen e shtetit modern.

Marrëdhëniet ndërmjet qytet-shteteve në Greqinë e lashtë, të pasqyruara mjaft mirë në veprën *Politika* të Aristotelit[56], dhe të qytet-shteteve italiane në periudhën e hershme moderne[57], mendohet të kenë kontribuar thellësisht në lindjen dhe formimin e mëvonshëm të shtetit bashkëkohor. Në shkrimet e tij klasike, Niccolo Machiavelli përshkruan një pamje realiste dhe të mahnitshme të strategjive dhe taktikave të përdorura nga monarkë ose sundimtarë të suksesshëm për të kapur dhe mbajtur pushtetin, si dhe të teknikave të artit të qeverisjes që nevojiteshin për të zhvilluar një politikë të jashtme të suksesshme në përpjekjet e fuqishme konstante dhe rivalitetit ndërmjet qytet-shteteve, principatave dhe republikave në Italinë e epokës së Rilindjes[58]. Ashtu siç edhe është pasqyruar në veprat e këtyre autorëve, në qytet-shtetet italiane dhe në Europën e kësaj periudhe dalin në pah disa nga elementet më të rëndësishme të shtetit modern, siç janë mbizotërimi i sekularizmit mbi jetën fetare, si dhe ndarja e qartë dhe e pakthyeshme mes autoritetit kishtar dhe shtetit, duke krijuar mundësitë për lindjen e një sistemi shtetesh bashkëkohore në të cilin shtetet anëtare kishin rënë dakord parimisht për të njohur të drejtat e njëri-tjetrit lidhur me sovranitetin dhe juridiksionin mbi territoret e tyre.

Origjina e mirëfilltë e sistemit bashkëkohor të shteteve në Europë gjendet në Konferencën e Paqes së Vestfalisë në vitin 1648, e cila shënon fundin e Luftës Tridhjetëvjeçare, një konflikt më përmasa ndërkombëtare që u zhvillua midis Perandorisë së Shenjtë Romake dhe shteteve të fuqishme sovrane si Franca, të cilat kërkonin të siguronin kufijë territorialë të mirëmbrojtur dhe strategjikë[59]. Parë në këtë optikë, pushteti dhe autoriteti i Perandorisë së Shenjtë Romake u kufizua shumë nga

[53] Arben Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* (Botimet Dudaj: Tiranë, 2010), 91-92.
[54] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*. 169.
[55] Knutsen, *History of International Relation Theory,* 18-21.
[56] Aristotle 350 B.C, *Politics,* Translated by Benjamin Jowett, 1994-2009, accessed January 15, 2014, http://classics.mit.edu/Aristotle/politics.html.
[57] Francesco Guicciardini, *Guicciardini Dialogue on the Government of Florence*, edited by Elison Brown, (Cambridge University Press, 1994).
[58] Niccolo Machiavelli, *The Prince by Niccolo Machiavelli*, edited by Mark Musa, (Saint Martin's Press, 1969), 133.
[59] Wilkinson, *International Relations*, 19.

marrëveshjet e arritura në kuadër të Konferencës së Vestfalisë, duke mos u lejuar të mobilizonte forca të armatosura, të shpallte luftë ose paqe dhe të rriste taksat pa marrë më parë pëlqimin e anëtarëve të sistemit të shteteve europiane. Themeli i rëndësishëm sekular me të cilën ishte ndërtuar sistemi i shteteve të reja u riafirmua fuqishëm kur parimi *Cujus region, ejus religio* (feja e sundimtarit bëhet feja zyrtare e shtetit), e shpallur në Augsburg në 1555, u pranua zyrtarisht në Konferencën e Paqes së Vestfalisë[60]. Këto zhvillime të rëndësishme tregonin se konflikti ndërshtetëror në Europë u zhvillua kryesisht për pushtet dhe pushtim territoresh, dhe jo për një mbizotërim të natyrës fetare apo kishtare.

Në realitet, përveç shteteve sistemi ndërkombëtar përbëhet dhe nga aktorë të tjerë të rëndësishëm, siç janë organizatat ndërqeveritare (ONQ), institucione ndërkombëtare jo-qeveritare, korporata shumëkombëshe, madje dhe grupe terroriste, shumica e të cilëve ndërveprojnë me qeveritë e shteteve dhe me vendimet e tyre. Disa nga këta aktorë, bazuar në të drejtën ndërkombëtare, mund të ushtrojnë disa të drejta dhe detyrime në sistemin global. ONQ-të, të cilat klasifikohen si kategori e veçantë e sistemit të organizatave ndërkombëtare, konsiderohen entitete të rëndësishme të sistemit ndërkombëtar. ONQ-të, janë bashkime shtetesh sovrane, që krijohen mbi bazën e marrëveshjes së arritur midis tyre për të realizuar qëllime të caktuara në fusha të ndryshme të natyrës ndërkombëtare[61]. Formimi i ONQ-vë organizohet kryesisht nga qeveritë e shteteve të pavarura dhe sovrane, të cilat bazuar në interesat e tyre kombëtare, bëhen pjesë e marrëveshjeve shumëpalëshe në mënyrë që të mundësojnë marrjen e masave për të përballuar kërcënime dhe sfida ndërkombëtare. Formimi dhe zhvillimi i qëndrueshëm i ONQ-ve, ndikon drejtpërsëdrejti në çështje të rëndësishme të politikës dhe ekonomisë ndërkombëtare, të cilat konsiderohen elemente thelbësore për paqen, sigurinë dhe përparimin ekonomik të shteteve. Në kontekstin e personalitetit juridiko-ndërkombëtar, ONQ-të kanë zotësi juridiko-ndërkombëtare dhe zotërojnë aftësi për të vepruar në shkallë ndërkombëtare, për të fituar dhe gëzuar të drejta, dhe për të marrë përsipër dhe përballuar detyrime ndërkombëtare[62]. IMO është një organizatë e tillë ndërqeveritare ligjformuese, e cila ka si qëllim kryesor menaxhimin e të gjitha çështjeve detare të natyrës ndërkombëtare.

Korporatat shumëkombëshe konsiderohen gjithashtu ndër aktorët kryesorë influencues të sistemit ndërkombëtar dhe MN. Veçanërisht, korporatat e fuqishme ndërkombëtare detare si Maersk dhe Mediterranean Shipping Company S.A, kanë në dispozicion burime financiare të konsiderueshme dhe buxhet financiar vjetor që i tejkalon financat e shumë vendeve të varfëra ekonomikisht, përfshirë edhe atë të shteteve ku strukturat e tyre mund të operojnë. Aktiviteti i veçantë i korporatave, krijon mundësi që këto të fundit të hyjnë në marrëveshje zyrtare jo vetëm me korporata të tjera, por edhe me shtete nga e gjithë bota. Rregulli i përgjithshëm në të tilla raste është që marrëdhëniet e tyre juridike rregullohen nga korniza ligjore kombëtare shtetërore, e cila e vendos shtetin para gjykatës në pozita të barabarta juridike me korporatën[63]. Korporatat shumëkombëshe, janë zhvilluar në mënyrë të shpejtë menjëherë pas Luftës së Dytë Botërore, kur ekonomia globale filloi të rimëkëmbej, dhe padyshim kanë dhënë një kontribut madhor në zhvillimin e nivelit ekonomik ndërkombëtar.

[60] Wilkinson, *International Relations*, 19-20.
[61] Ksenofon Krisafi, *E Drejta e Organizatave dhe Institucioneve Ndërkombëtare,* (Fakulteti i Historisë dhe Filologjisë, 2011), 118.
[62] Krisafi, *E Drejta e Organizatave dhe Institucioneve Ndërkombëtare*, 122.
[63] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*, 184.

Në sistemin ndërkombëtar ekzistojnë edhe aktorë të tjerë joshtetërorë, siç janë organizatat terroriste apo organizatat ushtarako-guerile, të cilat ushtrojnë ndikim në MN. Terrorizmi karakterizohet nga përdorimi sistematik i frikës, kërcënimit dhe forcës fizike për të arritur qëllime të natyrës politike. Aktiviteti terrorist mund të përdoret si një mekanizëm i vetëm ose si pjesë integrale e një fushate të armatosur që përfshin edhe shfrytëzimin e armatimit bërthamor. Veçanërisht, transporti detar konsiderohet shumë i rrezikuar lidhur me lëvizjen e armëve bërthamore për arsye të madhësisë dhe strukturës së ndërlikuar që disponojnë anijet moderne në ditët e sotme. Nga ana tjetër, edhe portet detare janë të ekspozuara skajshmërisht ndaj transportit dhe përdorimit të armëve bërthamore për shkak të kompleksitetit infrastrukturor që pasqyrojnë dhe trafikut të madh të anijeve që i vizitojnë ato. Kjo metodë luftarake, mund të përdoret nga minoritete të pafuqishme dhe të dëshpëruara, nga shtete të ndryshme si një instrument i politikës së jashtme dhe të brendshme, si dhe nga grupe paramilitare gjatë fushatave luftarake. Terrorizmi nuk konsiderohet si filozofi apo lëvizje, por është një metodë për të plotësuar objektiva të caktuara politike. Terrorizmi modern është një fenomen në rritje për arsye të reagimit të dobët të shteteve dhe organizmave ndërkombëtar lidhur me këtë çështje[64].

Një shembull tipik i terrorizmit global është organizata terroriste Al-Qaeda, e cila ka kryer një numër të madh aktesh terroriste në botë gjatë dy dekadave të fundit. Në këtë kuadër, terrorizmi ndërkombëtar detar është shfaqur në ditët e sotme si një kërcënim serioz për shtetet dhe sistemin ndërkombëtar. Këtu mund të përmendim rrëmbimin e anijes *Achile Lauro* në vitin 1986 në detin Mesdhe, shpërthimin e fregatës amerikane *USS Cole* në vitin 2002 në Jemen, si dhe hedhjen në erë të anijes tanker me flamur francez *Limburg* në Gjirin e Adenit në të njëjtën periudhë, për të kuptuar kërcënimin dhe rrezikshmërinë që paraqet terrorizmi detar aktualisht. Në ditët e sotme rëndësia e veprimtarisë së aktorëve joshtetërorë të sistemit ndërkombëtar nuk mund të anashkalohet apo të injorohet plotësisht. Shtetet konsiderohen aktualisht aktorë shumë të rëndësishëm në arenën globale, por po aq thelbësor është dhe roli i organizatave ndërkombëtare apo fenomeneve të tjera joshtetërore. Në këtë këndvështrim, duhet të marrim në konsideratë faktin që ishin pikërisht këto organizata joshtetërore të natyrës ushtarake apo terroriste, të cilat arritën të marrin pushtetin në Rusi në vitin 1917, në Kinë në vitin 1949, në Indi në vitin 1948, si dhe në Iran në vitin 1979[65]. Për më tepër, ishte pikërisht një organizatë ndërkombëtare e fuqishme joshtetërore, ajo që zhvilloi sulmet terroriste në shtator të vitit 2001 në New York, SHBA. Si rezultat i këtyre sulmeve të Al Qaeda-s u shpall dhe lufta globale kundër terrorit, lufta në Irak, si dhe konflikti i armatosur në Afganistan.

[64] Wilkinson, *International Relations*, 89-90.
[65] Wilkinson, *International Relations*, 97.

KREU I PARË

E DREJTA E DETIT: ZHVILLIMET HISTORIKE DHE NOCIONI JURIDIK

1.1 E drejta zakonore dhe praktikat detare në lashtësi

E drejta ndërkombëtare e detit, parë nga këndvështrimi historik dhe juridik, mendohet të jetë zhvilluar paralelisht me të drejtën ndërkombëtare në përgjithësi, e cila është krijuar si pasojë e zhvillimit të praktikave politike, diplomatike dhe ushtarake në kuadër të marrëdhënieve ndërshtetërore në Europën e periudhës moderne të historisë. Pavarësisht këtij qëndrimi, historianët dhe studiuesit kanë zbuluar të dhëna arkeologjike dhe historike, të cilat dëshmojnë se nocioni i të drejtës së detit, në kuptimin e përgjithshëm të termit, i cili përfshin edhe të drejtën ndërkombëtare private, mendohet ta ketë prejardhjen nga zhvillimet historike të periudhës së hershme të lashtësisë. Gjetja e rrënjëve të lashta të së drejtës zakonore detare me natyrë juridike private, konsiderohet një element thelbësor lidhur me studimin e të drejtës ndërkombëtare publike të detit në tërësi. Kjo vjen për arsye se analiza studimore e zakoneve, normave, traditave dhe praktikave detare të qytetërimeve të lashta, mund të ndihmojë në kuptimin e formimit të legjislacionit detar në përgjithësi. Për më tepër, nocioni themelor i këtyre normave zakonore detare të lashta, përmban parimet juridike bazë të rregullimit të marrëdhënieve ndërshtetërore gjatë asaj periudhe, të cilat normalisht mund t'i shërbejnë zhvillimit dhe konsolidimit të mëtejshëm të së drejtës ndërkombëtare publike të detit. Marrëdhëniet ndërkombëtare normalisht janë zhvilluar njëkohësisht me komunitetet e lashta politike, që në atë kohë përfaqësoheshin kryesisht nga qytet-shtetet greke dhe romake. Pavarësisht se këto marrëdhënie fillimisht konsideroheshin të kufizuara, të pazhvilluara mirë dhe primitive, situatat politike dhe ushtarake të kohës diktonin një nevojë të paevitueshme për komunitetet politike greko-romake të krijonin norma zakonore për rregullimin e marrëdhënieve të ndryshme të natyrës juridike private dhe publike ndërmjet tyre, e cila rrjedhimisht pasqyron krijimin e nocionit primitiv të së drejtës ndërkombëtare[66].

E drejta zakonore detare e hershme pasqyron traditat, praktikat dhe zakonet e lashta, të cilat janë zhvilluar si rezultat i aktiviteteve dhe veprimtarisë njerëzore në hapësirat detare dhe oqeanike në pjesë të ndryshme të botës. E drejta zakonore e detit, e cila mendohet të ketë zotëruar në periudhën e lashtësisë më shumë natyrë juridike të karakterit privat dhe tregtar[67], duhet të jetë zhvilluar nga traditat dhe zakonet e tregtarëve dhe detarëve të lashtë fenikas, grekë, romakë, babilonas, etj[68]. Bregdeti mesdhetar veçanërisht, është banuar gjatë periudhës së lashtësisë nga komunitete politiko-shoqërore, të cilat janë karakterizuar nga zhvillimi i marrëdhënieve të mirëfillta tregtare në hapësirat detare, duke pasqyruar njëkohësisht edhe një nivel të lartë intelektual për kohën. Njëkohësisht me zhvillimin e veprimtarive dhe konflikteve detare të natyrës tregtare dhe private, marrëdhëniet ndërkombëtare të periudhës së

[66] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 5.
[67] Mukherjee, *Maritime Legislation*, 11.
[68] Bruce Farthing and Mark Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, Third Edition, London: Bussines on Shipping Series, 1997, 2-5.

lashtësisë, karakterizoheshin dhe nga konfliktet e armatosura tokësore dhe detare që zhvillonin shtetet skllavopronare për zotërimin e territoreve, pasurive dhe fuqisë punëtore, me qëllim vendosjen e hegjemonisë politike ndaj komuniteteve të tjera. Meqenëse mjetet e komunikimit ishin shumë të kufizuara gjatë asaj kohe, edhe marrëdhëniet ndërmjet shteteve të lashta normalisht ishin shumë të kufizuara. Rrjedhimisht, gjatë periudhës së lashtësisë nuk ka ekzistuar një regjim zakonor i unifikuar i të drejtës ndërkombëtare të detit, por në rajone të ndryshme gjeografike, siç ishte pellgu mesdhetar, ishin formuar qendra të veçanta të jetës ndërkombëtare[69].

Zhvillimet historike të lashtësisë kanë hedhur dritë mbi artin e shkëlqyer detar të qytetërimeve të lashta mesdhetare të Fenikës, Kretës, Rodosit, Egjiptit, Greqisë, Kartagjenës, Ilirisë dhe Romës. Megjithatë, duke përjashtuar sistemin ligjor romak, qytetërimet e tjera të lashta nuk mendohet të kenë lënë gjurmë të rëndësishme mbi të drejtën zakonore detare që zotëronin, e cila duhet të ketë humbur përgjithësisht edhe vlerat e saj fillestare gjatë rrugëtimit të vështirë drejt epokës moderne të njerëzimit, e pasqyruar veçanërisht në Europën e pas shekullit XVII. Në këtë këndvështrim, ndoshta mund të supozojmë se pjesa dërrmuese e këtyre vlerave konceptuale të natyrës ligjore është zhdukur nën rrënojat e qytetërimeve të lashta, të cilat janë shkaktuar si rezultat i zhvillimeve historike të Epokës së Errët, ose mund të kenë humbur shkëlqimin si pasojë e ndikimit të rrjedhës së vrullshme dhe dinamike tremijëvjeçare të historisë së qytetërimit botëror.

Në fushën akademike, ekzistojnë autorë të cilët mendojnë se tregtia detare për herë të parë ka lulëzuar ndër civilizimet e lashta të Indisë dhe Lindjes së Mesme që në mijëvjeçarin II dhe III p.e.s., periudhë në të cilën popujt e Harappas dhe të Mohenjodaros zhvillonin marrëdhënie tregtare në hapësirat ujore të Gjirit Persik dhe të detit Arabik me popujt e lashtë të sumerëve dhe akadëve, të cilët shtriheshin në pellgun ndërmjet lumenjve Tigër dhe Eufrat[70]. Studiuesi Anand, në këtë kontekst, thekson se ekzistojnë prova bindëse se tregtia detare në Oqeanin Indian, veçanërisht aktiviteti ndërmjet porteve indiane të Guajatit dhe Babilonisë, ka qenë mjaft e përhapur që para viteve 600 p.e.s. Ai nënvizon se gjatë periudhës të sundimit të perandorit Chandragupta Maurya (321-291 p.e.s.), u konsiderua një element i nevojshëm krijimi i Këshillit të Detit, i cili trajtonte çështjet me natyrë detare, si dhe u shkruajt teksti më i rëndësishëm për atë kohë, i quajtur *Arthasastra i Kautilya-s*, autori i të cilit i kushtoi një pjesë të mirë të këtij teksti, çështjeve të detarisë dhe sektorit të anijerisë në perandorinë e hinduve[71]. Sipas Mukherjee, marrëdhëniet e pasura tregtare të zhvilluara në Oqeanin Indian midis hinduve dhe popujve të tjerë të lashtë të rajonit, mund të tregojnë se qytetërimi hindu ka zotëruar mirë artin e detarisë dhe atë të tregtisë detare, dhe rrjedhimisht duhet të ketë përdorur kode zakonore të detit, si p.sh. Kodi Detar i Manusë, të cilat merreshin me rregullimin e këtyre marrëdhënieve tregtare dhe me çështje të tjera të natyrës detare[72].

Pavarësisht këtij qëndrimi, historianët nuk kanë gjetur të dhëna të dokumentuara, të cilat mund të dëshmojnë ekzistencën e kodeve detare ndër popujt hindu në këto periudha historike apo prehistorike[73]. Të dhënat më të hershme në lidhje me ekzistencën e të drejtës zakonore të detit, hedhin dritë mbi Kodin Babilonas të

[69] Mukherjee, *Maritime Legislation,* 35.
[70] Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 2nd Edition, Vol 1, (St.Paul, Minn., West Publishing Co., 1994), 3.
[71] R.P.Anand, *Origin and Develoment of the Law of t he Sea* (Martinus Nijhoff Publishers, 1983), 12.
[72] Mukherjee, *Maritime Legislation,* 11-15.
[73] Edgar Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law,* (Toronto: Lexington Books, 1981), 2.

Hamurabit, i cili daton në periudhën midis viteve 2000 dhe 1600 p.e.s[74]. Kodi mendohet të përmbante rregulla mbi përplasjet e anijeve në det, si dhe për huazimin e mjeteve detare të asaj kohe. Disa historianë mendojnë se këto rregulla detare mund të paraqesin një formë të kodifikuar të traditave, praktikave dhe zakoneve të lashta detare të popullit të Sumerëve, i cili është karakterizuar nga një zhvillim i admirueshëm për kohën[75]. Gjatë fundit të mijëvjeçarit të II dhe fillimit të mijëvjeçarit I p.e.s., egjiptianët, kartagjenasit, fenikasit dhe grekët mendohet të kenë mbizotëruar në hapësirën detare të Mesdheut. Egjiptianët megjithëse janë karakterizuar ndër popujt me traditën më të lashtë në fushën e detarisë, nuk kanë arritur të lënë gjurmë ose të dhëna të dokumentura mbi rregullat, traditat dhe zakonet e tyre detare. Shkëlqimi i artit të detarisë te egjiptianët duhet të jetë errësuar mjaftueshëm nga zhvillimi i madh i tregtisë dhe i luftrave detare nga popuj të tjerë të lashtë të rajonit mesdhetar. Kartagjena dhe Athina janë konsideruar ndër qytetërimet e lashta më të përparuara në pellgun e Mesdheut, të cilët dalloheshin në artin e lundrimit dhe marrëdhëniet tregtare detare. Veçanërisht athinasit, të cilët konsiderohen si fuqia më e madhe detare e lashtësisë, kryenin lundrime të gjata në det, duke zhvilluar marrëdhënie tregtare të shpeshta me kolonitë greke të Azisë të Vogël, të Hellespotit, të Siçilisë, të Italisë, dhe me grekët e tjerë të ishujve të Egjeut[76]. Ndoshta kanë qenë pikërisht këto zhvillime në fushën tregtare e të lundrimeve detare, të cilat kanë ushtruar ndikimin e tyre që gjuha greke të përhapej në shumë komunitete mesdhetare.

Fenikasit, nga ana tjetër, krijuan rregulla, zakone dhe tradita të mirëfillta detare, të cilat sipas autorëve kanë mbijetuar në shekuj dhe mendohet të jenë përdorur si koncepte bazë për një pjesë të legjislacionit detar bashkëkohor[77]. Këto rregulla detare të fenikasve nuk kanë mbijetuar në formë të dokumentuar, por ekzistenca e tyre është provuar nga traditat dhe zakonet detare të trashëguara në shekuj[78]. Mënyra e tyre e zhvillimit të tregtisë është konsideruar e sofistikuar për kohën dhe historianë të caktuar kanë nxjerrë përfundimin se niveli i zhvillimit të detarisë nga ana e fenikasve nuk do të mund të ekzistonte pa prezencën e një sistemi ligjor zakonor detar[79]. Fuqia detare e fenikasve në rajonin e Mesdheut mendohet të ketë zgjatur për pothuajse një mijë vjet. Gjatë mijëvjeçarit të fundit p.e.s., ata pushtuan ishullin e Qipros, krijuan vendbanime në ishullin e Maltës dhe në Spanjë, si dhe themeluan qytetin e Kartagjenës në Afrikën Veriore[80]. Nën dritën e këtyre zhvillimeve, edhe pse qytetërimet e lashta të përmendura më lart janë karakterizuar nga tradita, zakone, praktika dhe ndoshta rregulla të mirëfillta zakonore të profilit detar, studiuesit kanë parashtruar qëndrimin se nuk ekzistojnë prova bindëse që këto elemente zakonore të natyrës juridike të fenikasve, athinasve, egjiptianëve dhe hinduve, të jenë përdorur si nocione themelore juridike në drejtim të formimit të së drejtës ndërkombëtare zakonore të detit të kodifikuar nga shtete europiane në periudhën moderne të historisë botërore dhe veçanërisht asaj europiane[81].

Me rënien graduale të fuqisë detare të fenikasve, qytet-shtetet greke filluan të mbizotëronin në hapësirën detare të Mesdheut. Historianët mendojnë se rreth vitit 400

[74] Mukherjee, *Maritime Legislation,* 11.
[75] Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 1.
[76] James Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law,* (Lonan Institute: Lecture 42, 2003-2013), accesed January 25, 2014, http://www.lonang.com/exlibris/kent/kent-42.htm.
[77] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, 2.
[78] Mukherjee, *Maritime Legislation,* 11.
[79] C.S. Lobingier, "The Maritime Law of Rome", *Juridical Review* 47, (1935): 2.
[80] Mukherjee, *Maritime Legislation,* 11.
[81] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law,* Lecture 42.

p.e.s., grekët kishin krijuar rregulla zakonore detare, të cilat trajtonin jo vetëm çështje të natyrës substanciale, si p.sh. shpëtimi i detarëve të mbijetuar nga mbytja e anijeve dhe problemet që lindnin nga kontratat detare; por edhe çështje të natyrës proceduriale, si p.sh. juridiksioni që zotëronin gjykatat detare, etj[82]. Gjatë kësaj periudhe, në qytet-shtetin e Athinës u krijuan gjykata të posaçme, të cilat ishin të organizuara me rregulla dhe procedura të mirëfillta për të gjykuar çështje të ndryshme detare, si zgjidhje kontratash detare dhe konfliktet midis tregtarëve dhe detarëve[83]. Gjykatat detare të Athinës karakterizoheshin nga rigoroziteti, pavarësia institucionale dhe shpejtësia e gjykimit të çështjeve[84]. Grekët e lashtë kanë qenë të angazhuar në praktika të rëndësishme detare, siç janë siguracioni detar për anijet *(foenus nauticum)* dhe dhënia e huasë për blerjen e ngarkesës detare dhe për ndërtimin apo rikonstruksionin e anijeve, të cilat kanë qenë objekt gjykimi i gjykatave detare të Athinës[85]. Në këtë kontekst, autorë të ndryshëm mendojnë se edhe në Indinë e vitive 900 p.e.s., mund të gjenden rregulla dhe zakone detare të natyrës tregtare të ngjashme me rregullat detare greke, të cilat mendohet të jenë të përmbledhura në Kodin Detar të Manusë, e shkruar përafërsisht në të njëjtën periudhë kohore[86]. James Reddie, në veprën e tij *Historia e Ligjeve të Tregtisë Detare,* thekson se e drejta zakonore detare e hinduve, e pasqyruar në Kodin Detar të Manusë, i përkthyer nga Sir William Jones dhe publikuar në vitin 1796, parashikonte rregulla të kontratave detare të *foenus nauticum* (siguracion për anijet)[87]. Megjithatë, në ndryshim nga fenikasit, sikurse u përmend dhe më lart, ekzistenca e një kodi zakonor detar nga populli i lashtë hindu konsiderohet nga shumë historianë si një hipotezë, e cila nuk qëndron në themele të forta shkencore dhe arkeologjike apo dokumente të besueshme historike.

Rreth të njëjtës periudhë kohore me zhvillimet historike të qytet-shteteve greke, veçanërisht ndërmjet shekullit IV dhe atij I p.e.s., pjesa perëndimore e Gadishullit Ballkanik, u karakterizua nga një lulëzim i përkohshëm i mbretërive ilire. Ilirët konsideroheshin nga autorët e lashtë, si Polibi, Tit Livi dhe Appiani, si një popull luftarak, i fortë dhe i sigurt në fuqinë detare dhe tokësore që zotëronte, i cili karakterizohej nga tradita, praktika dhe zakone të mirëfillta në fushën e detarisë dhe ndërtimin e anijeve[88]. Polibi, referuar zhvillimeve historike në prag të Luftës së Parë Iliro-Romake (229 p.e.s.), citohet të ketë theksuar se Agroni, mbreti i ilirëve dhe i biri i Pleuratit, zotëronte një fuqi detare dhe tokësore shumë herë më të madhe nga ajo që kishin pasur mbretërit e mëparshëm të Ilirisë[89]. Gjatë zhvillimeve politiko-ushtarake të mbretërisë së Agronit në kuadër të aleancës dhe paktit iliro-maqedonas, Polibi thekson se mbështetur në premtimin e dhënë maqedonasve, Agroni dërgoi një flotë detare ilire të përbërë prej 100 anijesh të quajtura *lembi* me 5000 luftëtarë ilirë në bord, kundër ushtrisë greke të etolëve, të cilët mbanin të rrethuar kryeqytetin e Akarnanisë, Medionin, vendndodhja e të cilit gjendet në Gjirin e Ambrakisë, Greqia Veriperëndimore. Teuta, pasardhësja në fronin mbretëror ilir pas vdekjes së Agronit, mbështetur në fuqinë e madhe detare që zotëronte, dërgoi flotën e saj luftarake në një ekspeditë ndëshkuese përgjatë bregdetit jonian, duke arritur të pushtojë Korfuzin dhe

[82] Lobingier, "The Maritime Law of Rome", 3.
[83] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law*, Lecture 42.
[84] Edward E. Cohen, *Ancient Athenian Maritime Courts* (Princeton University Press, 1973), 8.
[85] James Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce* (William Blackwood & Sons: Edinburgh & London, 1841), 54.
[86] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 492-93.
[87] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 482.
[88] John Wilkes, *The Illyrians* (Oxford, UK: Blackwell, 1996), 175.
[89] Neritan Ceka, *Ilirët*, (Shtëpia Botuese ILAR, Tiranë, 2002), 102.

të mposhtë flotën greke të Akeanëve në betejën detare të Paksit në vitin 229 p.e.s.[90]. Të dhëna historike të përshkruara nga Polibi, tregonin nivelin e lartë që zotëronin ilirët jo vetëm në artin e detarisë dhe ndërtimin e anijeve, por njëkohësisht edhe në aspektin luftarako-detar, si një faktor themelor lidhur me zhvillimin dhe konsolidimin e qytetërimeve të lashta.

Sipas Wilkes, romakët në prag të konflikteve të armatosura me ilirët, merrnin masa të rrepta ushtarako-detare, për arsye se fuqia e ilirëve qëndronte në flotën e tyre detare[91], e cila zotëronte anije të shpejta dhe shumë të manovrueshme, të ndërtuara me mjeshtëri nga fiset ilire të ardianëve dhe liburnëve, dhe konsiderohej një forcë detare e vështirë për t'u mposhtur. Mbizotërimi që kishin ilirët në hapësirën ujore të detit Adriatik dhe pjesërisht të detit Jon në lidhje me zhvillimin e aktivitetit luftarak dhe tregtisë detare, mendohet të ketë qenë pikërisht shkaku kryesor i ndërhyrjes ushtarake të Romës në Iliri[92]. Agroni dhe Teuta nuk ishin sundimtarët e vetëm ilirë të cilët kapacitetet e fuqishme detare i shfrytëzonin si mekanizma në shërbim të shtetit të tyre. Dhimitër Fari dhe Skerdilaidi, mbretër ilirë, të cilët kanë sunduar në periudha të mëvonshme kohore, para Luftës së Dytë Iliro-Romake (219 p.e.s.), përmenden të kenë zhvilluar lundrime të gjata dhe të vështira përgjatë bregdetit grek me një flotë detare të përbërë prej 90 anijesh lembi, duke arritur të pushtonin apo të digjnin disa qytet-shtete greke[93]. Një tjetër element i rëndësishëm, i cili tregon nivelin e lartë të detarisë që zotëronin ilirët është edhe përshkrimi që jepet nga Wilkes, kur në fund të Luftës së Tretë Iliro-Romake, në vitin 168 p.e.s., mbretit Gent të Ilirisë, ndër të tjera, iu sekuestruan 220 anije lembi, të cilat u dhuruan nga romakët për banorët e Korfuzit, Apollonisë dhe Dyrrahut, si shpërblim për mbështetjen e ofruar prej tyre gjatë luftës që zhvilluan në Iliri[94].

Polibi, lidhur me aftësinë e ilirëve në fushën e detarisë, thekson se ilirët e fisit të ardianëve lundronin me një mjet detar të quajtur *lembi*, një anije e vogël me një direk të lartë në qendër, e shpejtë dhe me një rresht vozitësish, e cila mund të mbante në bord mbi pesëdhjetë ushtarë[95]. Ai vazhdon më tej duke nënvizuar se lembit kishin një strukturë të mirë ndërtimi dhe konsideroheshin anije shumërolëshe, sepse mund të mbanin një ngarkesë të madhe me qëllimin kryesor për të zhvilluar tregti detare. Janë pikërisht këto anije, emblema e të cilave është gjendur në monedhat e bronxit të mbretit Gent, të prera gjatë periudhës 180-168 p.e.s., në qytetin e Shkodrës, me mbishkrimin *liburnae* dhe *scodrinion*[96], të cilat tregojnë rëndësinë e madhe që pasqyronte detaria në Iliri. Ashtu sikurse edhe qytetërimet e tjera të lashta të Mesdheut, bregdeti ilir gjatë kësaj kohe karakterizohej nga një numër i madh qytetesh bregdetare dhe portesh, si Lissus (Lezha), Nutria (nuk dihet vendndodhja), Scodrea (Shkodra), Kotori, Ulqini, Rizoni etj, të cilat zhvillonin marrëdhënie tregtare detare me kolonitë greke përgjatë bregdetit ilir, si dhe me qytetet e tjera ilire në brigjet veriperëndimore të Gadishullit Ballkanik.

Përshkrimi i mësipërm i disa prej elementeve kryesore që karakterizonin botën detare të ilirëve, ndoshta tregon se aktiviteti i tyre i pasur luftarak dhe tregtar në detin

[90] Ceka, *Ilirët*, 104.
[91] Wilkes, *The Illyrians*, 171.
[92] Wilkes, *The Illyrians*, 171.
[93] Ermal Xhelilaj, "Arti Detar në Lashtësi-Ilirët", *Buletini i Shkencave Shoqërore i Universitetit të Elbasanit* XVI (2012/2): 175.
[94] Wilkes, *The Illyrians*, 175.
[95] Skënder Anamali et al, *Historia e Popullit Shqiptar – Ilirët, Mesjeta dhe Shqipëria nën Perandorinë Osmane*, Vol I, (Tiranë: Botimet Toena, 2002), 133.
[96] Ceka, *Ilirët*, 139.

Adriatik dhe atë Jon, nuk duhet të jetë mundësuar në mungesë të një kodi zakonor detar nga ilirët, i cili edhe pse nuk është zbuluar në formë të kodifikuar, nuk nënkupton domosdoshmërisht mosekzistencën e tij, e cila mund të jetë trashëguar, ashtu sikurse edhe në rastin e fenikasve, nëpër epoka kohore nga breza ilirësh. Një evidencë historike në mbështetje të kësaj pikëpamjeje, mund të jetë përgjigjja zyrtare e Teutës në vitin 229 t.e.s., në prag të Luftës së Parë Iliro-Romake, ndaj ankesës së ambasadorëve romakë, të cilët shprehën shqetësimin e tyre mbi aktivitetin detar të anijeve ilire kundër flotës romake në detin Adriatik. Teuta citohet t'u ketë premtuar ambasadorëve se:

> *.....asnjë njësi e forcave mbretërore ilire nuk do të kryejë ekspedita ndëshkimore kundër forcave romake; por nga ana tjetër ajo (Teuta) e kishte të pamundur t'i jepte fund traditës dhe zakonit të lashtë ilir për të zhvilluar aktivitete detare të natyrës private në hapësirat detare pranë brigjeve të Ilirisë, duke përfshirë këtu edhe piraterinë*[97].

Në lidhje me citatin e mësipërm, ambasadori romak L. Korunkanius mësohet ta ketë paralajmëruar Teutën, duke u përgjigjur se *.....për së shpejti ata (romakët) do ta detyronin atë (Teutën) të ndreqte ligjet mbretërore të ilirëve*[98]. Wilkes e mbështet këtë tezë kur shkruan se një prej ambasadorëve romakë i premtoi Teutës se Roma *do ta detyronte atë të ndreqte rregullat ekzistuese ndërmjet sovranit dhe subjekteve të tij në Iliri*. Sipas Polibit, ishte pikërisht përgjigjja cinike e ambasadorit romak arsyeja kryesore që Teuta, duke shkelur të drejtën e lashtë zakonore diplomatike, urdhëroi vrasjen e një prej delegatëve romakë gjatë udhëtimit të tyre për në Romë[99].

Pavarësisht se argumentet e mësipërme mund të mos konsiderohen të mjaftueshme për të vërtetuar plotësisht ekzistencën e të drejtës zakonore të detit ndër ilirët, zhvillimet historike gjatë periudhës të mbretërive të fuqishme ilire, si ajo e Bardhylit, Glaukisë, Pleuratit, Pirros së Epirit, Agronit, Teutës, Dhimitër Farit, Skerdilaidit, Gentit, dhe Ballaios, ndërmjet shekujve V dhe I p.e.s., në shtetet e të cilëve aktiviteti tregtar detar dhe flota ushtarake detare qëndronin në themel të veprimtarisë funksionale shtetërore dhe ushtarake, mund të jetë një tregues i rëndësishëm në lidhje me mundësinë e ekzistencës së kësaj të drejte zakonore të detit në Iliri. Në mbështetje të këtij qëndrimi, Wilkes shprehet se mbretëria ilire, gjatë periudhës të sundimit të Agronit, Teutës dhe Gentit, ndërmjet shekullit III dhe atij II p.e.s., karakterizohej nga rregulla shtetërore dhe politike të reja dhe të konsoliduara, me anën e të cilave mundësohej funksionimi dhe efikasiteti i aparatit shtetëror ilir[100].

Po ashtu, pikëpamja e mësipërme mbështetet edhe në faktin që qytetet ilire të kësaj periudhe, karakterizoheshin nga një organizim politik mbi bazën e federalizmit, ku qyteti kryesor dhe kështjellat në varësi formonin një koinon ose njësi organizative autonome, në krye të së cilit qëndronte strategu. Koinoni kishte organe që zgjidheshin çdo vit nga eklesia, e cila krijonte këshillin legjislativ që nxirrte vendime dhe norma që zbatoheshin nga nëpunës që quheshin prytan[101]. Mbretëria Ilire e Gentit, citohet të ketë zotëruar rregulla të shkallës hierarkike duke u paraqitur me tipare të qarta të një monarkie të tipit helenistik, ku mbreti ishte kryekomandanti i ushtrisë dhe flotës detare dhe pushteti i tij nuk kufizohej nga asnjë organ tjetër[102]. Anëtarët e veçantë të

---

[97] Wilkes, *The Illyrians,* 159.
[98] Ceka, *Ilirët,* 104.
[99] Wilkes, *The Illyrians,* 160.
[100] Wilkes, *The Illyrians,* 156.
[101] Anamali et al, *Historia e Popullit Shqiptar – Ilirët, Mesjeta dhe Shqipëria nën Perandorinë Osmane,* 82.
[102] Anamali et al, *Historia e Popullit Shqiptar – Ilirët, Mesjeta dhe Shqipëria nën Perandorinë Osmane,* 133.

familjes mbretërore përbënin dhe këshillin kryesor drejtues të mbretërisë, ndërsa miqtë e mbretit zotëronin detyra me përgjegjësi në punët e shtetit. Megjithatë, këto argumente nuk mund të vërtetojnë tezën nëse e drejta zakonore ilire e detit mund të ketë kontribuar në formimin e ndonjë sistemi ligjor zakonor të qytetërimeve më të përparuara mesdhetare, përjashtuar faktin që për shkak të konstruksionit të mirë të anijeve ilire dhe aftësisë detare të ardianëve dhe liburnëve, me urdhër të Romës, anijet liburne (*liburnae)* dhe detarë ilirë, pas pushtimit romak të Ilirisë në vitin 168 p.e.s., iu bashkëngjitën flotës detare romake[103].

Gjatë periudhës kulmore të historisë të qytetërimit të Greqisë së lashtë, ishulli i Rodosit, vendndodhja e të cilit gjendet në juglindje të detit Egje, u zhvillua si qendër e rëndësishme e tregtisë dhe aktiviteteve detare të rajonit. Banorët e ishullit të Rodosit, konsideroheshin tregtarë dhe detarë të aftë për kohën. Ishulli i Rodosit gjatë kësaj periudhe u kthye në një qendër të fuqishme të tregtisë detare në detin Egje, dhe arriti kulmin e prosperitetit dhe të zhvillimit të tij rreth shekullit III p.e.s[104]. Kent, në shkrimet e tij, thekson se banorët e Rodosit konsiderohen populli më i hershëm i cili krijoi, përpiloi dhe kodifikoi sistemin e parë të rregullave zakonore të detit, duke mbizotëruar në fushën e detarisë që në shekullin IX p.e.s[105]. Shteti i Rodosit mendohet të ketë krijuar dhe përpiluar të parën paketë legjislative zakonore të detit, të njohur në histori si *Kodi Detar i Rodosit*. Pjesa dërrmuese e të drejtës zakonore të detit e zbatuar nga qytet-shtetet greke, përfshirë dhe rregullat zakonore detare të Athinës, mendohet të jenë mbështetur në Kodin Detar të Rodosit[106]. Paralelisht me përparimin e traditës detare në Greqinë e asaj kohe, u zhvillua dhe qyteti bregdetar i Aleksandrisë, i cili konsiderohej një qendër e rëndësishme e aktivitetit dhe tregtisë detare në Mesdhe[107].

Kodi Detar i Rodosit, mendohet t'i jetë bashkëngjitur sistemit ligjor romak gjatë periudhës së lulëzimit të kësaj perandorie, dhe ka mizotëruar në hapësirën ujore të Mesdheut gjatë periudhës Bizantine[108]. Anand e mbështet këtë qëndrim duke theksuar se në shekullin II dhe III p.e.s., Rodosi i kodifikoi praktikat dhe zakonet e detit në një përmbledhje të quajtur Ligjet Detare të Rodosit, të cilat mendohen të kenë ndikuar jo vetëm në krijimin e të drejtës zakonore romake të detit dhe asaj bizantine, por kanë hedhur themelet e para në drejtim të ndërtimit të legjislacionit detar bashkëkohor në Europë[109]. Perandorët romakë *Tibeius Caser, Hadrian, Vespasian,* dhe *Train,* janë cituar të kenë trajtuar në mënyrë të vazhdueshme çështje dhe konflikte detare bazuar në rregullat detare të Rodosit, ndërsa Cicero, një jurist i shquar romak i lashtësisë, theksohet të ketë deklaruar se *i jemi borxhlinj të drejtës romake, e cila ka mundësuar ruajtjen e njohurive dhe koncepteve të lashta të ligjeve detare të Rodosit*[110]. Dëshmitë kryesore në lidhje me përfshirjen e rregullave zakonore detare të Rodosit në sistemin ligjor romak, mbështeten në ekzistencën e dy paragrafëve me natyrë ligjore në volumet e teksteve juridike të detit, të përmbledhura nga Perandori Justinian i Bizantit, të quajtura *Justinian Digest*[111]. Paragrafi kryesor, gjendet në nenin e parë të *Librit të Katërmbëdhjetë,* nën titullin Ligjet Detare të Rodosit (*De Lege Rhodia de Jactu),* dhe trajton rastet e hedhjes së ngarkesës në det kur anija për shkak

[103] Xhelilaj, "Arti Detar në Lashtësi-Ilirët", 176.
[104] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, 2.
[105] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law,* Lecture 42.
[106] Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law,* 8.
[107] Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law,* 4.
[108] Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law,* 10.
[109] Anand, *Origin and Develoment of the Law of t he Sea,* 11.
[110] William Welwod, *An Abridgment of all Sea-Lawes* (Printed for Humfrey Lownes, 1613: Maritime Law Digital, 2011), Compiled and Edited by Colin Mackenzie, 2.
[111] Mukherjee, *Maritime Legislation,* 12.

të forcës madhore dhe aksidenteve, rrezikon të mbytet dhe ekuipazhi të humbas jetën[112]. Paragrafi në fjalë përmban shpjegimin në vijim:

> *Mbështetur në ligjet e Rodosit, në mënyrë që të lehtësohet pesha e anijes, dhe rreziku për mbytjen e saj të zvogëlohet, lejohet që ngarkesa e anijes të hidhet në det, dhe meqenëse kjo sakrificë është bërë për të shpëtuar anijen dhe njerëzit në bord, atëherë dëmshpërblimi për humbjen e kësaj ngarkese do të paguhet nga të gjitha palët e përfshira në lundrim*[113].

Shpjegimi i mësipërm është dhënë nga *Paulus*, një jurist i njohur romak, i cili mendohet të ketë shkruar pesë volume librash me natyrë ligjore, të emërtuara *Vendimet e Paulus-it.* Ky paragraf konkret gjendet në pesë dispozitat e para të Librit të Dytë, nën titullin *Ad Legem Rhodian* (Ligjet e Rodosit)[114]. Joseph Story[115], një studiues i të drejtës së detit gjatë shekullit XIX, në mbështetje të qëndrimeve të mësipërme, thekson se në periudhën kur Perandori Justinian përfundoi punën e tij të shquar mbi përpilimin e rregullave detare të Rodosit (*Justinian Digest*), e cila është konsideruar si një kontribut i pavdekshëm historik, Perandoria Romake kishte përjetuar epokat më të shkëlqyera të madhështisë ushtarake, civile, ligjore dhe tregtare, duke u njohur në shekuj veçanërisht për sistemin e saj ligjor dhe në përgjithësi për jurisprudencën. Një numër i madh juristësh dhe gjykatësish kanë gjykuar çështje të rëndësishme ligjore në gjykatat romake dhe kanë lënë pas argumente, mendime dhe komentarë të shkruar në lidhje me të gjitha degët e juridikut, ndër të cilat dhe për të drejtën e detit, në të cilën përfshiheshin edhe rregullat e Kodit Detar të Rodosit, të pasqyruara qartë në literaturën e *Justinian Digest.*

Në fushën akademike, ekzistojnë pikëpamje të ndryshme lidhur me autencitetin e një kodi zakonor detar të krijuar nga Rodosi në periudhën e lashtësisë. Autorët që mbështesin pikëpamjen e ekzistencës të një Kodi Detar të Rodosit të dokumentuar, bazohen në zbulimin e një dokumenti grek të quajtur *Jus Navale Rhodiorum,* i cili përmban rregulla detare, dhe është botuar për herë të parë në vitin 1591 nga Simon Schardius, si dhe ripublikuar më vonë në vitin 1595 nga Leunclavius, nën titullin *Jus Graeco-Romanum*[116]. Midis autorëve të shquar që mbështesin këtë pikëpamje, është dhe i mirënjohuri Seldon, i cili e ka shprehur këtë mbështetje në veprën e tij të rëndësishme *Mare Clausum*[117]. Azuni, në veprën *Droit Maritime de l'Europe,* e cila nxjerr në pah shkrimet e juristit të famshëm romak Cicero[118], si dhe të studiuesit të periudhës së mëvonshme të historisë moderne Loginger[119], kanë qenë autorë të tjerë të shquar të së drejtës së detit, të cilët kanë mbështetur këtë pikëpamje. Në vlerësim të Kodit Detar të Rodosit, autori i njohur Gormley shkruan si më poshtë:

> *Këto ligje të shkëlqyera, jo vetëm që shërbyen si rregulla të mirësjelljes ndërmjet shteteve të lashta detare, por kanë qenë dhe baza kryesore ku është mbështetur e drejta bashkëkohore e detit në lidhje*

---

[112] Mukherjee, *Maritime Legislation,* 12.
[113] Robert D. Benedict, "The Historical Position of the Rhodian Law", *18 Yale Law Journal* 223 (1909):230.
[114] Philippe Boisson, *Safety at Sea, Policies, Regulations & International Law,* (Edition Bureau Veritas Paris, 1999), 46.
[115] Joseph Story, "The Laws Of The Sea Wıth Reference To Maritime Commerce During Peace And War," *North American Review* (1818): 323, (1852 edition): 93-121.
[116] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce,* 70-71.
[117] Benedict, "The Historical Position of the Rhodian Law", 237.
[118] W.P. Gormley, "The Development of the Rhodian-Roman Maritime Law to 1681, with Special Emphasis on the Problem of Collision", *Inter-American Law Review* 317 (1961): 321, 232, 325.
[119] Thomas L. Mears, *The History of the Admiralty Jurisdiction,* (Select Essays in Anglo-American Legal History, 1908), 312.

me lundrimin dhe tregtinë. Koha në të cilën janë krijuar këto ligje është e paqartë, por mund të argumentohet logjikisht që duhet të ketë qenë periudha kur Rodosi krijoi një shkallë të madhe pavarësie në det, pra, rreth vitit 960 para Krishtit[120].

Pavarësisht qëndrimeve mbështetëse lidhur me ekzistencën e Kodit Detar të Rodosit, dhe huazimit nga ana e sistemit ligjor romak të këtij kodi, në fushën akademike ekzistojnë një numër studiuesish të shkencave juridike, të cilët i kanë kundërshtuar këto pikëpamje. Këta studiues ose historianë, refuzojnë të mbështesin qëndrimin sipas të cilit sistemi ligjor romak është bazuar në dispozitat e Kodit Detar të Rodosit. Një kundërshtar i fortë i pikëpamjes se Kodi Detar i Rodosit mund të jetë huazuar nga romakët si një bazë ligjore për krijimin e sistemit ligjor të perandorisë romake, konsiderohet autori i shquar Robert D. Benedict[121]. Gilmore dhe Black[122], Bynkershoek[123] dhe Pardessus[124], janë po ashtu autorë dhe studiues të njohur, të cilët mbështesin qëndrimin e Benedict-it mbi këtë çështje. Sipas Benedict, Bynkershoek, një studiues i shquar i shekullit XVIII, në lidhje me këtë çështje, përmendet të ketë theksuar se *....ne e kundërshtojmë fort të ashtuquajturin Kod Detar të Rodosit, të cilin mund ta ketë fabrikuar ndonjë grek i vogël i uritur, apo ndonjë person tjetër*[125]. Bynkershoek, është shprehur edhe për një shkrim të publikuar nga një individ me emrin Peckius, të cilën ai e quan një falsifikim të mirëfilltë për të mashtruar gjeneratat e ardhshme, dhe që nuk mund të ishte as origjinali dhe as kopje e të ashtuquajtuarit Kodi Detar i Rodosit[126]. Megjithatë, Reddie, duke marrë në konsideratë komentet e mësipërme, thekson se pikëpamja e Bynkershoek-ut nuk karakterizohet nga një bazë e fortë akademike të dhënash dhe dokumentacioni[127].

Në dritën e këtyre zhvillimeve, është e qartë se debati ndërmjet autorëve dhe studiuesve të së drejtës së detit, është përqëndruar në autencitetin e dokumentit historik grek të quajtur *Jus Navale Rhodiorum*. Ky dokument historik, mendohet të ketë shumë pasaktësira dhe nuk është i harmonizuar me shkrimet e Justinianit (*Justinian Digests*), të quajtura *De Lege Rhodia de Jactu*, veçanërisht me parimet ligjore të *general average* (nocion ligjor detar lidhur me shpëtimin e anijes nga forca madhore duke hedhur në det ngarkesën e saj)[128]. Mbi të gjitha, ky dokument historik i referohet një kriteri sipas të cilit çdo person që pajis dhe përgatit anijen për udhëtim, si dhe personat përgjegjës për lundrimin dhe manaxhimin e anijes, duhet më parë të betoheshin para Gospel-it (Perëndisë)[129].

Në lidhje me këtë çështje specifike, Bynkershoek është përmendur të jetë shprehur se:

Asnjë perandor pagan nuk ka krijuar një rregull të tillë. Ky kriter është një provë përfundimtare se në vend të presupozimit për ekzistencën e një kodi detar të krijuar nga Rodosi 900 vjet para Krishtit, kemi një kod që është produkt i kohës kur betimi para Gospel-it (Perëndisë)

---

[120] Gormley, "The Development of the Rhodian-Roman Maritime Law to 1681…..", 322-323.
[121] Benedict, "The Historical Position of the Rhodian Law",.230.
[122] Grant F. Gilmore and Charls Black, *The Law of Admiralty*, 2nd Edition. Vol. 1, (New York: Foundation Press, 1975), 3.
[123] Cornelius Van Bynkershoek, "*Ad Legem Rhodian de Jactu*" (1703), 128.
[124] J.M. Pardessus, "*Collectiones des Lois Maritimes Anterieres au XVIII e Siule*," (Paris 1828-1845) cited in Benedict, "The Historical Position of the Rhodian Law", 234.
[125] Benedict, "The Historical Position of the Rhodian Law", 229.
[126] Mukherjee, *Maritime Legislation*, 14.
[127] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 76.
[128] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 74-75.
[129] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 73-74.

konsiderohej një normë detyruese, dhe kjo duhet të ketë ndodhur shumë kohë pas vdekjes të këtyre perandorëve pagan[130].

Ekzistenca dhe kontributi i Kodit Detar të Rodosit vazhdon edhe në ditët e sotme të karakterizohet në qendër të debateve dhe diskutimeve të shumta akademike nga autorë dhe studiues të shquar. Nga ana tjetër, është e rëndësishme të theksohet se ndikimi i sistemit ligjor romak në të drejtën ndërkombëtare bashkëkohore, tashmë konsiderohet një argument i pakundërshtueshëm për juristët dhe historianët. Në këtë kontekst, një pozicion të rëndësishëm në zhvillimin e të drejtës zakonore dhe atë bashkëkohore të detit, ka zënë sistemi ligjor i perandorisë së lashtë romake, qytetërimi i të cilit mbizotëroi pjesën më të madhe të botës së njohur për më shumë se një mijë vjet. Në fillimet e lindjes së Republikës së Romës, qytetarët romakë nuk dalloheshin për detarë të zotë dhe ndërtues të mirëfilltë anijesh. Shoqëria dhe shteti romak në atë kohë, mbështetej kryesisht në sektorin bujqësor[131], ku bujqësia konsiderohej një profesion i respektueshëm, ndërsa zhvillimi i tregtisë detare nuk ishte në të njëjtin nivel me popujt e tjerë të lashtë të pellgut mesdhetar. Republika Romake e ndalonte tregtinë detare për qytetarët e thjeshtë romakë, dhe u lejonte senatorëve të Romës të zotëronin vetëm një mjet të vogël detar për të transportuar ushqime dhe artikuj të tjerë për konsumin e përgjithshëm familjar[132]. Sipas Reddie, lundrimet detare për romakët konsideroheshin udhëtime të frikshme dhe aventura të rrezikshme[133], dhe për detarët nuk ekzistonte ndonjë respekt i veçantë[134]. Lavdia e qytetërimit romak, qëndronte kryesisht në të drejtën civile dhe makinerinë ushtake që kishte krijuar[135], e cila konsiderohej faktori themelor lidhur me zgjerimin e perandorisë dhe rrjedhimisht në zhvillimin e saj ekonomik dhe social.

Në vitet e mëvonshme, me zgjerimin e pushtimeve përtej brigjeve të Italisë, dhe me rritjen e aktivitetit tregtar në detin Mesdhe, lundrimi dhe detaria gradualisht filluan të zotëronin një pozitë të rëndësishme në jetën shoqërore të perandorisë. Pavarësisht kësaj, lundrimi u kultivua si një profesion në shërbim të ushtrisë romake, dhe jo për qëllime të mirëfillta tregtare, me përjashtim të funksionit të furnizimit të qytetit të Romës dhe të anijeve të flotës detare me ngarkesë logjistike[136]. Si pasojë e këtyre zhvillimeve historike, romakët e konsideruan një domosdoshmëri krijimin e një sistemi ligjor të konsoliduar dhe të qëndrueshëm me natyrë detare dhe tregtare[137]. Në mungesë të prioriteteve ose dëshirës për të krijuar rregulla detare, ata mendohet të kenë formuluar në sistemin e tyre ligjor konceptet kryesore të rregullave detare të Rodosit[138]. Edhe pse fillimisht ligjet zakonore romake të detit nuk ishin të kodifikuara, prezenca dhe zbatimi i tyre pasqyrohej në vendimet e *juri-consuls* (gjykatësve) dhe të urdhrave të gardës pretoriane, për të cilat janë hedhur hipoteza se reflektonin dhe elemente bazë të rregullave detare të Rodosit[139], një pikëpamje e cila nuk është pranuar nga shumë autorë dhe historianë. Periudha kohore, në të cilën rregullat dhe zakonet detare të Rodosit u përfshin në sistemin ligjor të Romës nuk njihet me saktësi nga historianët. Në këtë këndvështrim, ekzistojnë pikëpamje se një

---

[130] Benedict, "The Historical Position of the Rhodian Law", 228.
[131] Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law*, 11.
[132] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law*, Lecture 42.
[133] W. P. Gormley, "The Development and Subsequent Influence of the Roman Legal Norm of Freedom of the Seas*" 40 University of Detroit Law Journal* 561 (1963), 573.
[134] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 79.
[135] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law*, Lecture 42.
[136] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law*, Lecture 42.
[137] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 82.
[138] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law*, Lecture 42.
[139] Mukherjee, *Maritime Legislation*, 14.

përmbledhje e Kodit Detar të Rodosit, e përpiluar ndërmjet viteve 600-800 t.e.s., iu bashkëngjit të drejtës zakonore romake të detit vetëm gjatë periudhës bizantine të Perandorisë Romake[140]. Sipas Ashburner, kodifikimi Bizantin i të drejtës së detit filloi me Parandorin Basil I (867-886). Libri LIII i kodifikimit të mësipërm, i njohur me emrin Basilika, përmbante dhe Pjesën III të Ligjeve Detare të Rodosit, të shkruara më herët në kohë, e cila konsiderohej juridikisht e harmonizuar me librin në fjalë, duke formuluar një paketë legjislative të plotë dhe gjithëpërfshirëse të së drejtës zakonore të detit[141].

Perandori August (63 p.e.s.-14 t.e.s.), konsiderohet i pari sundimtar romak, i cili në periudhat e mëvonshme të konsolidimit të perandorisë, e kodifikoi të drejtën zakonore romake të detit, duke mos i lejuar gjykatësit që të shmangnin ligjet e shkruara në vendimet e tyre[142]. E drejta e hershme romake e detit, sipas të dhënave të *Justinian Digests* dhe të juristëve të shquar të kohës, siç janë Ciceron, Papinian, Paul, Julian, Ulpian, Labeo dhe Servius, e krijuar dhe e kodifikuar bazuar në zakonet, traditat, praktikat, vendimet e gjykatave dhe shkrimet e hershme romake, trajtonte një numër të konsiderueshëm çështjesh, aspekti thelbësor dhe doktrinal i të cilave mendohet të ketë mbijetuar deri në ditët e sotme duke përmirësuar kodet detare bashkëkohore[143]. Në mënyrë të veçantë, e drejta romake e detit përmbante rregulla të posaçme për klasifikimin e anijeve, duke trajtuar veçmas anijet pasagjere nga anijet e tjera për ngarkesë, si dhe i kategorizonin anijet në mjete detare që lundronin në ujërat e brendshme dhe mjete detare që lundronin në det të hapur. Po ashtu, në të drejtën romake të detit ekzistonin rregulla në lidhje me fitimin e pronësisë së anijes gjatë ndërtimit; për blerjen dhe transferimin e anijeve; për bashkëpronësinë e anijeve; si dhe për përgjegjësinë ndaj palëve të treta dhe përgjegjësinë e kapitenit dhe ekuipazhit mbi sigurinë e lundrimit të anijes[144].

Romakët kishin të njohur dhe konceptin ligjor të kontratave dhe marrëveshjeve detare, duke përfshirë edhe huazimin e anijeve për afate të ndryshme kohore kundrejt pagesës së përcaktuar më parë. Në të drejtën romake të detit, ishin përcaktuar saktë edhe rastet mbi përgjegjësinë e pronarit të anijes kur ngarkesa në bord të anijes dëmtohej për mungesë profesionalizmi nga ana e kapitenit, si dhe kur anija konkrete ishte konsideruar si objekt sulmi piraterik ose ishte mbytur për shkak të forcës madhore. Po ashtu, romakët zotëronin rregulla detare lidhur me drejtimin e anijes (pilotazhin) në zona të rrezikshme bregdetare, siç ishin grykderdhjet e lumenjve, brigjet dhe gjiret e thyera, dhe hyrjen në porte; si dhe për mbrojtjen e anijes dhe ngarkesës së saj nga plaçkitja, vjedhja dhe sulmet e armatosura[145]. Në këtë kontekst, edhe përvetësimi i ngarkesës dhe anijes së mbytur konsiderohej vjedhje, dhe shkelësit e këtyre rregullave, ishin subjekt i ligjeve të kodit civil dhe në raste të veçanta dhe të kodit penal romak[146]. Përvetësimi i kësaj prone detare nuk mund të kryhej edhe nga institucionet e financave publike të Romës, qoftë dhe në rastet kur ky përfitim bëhej në interes të ekonomisë shtetërore[147].

---

[140] F.R. Sanborn, *Origins of the Early English Maritime and Commerce Law*, (Professional Books Limited, Milton Park, Abingdon, Oxon, England, Reprint 1989), 35.
[141] Walter Ashburner, ed., *The Rhodian Sea Law*, (Oxford: Clarendon Press, 1909), cxiii.
[142] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 85-86.
[143] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law*, Lecture 42.
[144] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, 2-3.
[145] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 116.
[146] Mukherjee, *Maritime Legislation*,16.
[147] Sanborn, *Origins of the Early English Maritime and Commerce Law*, 16.

Një tjetër element i rëndësishëm ligjor në të drejtën romake të detit, konsiderohej përgjegjësia e palëve të përfshira në përplasjet e anijeve në det. Romakët krijuan një ligj të veçantë që emërtohej *Lex Aquila,* i cili përmbante nene dhe rregulla me anën e të cilave përcaktohej përgjegjësia e drejtuesve të anijeve në rast përplasjeje, si dhe dëmshpërblimi (pa kufizime) që duhej të jepte përgjegjësi i aksidentit ndaj palëve të treta[148]. Përgjegjësia e pronarit të anijes, përjashtohej në rastet kur aksidenti ishte shkaktuar për arsye të manovrimit për shmangien e një fatkeqësie, si dhe kur shkaku rezultonte të vinte si rrjedhojë e forcës madhore[149]. Ishin pikërisht këto praktika, zakone dhe rregulla detare në kuadër të sistemit ligjor romak, të konsideruara shumë të zhvilluara për kohën, të cilat mendohet të kenë mbizotëruar në hapësirën e detit Mesdhe, të quajtur nga romakët e lashtë *Mare Nostrum,* nga krijimi i Republikës së Romës në shekullin VIII p.e.s., deri në shkatërrimin e Perandorisë Romake në shekullin V t.e.s. Shumë prej këtyre koncepteve të rëndësishme ligjore të detit në kuadër të aktit ligjor romak *Lex Aquila,* iu bashkëngjitën të drejtës zakonore detare të Perandorisë Bizantine, vazhduan të zbatohen gjatë periudhës së mesjetës nga qytetërimet e zhvilluara mesdhetare, dhe më vonë në kohë, u përdorën si burime themelore në krijimin e legjislacionit detar bashkëkohor, jo vetëm në Europë por dhe në rajone apo shtete të tjera të sistemit ndërkombëtar.

1.2 Zhvillimi i të drejtës zakonore të detit gjatë periudhës së mesjetës

Gjatë periudhës ndërmjet shekullit V dhe VII t.e.s., fuqia ekonomike dhe ushtarake e perandorive të Romës dhe Bizantit, pësoi një goditje të madhe për shkak të dyndjeve dhe pushtimeve nga hordhitë barbare të ardhura nga Azia dhe veriu i Europës, ndër të cilat edhe dyndjet e fiseve arabe. Rrjedhimisht, niveli i tregtisë detare dhe ekonomia në rajonin e detit Mesdhe, u karakterizua nga një rënie e konsiderueshme, të cilat sollën si pasojë edhe ngadalësimin apo ndërprerjen e zhvillimeve kryesore në fushën e të drejtës zakonore të detit. Pas vdekjes së Profetit Muhamet në vitin 632 t.e.s., fiset arabe u shpërndan në të gjitha drejtimet, dhe deri në vitin 715 t.e.s., Afrika Veriore, Spanja, Franca Jugore, dhe pjesë të Italisë dhe Greqisë, ranë nën sundimin e fesë islame. Pavarësisht se arabët nuk u spikatën fillimisht në fushën e detarisë duke qenë më shumë të përqëndruar në artet dhe shkencën, ata në një periudhë të shkurtër arritën të krijojnë një qytetërim të zhvilluar për kohën[150]. Gjatë viteve në vazhdim, për arsye të zhvillimit të tregtisë dhe zgjerimit të pushtimeve të tyre, arabët filluan të ndërmarrin udhëtime të gjata dhe të vështira në det, duke krijuar një forcë detare të rëndësishme. Këto ekspedita detare, sollën si rrjedhojë edhe zhvillimin e një numri konfliktesh të armatosura tokësore dhe detare ndërmjet forcave myslimane dhe atyre kristiane. Në këtë kontekst, është mjaft interesant fakti që ishin pikërisht këto trazira politike dhe konflikte ushtarake, të cilat sollën si pasojë krijimin e situatës së duhur për ringjalljen dhe zhvillimin e të drejtës së detit. Edgar Gold, një nga autorët më të shquar të fushës studimore të legjislacionit ndërkombëtar të detit, në lidhje me argumentin e mësipërm është shprehur se:

> *Shpërbërja e Perandorisë Romake, konfrontimet islamiko-kristiane, dhe mungesa e prezencës së ligjeve në atë kohë, mund të konsiderohen*

[148] Gormley, "The Development and Subsequent Influence of the Roman Legal Norm of Freedom of the Seas", 327.
[149] Sanborn, *Origins of the Early English Maritime and Commerce Law*, 16.
[150] Peter Mansfield, *The Arab World - A Comprehensive History*, (New York: Thomas Crowell, 1976), 35.

> *ndër faktorët kryesor që ndikuan në rritjen e besueshmërisë te komunitetet bregdetare të detit Mesdhe, si një element i domosdoshëm për të vazhduar rrugën e përparimit. Kjo rezultoi në krijimin e qytet-shteteve mesdhetare, të cilat si entitete të pavaruara ose gjysmë të pavaruara, shpëtuan atë që kishte mbetur nga arti dhe tregtia detare pas shkatërrimit të flotës tregtare romake. Ishte pikërisht kjo periudhë me rëndësi historike, e cila mundësoi hedhjen e themeleve për formësimin e të drejtës së detit*[151].

Duke marrë në konsideratë faktin që rajoni i Mesdheut, i cili historikisht deri në shekullin V t.e.s., ishte nën kontrollin e Romës, nuk karakterizohej vetëm si një qendër e civilizimit perëndimor por njëkohësisht edhe si hapësira ujore në të cilën kryqëzoheshin rrugët kryesore tregtare, e drejta europiane e detit në mesjetë dhe në kohët moderne, u zhvillua si një paketë legjislative gjithëpërfshirëse, e unifikuar dhe ndërshtetërore, e mbështetur kryesisht në sistemin ligjor romak të detit, i cili asnjëherë nuk mendohet të jetë asimiluar plotësisht. Qytet-shtetet mesdhetare, bazuar në faktorët e mësipërm, si dhe në tregtinë e vazhdueshme detare me Perandorinë Bizantine, gjatë kësaj periudhe formuluan ligjet e tyre detare, më i vjetri nga të cilët mendohet të jetë krijuar në vitin 1063[152]. Ndër qytet-shtetet e para me sektor të zhvilluar detarie, të cilat lulëzuan gjatë kësaj periudhe, të drejtën zakonore detare më të zhvilluara të konsoliduar përgjatë një periudhe shumëshekullore, e zotëronin qytetet italiane të Venecias, Xhenovës dhe Pizës. Po ashtu, norma zakonore të përparuara për kohën pasqyronin edhe ligjet zakonore detare të Amalfit (afër Napolit), të Marsejës[153], Rregullat Detare të Barcelonës (*Consolato del Mare di Barcelona*), Rregullat e Visbit (*Wisby Rules*) në Suedi, të qytet-shteteve të Hanseatik-ut (*Hanseatic*) në Gjermani[154], dhe mbi të gjitha, ligjet zakonore detare të njohura në histori me emrin Rrotullat e Oleronit (*Roles d'Oleron*)[155].

Të drejtat zakonore detare të kësaj periudhe, ashtu sikurse edhe praktikat dhe zakonet detare në Greqinë dhe Romën e lashtë, karakterizoheshin nga një natyrë ligjore private dhe tregtare, dhe përgjithësisht konsiderohen si baza ligjore kryesore lidhur me krijimin e kodeve detare të Europës moderne, duke përfshirë dhe kodin detar të Anglisë[156]. Argumentet e mësipërme tregojnë se historikisht qendra e zhvillimit e të drejtës zakonore të detit, është karakterizuar nga një shpërngulje graduale nga rajonet qendrore dhe lindore të detit Mesdhe, në drejtim të Europës Perëndimore dhe asaj Veriore[157]. Kodet zakonore detare të periudhës së mesjetës, të cilat mendohet të kenë ndikuar më shumë në krijimin dhe zhvillimin e të drejtës bashkëkohore të detit, kryesisht të natyrës juridike privato-tregtare, konsiderohen ato të Rregullave Detare të Barcelonës, Rregullave Skandinave të Wisbit, dhe veçanërisht Rrotullave të Oleronit[158].

Pas shkatërrimit të Perandorisë Romake të perëndimit dhe rigjallërimit të tregtisë detare në detin Mesdhe, formimi i legjislacionit detar u konsiderua një element i domosdoshëm nga shtetet e rajonit. Kodi më i hershëm i të drejtës mesjetare

---

[151] Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law,* 17.
[152] Encyclopaedia Britannica, "Maritime Law", accessed December 11, 2013, http://www.britannica.com/EBchecked/topic/365510/maritime-law.
[153] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, 3.
[154] Gold, *Maritime Transport:The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law* 19, 27-29.
[155] Boisson, *Safety at Sea, Policies, Regulations & International Law*, 47.
[156] Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law,* 39.
[157] Mukherjee, *Maritime Legislation*, 16.
[158] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, 4.

të detit, mendohet të jetë krijuar nga Republika e Amalfit (Amalphi) në Itali, gjatë periudhës së zhvillimit të Kryqëzatës së Parë, në fund të shekullit XI. Përmbledhja ligjore detare e Amalfit, e njohur me emrin *Amalphian Table*, mbizotëronte mbi të drejtën zakonore të lashtë duke u karakterizuar si një normë e detyrueshme ligjore për shtetet italike të kohës[159]. Shumë shpejt, edhe qytete dhe shtete të tjera mesdhetare, në mënyrë që të rregullonin çështjet me natyrë detare, filluan të përpilonin kode dhe ligje detare. Gjatë shekullit X dhe atij XI, qyteti i Barcelonës u karakterizua si një qendër e rëndësishme e tregtisë dhe industrisë detare. Në vitin 1250, Mbreti Xhejms, i cili çliroi qytetin e Valencias nga sundimi arab i Murëve (Moors), krijoi një paketë legjislative detare të njohura me emrin *Costumbres de Valencia*, pjesa më e madhe e të cilave pasqyronte norma dhe rregulla të kodit detar bizantin të Perandorit Justinian[160].

Meqenëse këto akte ligjore rezultuan të pamjaftueshme për nevojat që diktonte zhvillimi i fushës së detarisë dhe rregullave të tregtisë detare në atë periudhë, Mbreti Xhemjs në vitin 1258 bëri përmirësime të rëndësishme të ligjit ekzistues, duke krijuar rregulla shtesë për administrimin dhe menaxhimin e lundrimit të anijeve[161]. Gjatë vitit 1272, një akt i ri ligjor i natyrës detare, i quajtur *Consules Maris* u krijua me urdhër të Mbretit Peter II i Aragonit[162], dhe deri në vitin 1340, nga Peter IV u krijuan ligje të tjera detare, të cilat adresonin problematika mbi sjelljen e papërshtatshme dhe mashtrimet nga ana e kapitenit të anijes, si dhe trajtonin rastet mbi moszbatimin e urdhërave dhe mungesën e disiplinës nga detarët[163]. Ligji i quajtur *Consules Maris*, parashtronte dispozita normative lidhur me aspektin juridiksional mbi çështje ligjore të veçanta detare jashtë sistemit të zakonshëm juridiksional që përmbanin gjykatat e asaj kohe[164]. Në vitin 1435 Magjistrata e Barcelonës shpalli formimin e një akti të veçantë ligjor mbi lundrimet dhe ekspeditat detare, si dhe lidhur me detyrimet ligjore që kishte pronari, kapiteni dhe detarët e anijes gjatë zhvillimit të këtyre lundrimeve[165].

Përmbledhja ligjore e njohur me emrin Rregullat Detare të Barcelonës, e krijuar gjatë fundit të shekullit XIV dhe fillimit të shekullit XV, përmbante nocionin themelor të praktikave dhe zakoneve detare të përmendura më lart, si dhe pasqyronte një numër të konsiderueshëm të rregullave zakonore, praktikave detare dhe vendimeve gjyqësore, të krijuara më herët në kohë nga Roma dhe Rodosi i lashtë[166]. Pavarësisht se shumë historianë kanë parashtruar pikëpamjet e tyre të ndryshme mbi krijimin dhe konsolidimin e Rregullave Detare të Barcelonës, disa prej të cilëve ia kushtojnë qytet-shteteve italiane autorësinë e këtyre rregullave, ndërsa të tjerë mbështesin alternativën spanjolle, versioni më i besueshëm është se këto rregulla janë krijuar gjatë mesjetës në qytetin e Barcelonës në gjuhën katalanase, me urdhër të mbretërve Aragonas[167]. Rregullat Detare të Barcelonës, konsiderohen ndër normat ligjore më të hershme të së drejtës së detit, të cilat janë ruajtur mjaft mirë duke u pasqyruar në kodet detare të Europës moderne[168]. Reddie, në lidhje me çështjen konkrete shprehet se:

---

[159] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law*, Lecture 42.
[160] Mukherjee, *Maritime Legislation*, 17.
[161] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 167-168.
[162] Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law*, 27.
[163] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 168.
[164] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 168-169.
[165] Mukherjee, *Maritime Legislation*, 17.
[166] Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law*, 27.
[167] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law*, Lecture 42.
[168] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 171.

Rregullat Detare të Barcelonës, pasqyrojnë një përmbledhje të shkëlqyer të ligjeve zakonore mesjetare, të cilat arritën të rregullonin çështjet e lundrimit dhe të tregtisë detare në Mesdhe. Këto rregulla u krijuan vullnetarisht nga shtetet moderne europiane që praktikojnë lundrimin dhe tregtinë detare, dhe janë një objekt i rëndësishëm studimor për juristët, sepse përfaqësojnë burimin themelor të jurisprudencës bashkëkohore të detit.[169].

Gjatë periudhës të sundimit të Teutonëve, Europa Veriore mendohet të ketë zotëruar një traditë të mirë në fushën e detarisë, e cila vazhdon të ekzistojë deri në ditët e sotme. Shumë kohë përpara se Kristofor Kolombi të zbulonte kontinentin e Amerikës, vikingët lundronin përmes Oqeanit Atlantik me anijet e tyre të gjata dhe të forta, duke zbarkuar në bregdetin verilindor të Kanadasë së sotme, për të krijuar përkohësisht koloni të vogla që nuk i mbijetuan kohës. Gjatë historisë së tyre të hershme, vikingët karakterizoheshin më shumë si një popull me tradita detare luftarake dhe pushtuese, dhe jo si njerëz që praktikonin tregtinë detare, ashtu sikurse dhe qytetërimet mesdhetare. Pavarësisht kësaj, gjatë periudhës së mesjetës detarët europianoveriorë filluan të shfrytëzonin aftësitë e tyre mbi artin e detarisë në drejtim të tregtisë, duke arritur të krijonin kode të sofistikuara, të cilat përmbanin rregulla detare. Rregullat detare më të njohura dhe njëkohësisht më të konsoliduara gjatë kësaj periudhe, mendohet të kenë qenë Ligjet Detare të Visbit, të cilat sipas studimeve të hershme, janë krijuar nga tregtarët e qytetit të Visbit, rreth vitit 1288[170]. Qyteti i Visbit (Wisby), i ndodhur në ishullin e Gothlandit në Suedi, vendodhja e të cilit gjendet në pjesën veriore të detit Balltik, është konsideruar një qendër e rëndësishme e tregtisë detare gjatë shekullit XI.

Disa historianë mendojnë se një përmbledhje ligjore e njohur me emrin *Hogheste Water-Recht de Wisby* (Ligjet Detare Supreme të Visbit), janë ligjet më të vjetra të periudhës së mesjetës, dhe konsiderohen burimi kryesor në krijimin e versionit të hershëm të ligjeve detare në përbërje të Rrotullave të Oleronit[171]. Pavarësisht kësaj, faktet që janë përdorur nga historianët për të vërtetuar pikëpamjen e mësipërme janë kundërshtuar nga shumë studiues të tjerë të kësaj fushe. Sipas studimit të Pardesus, Ligjet Detare të Visbit, nuk janë të njëjta me *Hogheste Water-Recht,* por janë në të vërtetë një përmbledhje tjetër ligjore e quajtur *Wisby Stadt-Lag pa Gotland* (Ligjet e Qytetit të Visbit në Gothland), të cilat janë krijuar nën autoritetin e Magnus, djalit të Mbretit Erik, gjatë pjesës së parë të shekullit XV[172]. Pikëpamja e cila mbizotëron në lidhje me këtë çështje, është se Ligjet Detare të Visbit janë mbështetur në konceptet ligjore të Rrotullave të Oleronit, të cilat kanë ekzistuar më herët në kohë[173]. Në vitin 1361, qyteti i Visbit u shkatërrua nga danezët dhe nga qytetet gjermane të Ligës Hanseatik, duke sjellë si rrjedhojë shndërrimin e qyteteve të Hamburgut, Bremenit dhe Lubekut (Lubeck), në qendra të rëndësishme të tregtisë dhe zhvillimit detar[174]. Liga Hanseatik, e cila përbëhej nga disa qytete bregdetare gjermane, krijoi që në vitin 1369 ligje zakonore detare për rregullimin e tregtisë dhe të lundrimit detar. Pavarësisht formimit të hershëm të këtyre ligjeve detare, Liga Hanseatik vetëm gjatë shekullit XV, XVI dhe XVII, arriti të formulonte dhe të kodifikonte norma detare të natyrës tregtare dhe private, me të cilat themeloi një

[169] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 171-172.
[170] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law,* Lecture 42.
[171] Mukherjee, *Maritime Legislation,* 18.
[172] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 230.
[173] Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 10.
[174] Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law,* 28.

doktrinë të konsoliduar ligjore me fokus në çështje të detarisë[175]. Kjo doktrinë ligjore e Liges Hanseatik, mendohet të jetë mbështetur kryesisht në konceptet bazë të Ligjeve Detare të Visbit[176]. Përkatësisht në vitet 1591 dhe 1614, Liga Hanseatik formoi ligjet më të rëndësishme detare, të cilat përfaqësonin përmbledhjen më të madhe dhe njëkohësisht më të përmirësuar të legjislacionit të tyre detar[177].

Një burim tjetër i rëndësishëm historik i të drejtës bashkëkohore të detit, janë edhe ligjet detare në kuadër të Rrotullave të Oleronit. Ishulli i Oleronit i cili ndodhet përballë me bregdetin perëndimor francez në Gjirin e Biskajës, ka qenë një qendër e rëndësishme e tregtisë detare në shekullin XII. Rëndësia e këtij ishulli në fushën e tregtisë detare i kushtohet vendndodhjes së tij strategjike si port strehimi për anijet që transportonin trupa ushtarake nga Europa Veriore në drejtim të Jeruzalemit gjatë zhvillimit të kryqëzatave[178]. Rrotullat e Oleronit janë konsideruar nga historianët një ndër kodet detare mesjetare më produktive dhe me ndikim të madh në fushën e legjislacionit detar në Europë. Rregullat e Oleronit mendohet të jenë mbështetur në zakonet dhe traditat detare nga më të hershmet që kanë ekzistuar në pellgun e Mesdheut, dhe nga normat detare të kodifikuara të qytet-shteteve mesdhetare, veçanërisht nga Rregullat Detare të Barcelonës[179]. Mendohet që Rregullat e Oleronit, u mblodhën dhe u përpiluan nga Rikardi I, i njohur në histori si Rikard Zemërluani, i cili është cituar në shumë burime historike të ketë ndaluar në ishullin e Oleronit gjatë rrugës së tij të kthimit nga Kryqëzatat në drejtim të Anglisë. Në komentarin e Blackstone-it, theksohet se *Rikardi, kur ndodhej jashtë vendit, krijoi një përmbledhje ligjore të detit në ishullin e Oleronit, të cilat vazhdojnë të ekzistojnë dhe të funksionojnë me autoritet të plotë*[180]. John Seldon, në veprën e tij *De Dominio Maris*, nënvizon se Rikardi I, gjatë rrugës së kthimit nga Toka e Shenjtë, mblodhi, përmirësoi dhe publikoi në ishullin e Oleronit një përmbledhje ligjesh detare, të cilat mendohet të kenë qenë të krijuara më herët në kohë[181].

Qëndrimet e disa studiuesve lidhur me rolin e Rikardit I mbi përpilimin dhe publikimin e Rrotullave të Oleronit, kundërshtohet nga një numër historianësh. Juristët e njohur francezë Cleirac, Valin dhe Emerigon, mendojnë se rregullat detare të Oleronit janë një produkt francez, të krijuara nën juridiksionin e Mbretëreshës Eleonor, Dukeshës së Guyenne-s, për të rregullar çështjet e lundrimit detar përgjatë bregdetit francez i cili laget nga Oqeani Atlantik[182]. Pavarësisht qëndrimeve të ndryshme, pikëpamja se rregullat detare të Oleronit janë përpiluar dhe shpallur nga Dukesha Eleonor e Aquitaine-s ose ndryshe e Guyenne-s, mendohet të jetë më afër të vërtetës[183]. Rikardi I, i cili duhet të ketë përmirësuar rregullat e Oleronit më vonë në kohë, ishte djali i Dukeshës Eleonor dhe Dukës së Normandisë, Henri II, i cili në vitet e mëvonshme, u kurorëzua mbret i Anglisë[184]. Kjo duhet të ketë qenë lidhja e vetme ekzistuese ndërmjet Rikard Zemërluanit dhe formimit të Rrotullave të Oleronit. Sipas Reddie-it, teksti më i njohur dhe më i lexuar i Rrotullave të Oleronit, është publikuar nga Garcie de Ferrande në vitin 1512, dhe më vonë gjatë vitit 1647 është ribotuar nga

---

[175] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, 5.
[176] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law*, Lecture 42.
[177] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 254.
[178] Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law*,19.
[179] Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 9-10.
[180] Blackstone's Commentaries, Vol. IV, 423, cited in Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 212.
[181] Mukherjee, *Maritime Legislation*, 19.
[182] Kent, *Commentaries of the History of Maritime Law*, Lecture 42.
[183] Mukherjee, *Maritime Legislation*, 19.
[184] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 212.

Cleirae. Një prej këtyre teksteve mesjetare, është ruajtur deri në ditët e sotme, dhe është bërë pjesë e një përmbledhjeje të vjetër ligjore të krijuar në mesjetë, të quajtur Libri i Zi i Admiraliatit (Black Book of Admiralty)[185].

Libri i Zi i Admirialiatit, rregullat detare të së cilit janë krijuar në bazë të koncepteve ligjore të Kodit Detar të Rodosit dhe Rrotullave të Oleronit, konsiderohet si legjislacioni i parë detar i kodifikuar i Anglisë së periudhës moderne[186]. Historikisht, Rrotullat e Oleronit janë bërë pjesë përbërëse e ligjeve detare angleze gjatë sundimit të Mbretit Xhon, por deri në vitin 1360, nuk gjetën zbatim për shkak të mungesës së gjykatave të cilat zotëronin juridiksion mbi shqyrtimin e çështjeve detare[187]. Gjatë kësaj periudhe, Anglia përjetoi një zhvillim të madh në fushën e detarisë me anë të lundrimeve eksploruese, tregtisë në hapësirat oqeanike dhe ekspeditave detare të zhvilluara në kuadër të Kryqëzatave. Ky zhvillim solli edhe shfaqjen e problematikave të para me natyrë detare, të pasqyruara kryesisht nga rritja e aktivitetit të piraterisë, si dhe në incidentet dhe sjelljet e pahijshme të detarëve që shërbenin në anijet angleze. Problemet e mësipërme, veçanërisht aktiviteti i dendur i piraterisë në dete dhe oqeane, solli si rrjedhojë që në vitin 1369 në Angli të krijohen gjykata të posaçme detare, Zyra e Kryeadmiralit, si dhe të themelohet Gjykata e Lartë e Admirialiatit. Ishte pikërisht periudha gjatë sundimit të Mbretit Henri III, kur Rrotullat e Oleronit fituan zyrtarisht statusin e legjislacionit detar të brendshëm në Angli, dhe u zbatuan për të gjitha çështjet ligjore me natyrë detare, për zgjidhjen e të cilave Gjykata e Lartë e Admirialiatit zotëronte juridiksion të plotë[188].

Duke u mbështetur në rrjedhën kronologjike të historisë angleze, mendohet se përmbledhja ligjore e Librit të Zi të Admirialiatit, i bazuar në Rrotullat e Oleronit, filloi të krijohej në pjesën e parë të shekullit XIV gjatë periudhës së sundimit të Eduardit II, dhe u përmirësua më tej gjatë mbretërimit të Rikardit II, duke vazhduar të konsolidohet deri në kohën e sundimit të Mbretit Henri IV[189]. Duke iu referuar të drejtës ndërkombëtare publike të detit, është e rëndësishme të theksohet se Kapitulli III i Librit të Zi të Admirialiatit, përmbante nene të rëndësishme lidhur me neutralizimin dhe penalizimin e piraterisë detare jo vetëm në ujërat detare në afërsi të bregdetit anglez, por edhe në det të hapur[190]. Këto norma ligjore të rëndësishme detare, duhet të jenë ndër burimet kryesore ku është mbështetur legjislacioni ndërkombëtar bashkëkohor i detit në lidhje me parandalimin dhe dënimin e piraterisë moderne të shekullit XX. Ngjarjet e para historike gjatë periudhës së mesjetës, të cilat nxorrën në pah debatin lidhur me regjimin juridik ndërshtetëror të detit të karakterit publik, ishte rasti i Venecias mbi detin Adriatik[191], i Xhenovës mbi detin e Ligurisë, si dhe i mbretërve danezë, suedezë dhe anglezë në lidhje me rregullimin ligjor përkatësisht të detit Balltik, Detit të Veriut dhe detit të Irlandës. Regjimet juridike ndërshtetërore të detit, të kërkuara nga shtetet dhe mbretërit e mësipërm, kishin si qëllim rregullimin e çështjeve ushtarake dhe atyre ekonomike, siç ishte vendosja e taksave. Shembulli më i njohur në histori lidhur me përpjekjet për të vendosur një regjim ligjor detar për qëllimet e cituara më lart, ka qenë Marrëveshja e Tordesillas

[185] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, 4.
[186] Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law,* 39.
[187] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 418.
[188] Mukherjee, *Maritime Legislation,* 21.
[189] Gold, *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law,* 39.
[190] Reddie, *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, 420-421.
[191] Antonio Gomez Robledo, *Fundadores de Derecho Internacional,* (UNAM, Mexico, 1989), 125.

(1494)[192], ndërmjet Mbretërisë së Spanjës dhe asaj të Portugalisë, me qëllimin themelor për të modifikuar një vendim të Papës të quajtur *Inter Catera II* (1493)[193], marrëveshje zyrtare e cila mundësonte ndarjen e hapësirës oqeanike botërore dhe rrugëkalimet lundrimore detare midis mbretërive të Spanjës dhe Portugalisë[194].

1.3 Koncepti juridik i origjinës dhe kodifikimi në kohët moderne

Sikurse është përmendur gjatë këtij studimi, zhvillimi i të drejtës ndërkombëtare publike të detit, konsiderohet një element ligjor i pandarë nga procesi historiko-juridik i krijimit dhe zhvillimit të së drejtës ndërkombëtare në përgjithësi. Pavarësisht se konceptet themelore të legjislacionit të përgjithshëm detar gjenden në të drejtën zakonore detare të Romës dhe Greqisë së lashtë, si dhe në rregullat e kodeve mesjetare të detit të krijuara nga qytet-shtetet hispanike, italike dhe angleze ndërmjet shekullit XI dhe XV në Europë, e drejta e detit në kuptimin bashkëkohor të termit, është krijuar si rezultat i marrëdhënieve midis shteteve europiane me interesa detare gjatë periudhës të njohur si epoka moderne apo post-mesjetare e historisë. E drejta ndërkombëtare e detit, siç konsiderohet në ditët e sotme, u zhvillua vetëm atëherë kur domosdoshmëria e krijimit të shteteve territoriale të pavarura, mundësoi zhvillimin e vërtetë të marrëdhënieve ndërkombëtare në Europë. Ky ndryshim rrënjësor në sistemin ndërkombëtar, fillimet e të cilit gjenden në zhvillimet historike të Konferencës së Vestfalisë të vitit 1648, nuk mund të konsiderohet një ngjarje e veçuar, por pasqyron një proces kompleks i karakterizuar nga një zhvillim i ngadaltë dhe i heshtur historik, i cili ka përparuar prej shekullit XVI në vazhdim, deri në shekullin XXI. Si rrjedhojë, konceptimi i kornizës ligjore ndërkombëtare për detet dhe oqeanet ka filluar të zhvillohet në Europën imperialiste të fundit të shekullit XV dhe fillimit të shekullit XVI, pikërisht gjatë periudhës në të cilën shtete të fuqishme europiane, si Anglia, Spanja, Holanda, Franca, Italia dhe Portugalia, konkurronin ashpërsisht për pushtimin e territoreve të reja dhe zotërimin e rrugëkalimeve kryesore tregtare në hapësirat detare dhe oqeanike.

Në fazat e para të zhvillimit, e drejta e detit u formulua duke u mbështetur pjesërisht në rregullat detare të sistemit ligjor romak, të cilat u karakterizuan nga një periudhë rigjallërimi në Europën Perëndimore nga shekulli XI deri në shekullin XV, si dhe nga praktikat, normat dhe kodet detare të qytet-shteteve mesdhetare dhe të shteteve europiano-perëndimore të krijuara gjatë periudhës së mesjetës. Rikonceptimi, përshtatja dhe artikulimi i rregullave dhe praktikave ndërshtetërore (duke përfshirë edhe normat zakonore detare) në kuadër të marrëdhënive ndërkombëtare, konsiderohej përgjithësisht një e drejtë e juristëve të kohës, të cilët nën ndikimin filozofik të periudhës së Rilindjes dhe Reformimit, u mbështetën në shumë burime akademike të lashta dhe mesjetare. Studiuesit spanjollë Vitoria (1480-1546) dhe Suarez (1548-1617), ishin ndër autorët e parë, që formuluan shprehje ligjore të natyrës ndërkombëtare mbështetur në konceptet e të drejtës natyrore dhe nocioneve ligjore bazë të shkrimtarëve klasikë të Romës dhe Greqisë së lashtë[195]. Autori italian Xhentili (Gentili) (1552-1608), dhe veçanërisht holandezi Hugo Grotius (1583-1645), të konsideruar si themeluesit e të drejtës ndërkombëtare, pavarësisht se vazhduan

[192] "Spanish Historical Archives", accessed September 20, 2013, http://www.mcu.es/archivos/docs/Documento_Tratado_Tordesillas.pdf.
[193] Ortega Gaytan Jorge Antonio Los Marinos, *CEDHIM,* (Guatemala, 2005), 107-109.
[194] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, 5.
[195] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 4.

studimet mbi parashtrimin e koncepteve themelore ligjore në marrëdhëniet ndërkombëtare, i përcaktonin praktikat shtetërore si elemente dytësore, duke nxjerrë të drejtën natyrore me status superior lidhur me zhvillimin e të drejtës ndërkombëtare[196]. Kjo qasje filozofike e mbrujtur thellë në mendjen e këtyre studiuesve, vinte si pasojë e klimës intelektuale që mbizotëronte në Europën e asaj periudhe duke u konsideruar një praktikë e pashmangshme për arsye se vetëm gjatë shekullit XVII, shtetet e pavarura europiane zhvilluan përpjekje serioze për të depozituar në arkivat publike të dhëna zyrtare mbi marrëdhëniet diplomatike[197].

Literatura e hershme mbi legjislacionin e detit, në mënyrë të ngjashme me nëndisiplinat e tjera të së drejtës ndërkombëtare, shpesh përmbante shkrime konceptuale të cilat pasqyronin problematika dhe konflikte të natyrës detare ndërmjet shteteve. Meqenëse zotërimi i juridiksionit nga ana e shteteve europiane mbi hapësirën e gjerë oqeanike konsiderohej një ndërmarrje e vështirë për kohën, si dhe duke marrë në konsideratë domosdoshmërinë e shteteve koloniale për të patur liri të plotë lundrimore për të shfrytëzuar vendet e kolonizuara në mbarë botën, nuk ishte e rastit që doktrinat ligjore të karakterit detar të krijuara nga autorët e shquar të kësaj periudhe rezultuan të sukseshme. Një nga veprat më të njohura të shekullit XVI *Mare Liberum (Dete të Lira),* e publikuar në vitin 1609, u shkruajt nga Hugo Grotius pikërisht për të mbrojtur interesat e Kompanisë Holandeze Dutch East India, nga e cila ishte punësuar, në mënyrë që kësaj kompanie t'i mundësohej zhvillimi i tregtisë të lirë detare në Lindjen e Largët, pavarësisht monopolit që kishte krijuar në atë rajon detar Portugalia[198]. Megjithatë, para publikimit të *Mare Liberum*, Grotius në vitin 1608 mendohet të ketë shkruar një tjetër vepër të quajtur *De Rebus Indicis,* e cila është publikuar vetëm në vitin 1868 nën titullin *De Lure Pradare Commentarius* nga një tjetër autor[199]. Në këtë këndvështrim, është interesant fakti që Kapitulli XII i tekstit të mësipërm, titullohet *Mare Libervm Sive De Iure Qvod Batavis Competit Ad Indicana Commercia Dissertation[200]*, dhe përmban një përmbledhje të shkurtër të çështjeve kryesore të veprës *Mare Liberum.* Koncepti themelor i veprës *Mare Liberum,* promovonte doktrinën ligjore të *hapësirave detare dhe oqeanike të lira (freedoms of the seas)* dhe vështrohej nga anglezët përgjithësisht si një kërcënim për interesat e tyre për të kontrolluar hapësirat detare përreth brigjeve britanike[201].

Grotius mbështeste konceptin e lirisë së lundrimit dhe shfrytëzimit të plotë të deteve dhe oqeaneve nga të gjitha shtetet, dhe theksonte se kjo liri duhet të përfshinte të gjithë hapësirën oqeanike me përjashtim të disa rajoneve të kufizuara, siç janë gjiret, ngushticat, detet e brendshme, si dhe hapësirën ujore pranë brezit bregdetar që kontrollohej në mënyrë efikase nga shteti përkatës[202], duke nënkuptuar ndoshta krijimin e konceptit fillestar të regjimit bashkëkohor të ujërave territoriale. Mendimi filozofik i Hugo Grotius mbi konceptin e *deteve të lira*, u kundërshtua nga autorë të tjerë bashkëkohës, siç ishte skocezi Welwood me anë të veprës së tij *Abridgment of*

[196] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 4.
[197] Garrett Mattingly, *Renaissance Diplomacy,* (London, Jonathan Cape Publishing, 1995), 48-52.
[198] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping,* 6-7.
[199] Karl Zemanek, "Was Hugo Grotius really in favor of the freedoms of the seas", *Journal of the History of International Law* Vol 1, Kluwer Law International Law (1999), 49.
[200] RalphVan Deman Magoffin, trans., *James Brown Scot, Introductory note to the Mare Liberum,* (Carneige Endowment for International Peace), accessed May 16, 2013, http://files.libertyfund.org/files/552/0049_Bk.pdf.
[201] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* 5-6.
[202] Hugo Grotius, *The freedoms of the seas,* (Carneige Endowment for International Peace, Oxford University Press, 1916), 37.

Sea Lawes (1613)[203], dhe anglezi Selden në librin *Mare Clausum* (1635)[204], të cilët promovuan gjerësisht filozofinë e konceptit të *deteve të mbyllura,* sipas të cilës hapësira detare botërore u përkiste pikërisht shteteve që konsideroheshin të fuqishme mjaftueshëm për ta zotëruar atë. Pavarësisht pikëpamjeve të tyre kontradiktore, literatura akademike me karakter debatues, kritik dhe analitik e këtyre autorëve, arriti të saktësonte kuptimin e përgjithshëm të çështjeve themelore të natyrës juridike në kuadër të së drejtës së detit, duke themeluar si rrjedhojë konceptet bazë mbi të cilat mbështetej kjo e drejtë zakonore. Ishte pikërisht debati ndërmjet mendimtarëve të mëdhenj si Grotius dhe Seldon lidhur me doktrinën e *deteve të lira* dhe atë të *deteve të mbyllura,* të cilat kanë ndikuar në formimin konceptual të së drejtës bashkëkohore të detit, e pasqyruar kjo në krijimin e një ekuilibri juridiksional midis regjimit juridik të ujërave ndërkombëtare (i lirë për t'u shfrytëzuar nga të gjitha shtetet), dhe regjimit juridik të ujërave kombëtare ose territoriale (nën juridiksionin e plotë ligjor apo të kufizuar të shteteve bregdetare).

E drejta bashkëkohore e detit, edhe pse pasqyron të drejtën zakonore mesjetare, përgjithësisht nuk mendohet të përmbajë të njëjtat koncepte themelore intelektuale të krijuara nga dijetarët e hershëm të shekullit XVII. Pavarësisht kësaj, puna e këtyre intelektualëve të shquar vazhdon të mbetet e rëndësishme jo vetëm për faktin se pasqyron pikëpamjet të cilat kanë mbizotëruar gjerësisht në atë periudhë, por edhe për arsye se e drejta bashkëkohore e detit është zhvilluar nëpërmjet një procesi të vazhdueshëm modifikues dhe filtrues bazuar në konceptet themelore ligjore të origjinës. Tradita e hershme e konceptit të së drejtës natyrore që ka mbizotëruar ndër autorët e vjetër si Xhentili dhe Grotius, të cilët mendohet të kenë themeluar konceptin e të drejtës ndërkombëtare, vazhdoi të ushtronte ndikim të madh dhe te intelektualët e shekullit XVIII, të cilët ishin të përfshirë në studimet e të drejtës së detit. Ndryshimi i vetëm në lidhje me këtë çështje qëndron në faktin se disa autorë të kësaj periudhe, si Wolff (1679-1754) dhe Vattel (1714-1767), në mënyrë që të nxirrnin përfundime sa më reale dhe gjithëpërfshirëse, gjatë punës së tyre kërkimore baraspeshuan rëndësinë e të drejtës dhe praktikës zakonore me konceptin e të drejtës natyrore[205]. Në vitet e mëvonshme, e drejta natyrore në kuptimin e doktrinës politike, e humbi ndikimin e saj për shkak të mbizotërimit në rritje të konceptit të *abolutizmit monarkik,* duke u zëvendësuar si nocion juridik nga teoritë politike të cilat mbështeteshin mbi parimin e qeverisjes konsensuale, të pasqyruara kryesisht në konceptin e *kontratës shoqërore* të Rousseau-t[206].

Në fushën studimore të së drejtës ndërkombëtare, ky zhvillim i rëndësishëm ndikoi në ngritjen e shkollës pozitiviste, të përfaqësuara kryesisht nga teoria e realizmit dhe liberalizmit, e cila e konsideronte marrjen përsipër në mënyrë vullnetare të detyrimeve ndërkombëtare nga ana e shteteve, e shprehur kjo në praktikat shtetërore dhe e pasqyruar në rregullat zakonore dhe në të drejtën e traktateve, si faktorin themelor më të rëndësishëm në zhvillimin e sistemit ndërkombëtar. Themelimi i teorisë së pozitivizmit në kuadër të shkollës së mendimit ligjor, u karakterizua më shumë nga një ndryshim i ekulibrit ndërmjet koncepteve retorike të zbatuara nga juristët sesa nga zëvendësimi i strukturave intelektuale me njëra-tjetrën[207]. Qasja pozitiviste e përqëndruar mbi faktorin e fuqisë së shtetit, ashtu sikurse

[203] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 4.
[204] John Seldom, *Mare Clausum Seu De DominioMaris Libri Duo, accessed April 23, 2013,* http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k93658h/f4.image.r=.langEN.
[205] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 5.
[206] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 5.
[207] Malcolm N. Shaw, *International Law,* Fifth Edition, (Cambridge University Press, 2003), 48-50.

mund ta kenë konceptuar edhe grekët dhe romakët e lashtë, mund ta ketë origjinën që prej mendimeve intelektuale të juristit të njohur anglez Richard Zouche (1590-1660). Megjithatë, korniza konceptuale e të drejtës ndërkombëtare bazuar në qasjen pozitiviste, mendohet të jetë krijuar gjatë shekulllit XVII dhe XVIII, e promovuar dhe mbështetur nga autorë të shquar si Bynkershoek (1673-1743) dhe Martens (1756-1821), dhe ka mbizotëruar në të drejtën ndërkombëtare deri në shekullin XIX[208]. Bynkershoek, në vazhdim të doktrinës ligjore të Grotius, të pasqyruar në veprën e tij të njohur *De Iure Belli Ac Pacis,* në të cilën shprehet se gjerësia e brezit detar ngjitur me bregdetin e një shteti duhet të kufizohet ligjërisht mbështetur në fuqinë dhe autoritetin e tij për të ushtruar një kontroll efektiv mbi këtë zonë detare[209], thekson në librin e tij *De Dominio Maris Disseratatio,* të publikuar në vitin 1703, se ky juridiksion i shtetit bregdetar mbi këtë hapësirë detare duhet të përcaktohet në varësi të rrezes së efektshme të armatimit (topave) që zotërojnë këto shtete bregdetare[210] ose e konceptuar ndryshe, *pushteti i tokës mbaron ku mbaron pushteti i armëve*[211].

Gjatë shekujve në vazhdim, koncepti ligjor i *deteve të lira,* me përjashtim të regjimit juridik zakonor të brezit detar me gjerësi tre milje detare ngjitur me brigjet e shteteve të cilat kishin të drejta sovrane mbi këtë zonë, u pranua dhe zbatua ndërkombëtarisht nga pjesa dërrmuese e shteteve. Parimi ligjor *res communis* (pronë e përbashkët) i Grotius lidhur me shfrytëzimin e lirë të hapësirës oqeanike nga i gjithë komuniteti ndërkombëtar, mbizotëroi kryesisht sepse përfaqësonte interesat e shumë shteteve europiano-veriore, të cilat e dëshironin zbatimin e konceptit të lirisë së deteve me qëllim shfrytëzimin dhe përhapjen e tregtisë detare me Lindjen e Mesme. Shumë studiues mendojnë se përcaktimi praktik në baza zakonore i gjerësisë prej tre miljesh detare të ujërave kombëtare të shteteve në shekullin XVIII, bazuar në konceptin ligjor të Grotius, dhe të konsoliduar më vonë në kohë nga Bynkershoek, u promovua për herë të parë nga studiuesi italian Ferdinand Galiani[212]. Interesant është fakti që vendet skandinave dhe gjermanike, mbështetur në po të njëjtën doktrinë, kanë zbatuar gjerësinë prej katër miljesh detare të ujërave të tyre kombëtare[213]. Kjo praktikë detare me natyrë ligjore, filloi të zbatohej edhe nga shtetet e tjera të sistemit ndërkombëtar, të cilat e përcaktuan gjerësinë prej tre miljesh detare për ujërat e tyre kombëtare bazuar në *rregullin e goditjes me top*, i aplikuar për shkak se largësia maksimale e goditjes me top nga anijet e shekullit XVIII nuk kalonte rrezen e tre miljeve detare. Si rrjedhojë, vija bregdetare e shteteve që zotëronin ujëra kombëtare bazuar në të drejtën zakonore, konsiderohej e sigurt nga sulmi i baterive të topave të anijeve të shteteve të tjera të cilat kishin qëllime agresore. Sidoqoftë, është e rëndësishme të theksohet se anijet e shteteve të tjera, mund të lundronin përgjatë kësaj zone ujore, e cila ishte nën juridiksionin e shtetit bregdetar, duke shfrytëzuar konceptin zakonor juridik të *kalimit paqësor*. Ky koncept ligjor, nënkuptonte parimin sipas të cilit lundrimi dhe aktiviteti i anijeve që ushtronin të drejtën e kalimit paqësor

[208] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 5.
[209] A.C.Cambell, M.Walter, trans., *Hugo Grotius, The Rights of War and Peace,* (Dunne Publisher, 1901), 104, accessed November 8, 2013, http://files.libertyfund.org/files/553/0138_Bk.pdf.
[210] Cornelius van Bynkershoek, *De dominio maris dissertatio,* (Carnegie Endowment for International Peace, Oxford University Press, 1923), 87-94.
[211] Ksenofon Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë", *Academe – Revista e Akademisë Shqiptare të Arteve dhe Shkencave*, Vol 1, (Pranverë 2012), 15.
[212] Ferdinand Galiani, *De' doveri de' principi neutrali verso i principiguerreggianti, e di questri verso i neutrali*, accessed June 28, 2012, http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k93706j.
[213] Bernard G Heinzen, "The Three-Mile Limit: Preserving the Freedom of the Seas", *Stanford Law Review*, Vol.11, (1959), 618.

në ujërat kombëtare të shteteve bregdetare nuk duhet të rrezikonte apo të paragjykonte sigurinë, paqen dhe rendin e këtij shteti.

Me kalimin e kohës, shtete të ndryshme bregdetare, mbështetur në zhvillimin e tyre ekonomik dhe interesat kombëtare individuale, zbatuan standarde të shumëllojshme dhe gjerësi të ndryshme të zonave detare nën juridiksion, të cilat bazuar në qëllimet shtetërore emërtoheshin në terma të ndryshme, si zona doganore, zona mbrojtëse, zona neutrale, zona territoriale, etj. Parë në këtë optikë, ujërat territoriale bazuar në parimin *tre milje gjerësi,* e cila ishte mbështetur në praktikën anglo-amerikane gjatë shekullit XIX, nuk u shërbenin në mënyrë efikase interesave të shteteve të ndryshme në botë[214]. Shtetet bregdetare si Kili (në vitin 1855), Argjentina (në vitin 1869), Kanadaja (në vitin 1877) dhe Meksika (në vitin 1902), nëpërmjet një sërë marrëveshjeve dypalëshe dhe vendimeve të njëanshme, filluan të ekzekutonin ligjet doganore dhe të antikontrabandës në një zonë ujore në vazhdim me ujërat e tyre territoriale[215]. Nga ana tjetër, ishte SHBA-ja që në vitin 1919 me anë të *Volstead Act,* dhe në vitin 1922 me *Tariff Act,* miratuan ligjet më të ashpra kundër trafikut të paligjshëm të alkoolit deri në 12 milje detare nga brigjet e tyre[216]. Marrëveshje dhe traktate ndërkombëtare të veçanta ndërmjet shteteve të periudhës së shekullit XVIII, të cilat përcaktonin gjerësinë tre ose katër milje detare për ujërat e tyre kombëtare dhe regjime ligjore për zona detare për qëllime të ndryshme me interes kombëtar, kanë ekzistuar deri në gjysmën e dytë të shekullit XX.

Transformimi i normave zakonore detare në akte të mirëfillta ligjore nga shtete të ndryshme bregdetare si Anglia, Spanja dhe SHBA-ja, prej shekullit XVII dhe në vazhdim, është zhvilluar kryesisht nëpërmjet procesit të kodifikimit. Kodifikimi konsiderohet një formë fillestare e përmbledhjes ose dokumentimit të normave dhe praktikave zakonore. Praktikat e kodifikuara, fillimisht shërbenin si norma zakonore përshkruese për rregullimin e sjelljeve të caktuara mbi çështje detare, të cilat zbatoheshin nga subjektet në mënyrë vullnetare. Gradualisht, këto norma përfituan statusin e rregullave, standardeve dhe akteve ligjore, mbi bazën e të cilave kryhej rregullimi i çështjeve detare dhe zgjidhja e konflikteve me natyrë detare. Kodifikimi i rregullave dhe normave të së drejtës zakonore të detit, është karakterizuar nga një proces i vështirë dhe njëkohësisht i ndërlikuar, i cili është zhvilluar paralelisht në shumë shtete dhe organe të sistemit ndërkombëtar. Gjatë shekullit XVIII dhe atij XIX, shtete të fuqishme me interesa të mëdha detare si Anglia dhe SHBA, kodifikuan rregulla zakonore mbi përcaktimin e regjimeve juridike të zonave kufitare detare, duke nxjerrë akte ligjore të detyrueshme për t'u zbatuar nga subjektet nën juridiksionin shtetëror, siç ishte Navigation Act (1841)[217]. Që në fillim të shekullit XVIII, juridiksioni mbi hapësirën detare kombëtare dhe zbatimi i ligjit mbi anijet tregtare që kryenin aktivitet të paligjshëm përgjatë brigjeve angleze, është konsideruar si një e drejtë universale e kombeve për të mbrojtur interesat e tyre.

Një rast interesant në këtë kuadër paraqet krijimi i legjislacionit detar mbi zonën detare fqinje. Regjimi juridik i kësaj zone, shfaqet për herë të parë në shekullin XVIII, të pasqyruar në instrumentet ligjore të *British Hovering Acts*, fillimisht e

[214] D.L. Larson, ed., *Major Issues of the Law of the Sea,* (New Hampshire, University of New Hampshire Publication, 1976), 39.
[215] A.V. Lowe, "The development of the concept of the contiguous zone", in *The British yearbook of International Law 1981 ed.,* R,Y Jennings and I. Brownlie, (Oxford, Clarendon Press, 1982),134.
[216] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 133.
[217] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping,* 8.

shpallur në vitet 1750[218] dhe 1765[219], si dhe shfuqizuar në vitin 1876 nga *Customs Consolidation Acts,* e cila u miratua si një mekanizëm parandalues ligjor kundër anijeve të huaja që trafikonin ngarkesë kontrabandë brenda ujërave kombëtare të Britanisë së Madhe në një distancë prej 24 miljesh nga bregu[220]. Rrënjët e këtyre akteve ligjore, gjenden në diskutimet zyrtare në Dhomën e Lordëve në vitin 1739, të cilat kishin si qëllim parandalimin e kontrabandës detare, dhe në mënyrë të veçante, ndërhyrjen spanjolle në transportin e produkteve industriale të zhvilluar nga anijet britanike në detin e Karaibeve[221]. Këto masa antikontrabandë që ndërmori Dhoma e Lordëve, pajtoheshin dhe me të drejtat sovrane të shteteve, sepse rezultoi që të gjitha masat e sigurisë të marra në territorin tokësor nuk arrinin të pengonin transportin e paligjshëm detar[222]. Paralelisht, Kongresi Amerikan në vitin 1970, krijoi një paketë ligjore kombëtare kundër kontrabandës detare në ujërat e saj kombëtare, duke kërkuar nga të gjitha anijet e huaja të pajiseshin me një deklaratë antikontrabandë me qëllim parandalimin e tregtisë së jashtëligjshme në det[223].

Pavarësisht rëndësisë që paraqet krijimi i legjislacioneve kombëtare të detit gjatë shekullit XVIII në Europë dhe Amerikë, ky punim studimor është përqëndruar në historinë e zhvillimit dhe kodifikimit të së drejtës zakonore të detit nga institucionet dhe organizmat ndërkombëtare, të cilat kanë për qëllim kryesor rregullimin e hapësirës detare dhe oqeanike botërore për t'u shfrytëzuar nga të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar, mbështetur në parametra ligjorë globalë, një prej doktrinave ligjore e të cilave konsiderohet edhe nocioni *freedom of the seas* (dete të lira) i të mirënjohurit Grotius. Në këtë këndvështrim, e drejta ndërkombëtare e detit konsiderohet tërësia e normave, zakoneve, praktikave, standardeve dhe akteve ligjore, të cilat rregullojnë marrëdhëniet ndërmjet shteteve me interesa detare, institucioneve ndërkombëtare dhe subjekteve të tjera juridike ndërkombëtare, me qëllimin për të zgjidhur mosmarrëveshjet detare në mënyrë paqësore, si dhe për të kontribuar drejt përparimit të përbashkët ekonomiko-shoqëror global. Është pikërisht elementi juridik i zgjidhjes së konflikteve ndërshtetërore të natyrës detare në mënyrë paqësore dhe produktive, që e karakterizon të rëndësishëm rolin e të drejtës së detit në marrëdhëniet ndërkombëtare.

Gjatë shekullit XIX, Shoqata e të Drejtës Ndërkombëtare, e përbërë nga juristë të shquar të kohës dhe aktorë të industrisë detare, që prej themelimit të saj në vitin 1873, u konsiderua përgjegjëse për krijimin e një numri raportesh dhe rezolutash për çështje të ndryshme me natyrë detare, si ujërat territoriale, ndotja e oqeaneve, burimet natyrore të shtratit oqeanik, rrugëkalimet ndërkombëtare detare, pirateria dhe juridikisioni portual i shteteve[224]. Një tjetër institucion ndërkombëtar me rëndësi historike, i krijuar nga juristët më të mirë të kohës, konsiderohet edhe Instituti i të Drejtës Ndërkombëtare[225], i themeluar gjithashtu në vitin 1873[226]. Ky institucion

[218] A.M. Frommer, "The British Hovering Acts: a contribution to the study of the contiguous zone", *16 Revue Belge de Droit International* 434-58, (1981-2): 439.
[219] "Improvement of Revenues and Customs Act*"*, 1765, 5 Geo. 3, c. 43, s. 27.
[220] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 132.
[221] P.D. O'Connell, *The international law of the sea*, Volume II, (Oxford, Clarendon Press, 1984), 1034.
[222] "The Parliamentary History of England from the Earliest Period to the Year 1803", Hansard, Vol.10, col 1232.
[223] "Customs Duties Act", 1 Stat. at large, 2nd. Sess., c.35, s. 9.
[224] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 13.
[225] Ermal Xhelilaj and Lorenc Danaj, "Kufijtë Detarë në Kuadrin e të Drejtës Ndërkombëtare", *Revista Shkencore Jus & Justicia* 7, pp 37-54, (Vjeshtë 2011): 40.

ndërkombëtar, formuloi akte normative dhe kodifikoi rezoluta të rëndësishme ligjore lidhur me regjimin e ujërave ndërkombëtare, ujërat e brendshme, ujërat territoriale, burimet natyrore të detit, kabllot nënujore, ndotjen detare, dhe mbi të gjitha, është përgjegjëse për themelimin e Zyrës Ndërkombëtare të Detit[227]. Në fillim të shekullit XX, Shkolla Ligjore e Harvardit, një institucion themelor i arsimit të lartë në SHBA, përgatiti raporte të hollësishme të natyrës ligjore mbi regjimin e ujërave territoriale, ujërave ndërkombëtare, dhe problematikat e piraterisë detare; ndërsa në vitin 1932 publikoi një volum të quajtur *Përmbledhje e Ligjeve Kundër Piraterisë të Zbatuara nga Shtete të Ndryshme,* i edituar nga Stanley Morris[228]. Institucioni i fundit i njohur për zhvillimin dhe kodifikimin e akteve ligjore ndërkombëtare gjatë kësaj periudhe, ishte Instituti Amerikan i të Drejtës Ndërkombëtare, i cili përgatiti volumin ligjor mbi të Drejtën e Marrëdhënive me Jashtë të SHBA-së[229]. Volumi në fjalë konsiderohet një studim me vlerë të madhe ligjore, i cili njëkohësisht ka pasur një ndikim të fuqishëm mbi gjykatat amerikane të përfshira në çështje ligjore të karakterit ndërkombëtar, si dhe një impakt të konsiderueshëm në sistemet juridike në mbarë botën. Përveç institucioneve ndërkombëtare, studiues dhe autorë të së drejtës ndërkombëtare, si Bluntschli, Fiore dhe Internoscia, janë përpjekur të zhvillojnë dhe të kodifikojnë të drejtën zakonore të detit gjatë fillimit të shekullit XX, por që projektet e të cilëve kanë dështuar veçanërisht gjatë periudhës së pas Luftës së Parë Botërore[230].

Në kontekstin e rëndësisë që paraqesin institucionet ndërkombëtare ligjformuese, Lidhja e Kombeve mund të konsiderohet organizata e parë e mirëfilltë ndërshtetërore e cila ka dhënë një kontribut të madh lidhur me formulimin dhe kodifikimin e legjislacionit ndërkombëtar detar. Kjo organizatë me natyrë globale, themeloi në vitin 1924 Komitetin e Ekspertëve me qëllim përzgjedhjen e rregullave ndërkombëtare zakonore të detit, të cilat do të merreshin në konsideratë për t'u kodifikuar nga kjo Organizatë[231]. Elementet zakonore ligjore të përzgjedhur nga ky Komitet për një kodifikim të mundshëm, përfshinin tema të rëndësishme, si regjimi i ujërave territoriale, pirateria, si dhe shfrytëzimi i burimeve natyrore oqeanike. Komisioni Përgatitor i themeluar për këtë qëllim, nën drejtimin e Komitetit të Ekspertëve, u mblodh për të përgatitur disa paketa ligjore detare për kodifikim, të cilat përfshinin tematika mbi *kombësinë e anijeve*, *përgjegjësinë shtetërore*, *piraterinë detare* dhe *ujërat territoriale*[232]. Raporti përmbledhës i këtij Komisioni dhe përgjigjet zyrtare të shteteve anëtare në lidhje me tematikat e mësipërme, janë me rëndësi të madhe dhe përfaqësojnë një studim të mirëfilltë dhe me interes mbi praktikat dhe politikat detare shtetërore gjatë asaj periudhe kohore.

Konferenca ndërkombëtare e zhvilluar në Hagë në vitin 1930, me qëllim miratimin e një konvente ndërkombëtare mbi ujërat territoriale dhe zonën detare fqinje, mbështetur në propozimet e Komitetit të Ekspertëve të Lidhjes së Kombeve, fatkeqësisht dështoi në përpjekjet e saj[233]. Shtetet pjesëmarrëse në Konferencën e

---

[226] UN, "Documents on the Development and Codification of International Law", *Suplement to American Journal of International Law,* Vol 41, (1947): 144, accessed March 13, 2012, http://untreaty.un.org/ilc/documentation/english/ASIL_1947_study.pdf.
[227] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 14.
[228] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 14.
[229] UN, "Documents on the Development and Codification of International Law", 145.
[230] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 14.
[231] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 14.
[232] UN, "Documents on the Development and Codification of International Law", 68.
[233] Ermal Xhelilaj and Osman Metalla, "The legal regime of the contiguous zone in the context of international law", *Proceedings of the 14th Conference of International Maritime Association of Mediterranean,* Year XVI, Vol II, *Genoa, Italy,* pp. 777-783, (2011), 778.

Hagës, mbanin qëndrim të përbashkët për çështjet ligjore mbi natyrën dhe shtrirjen e të drejtave të shteteve në ujërat territoriale, si dhe për konceptin e të drejtës së kalimit paqësor në këto ujëra, por nuk kishin arritur një marrëveshje konsensuale për çështjen themelore të gjerësisë së ujërave territoriale[234]. Rrjedhimisht, konferenca vendosi të dërgonte kopje të draftit të konventës në të gjitha shtetet anëtare, me shpresën se mund të arrihej një marrëveshje në një periudhë të mëvonshme kohore. Pavarësisht dështimit në krijimin e një konvente mbi të drejtën e detit, dispozitat ligjore të draft-konventës të Konferencës së Hagës, u konsideruan me vlerë përsa i përket krijimit të Komisionit të Ligjeve Ndërkombëtare nga OKB-ja në vitin 1945, i cili u mandatua për të zhvilluar një proces kodifikimi të vazhdueshëm të së drejtës ndërkombëtare. Deri në vitin 1956, Komisioni me kërkesë të Asamblesë së Përgjithshme të OKB-së, përgatiti një raport që mbulonte pjesën dërrmuese të aspekteve të së drejtës së detit, të cilat konsideroheshin me rëndësi për shtetet. Raporti, i cili pasqyronte një analizë të hollësishme të komenteve dhe vërejtjeve të bëra nga shtetet mbi të drejtën e detit, përbënte dhe bazën kryesore të punimeve të Konferencës së UNCLOS-it, të zhvilluar në Gjenevë në vitin 1958[235].

Në Konferencën e Parë të UNCLOS-it, morën pjesë 86 shtete anëtare, pothuajse dyfishi i numrit të shteteve pjesëmarrëse në Konferencën e Hagës. Në përfundim të punimeve të konferencës, u miratuan katër konventa ndërkombëtare kryesore, të cilat ishin: Konventa mbi Ujërat Territoriale dhe Zonën Detare Fqinje, Konventa mbi Ujërat Ndërkombëtare, Konventa mbi Shelfin Kontinental dhe Konventa mbi Peshkimin dhe Ruatjen e Burimeve të Gjalla në Ujërat Ndërkombëtare. Konventat mbi regjimin juridik të ujërave detare, u mbështetën gjerësisht në të drejtën ndërkombëtare zakonore të zbatuar gjatë shekujve të fundit, dhe u ratifikua nga një numër i madh shtetesh pjesëmarrëse[236]. Si rrjedhojë, konventat e miratuara mbi regjimin juridik të zonave detare, përbënin konceptin themelor të së drejtës ndërkombëtare të detit, e cila karakterizohej nga rregulla dhe norma zakonore përgjithësisht të pranuara nga shtetet e sistemit ndërkombëtar. Një nga problematikat kryesore të shfaqura gjatë punimeve të konferencës, ashtu sikurse ndodhi dhe gjatë zhvillimit të Konferencës së Hagës, ishte mospajtimi i shteteve pjesëmarrëse mbi gjerësinë e ujërave territoriale[237]. Në këtë kontekst, shtetet e fuqishme ekonomikisht dhe të zhvilluara në industrinë detare, si Anglia dhe SHBA-ja, kërkonin që distanca prej tre miljesh detare e ujërave territoriale, mbështetur në të drejtën zakonore, të sanksionohej ligjërisht në konventat e detit.

Nga ana tjetër, shtetet e pazhvilluara, kryesisht vendet afrikane, aziatike dhe europiano lindore, parashtruan kërkesën për një gjerësi të ujërave territoriale më shumë se tre milje detare, duke insistuar në shtrirjen e këtyre ujërave deri në dymbëdhjetë milje detare[238]. Konferenca e Gjenevës, nxori në dritë edhe kërkesa të ekzagjeruara mbi regjimin e zonave detare, siç ishte rasti i shteteve latine, disa prej të cilave kërkonin që ujërat territoriale të shtriheshin deri në dyqind milje detare në drejtim të oqeanit. Mosmarrëveshje serioze midis shteteve pjesëmarrëse në konferencë, ekzistonte edhe për regjimin juridik të ujërave ndërkombëtare. Globalizimi i industrisë detare solli si rrjedhojë domosdoshmërinë që anijet e shteteve të ndryshme të lundronin në ujërat ndërkombëtare për të mundësuar zhvillimin e tregtisë dhe aktiviteteve të tjera të rëndësishme. Kjo situatë rezultoi në implikime

[234] UN, "Documents on the Development and Codification of International Law", 80-83.
[235] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 15.
[236] Rothwell and Stephens, The International Law of the Sea, 7.
[237] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 15.
[238] Borgerson, "The National Interest and the Law of the Sea", 8.

ligjore lidhur me legjislacionin që duhet të mbizotëronte mbi këto anije, të konsideruara nga pikëpamja e të drejtës zakonore ndërkombëtare si *ishuj lundrues* (floating island), të cilat lundronin në ujërat ndërkombëtare të karakterizuara si *mare liberum*, pra, trashëgimi e përbashkët e njerëzimit në të cilën asnjë shtet nuk zotëron juridiksion mbi të[239]. Është e kuptueshme që kur një anije lundron në ujërat kombëtare të një shteti, ajo është subjekt i juridiksionit të këtij shteti, por kur anija lundron në ujërat ndërkombëtare (*mare liberum*) atëherë situata ligjore dhe juridiksionale mbi anijet, mund të konsiderohet e paqartë dhe problematike.

Si rezultat i këtyre mosmarrëveshjeve ndërshtetërore dhe zhvillimeve në fushën e detarisë, OKB-ja disa vite më vonë zhvilloi një konferencë tjetër, në të cilën shtetet u përqëndruan në zgjidhjen e problemit të gjerësisë së ujërave territoriale, si dhe në çështjen e kufizimit ligjor të peshkimit. Çështja e peshkimit, konsiderohej një problem për arsye se nuk ekzistonte konsensus në lidhje me shtrirjen e zonës detare të peshkimit mbi të cilën shtetet duhet të kishin juridiksion të plotë ligjor. Koncepti i vjetër ligjor *res kommunis* (pronë e përbashkët), mbështetur në doktrinën *dete të lira* të Hugo Grotius, e cila i referohej shfrytëzimit të lirë të hapësirës oqeanike nga gjithë komuniteti botëror, në rastin konkret ishte e vështirë për t'u zbatuar[240]. Arsyetimi shkencor i studiuesve bashkëkohor se burimet e gjalla detare konsideroheshin të kufizuara, si dhe zhvillimi i teknologjisë së avancuar detare të viteve 1960, e cila i mundësonte shteteve shfrytëzimin pa kriter deri në zhdukjen e plotë të specieve detare, ishin arsyet kryesore në dështimin e përcaktimit të një zone detare peshkimi. Pavarësisht zhvillimeve mbi burimet natyrore të detit, përcaktimi i gjerësisë së ujërave territoriale mbetej një çështje prioritare me rëndësi jetike për shtetet. Konferenca UNCLOS II, e cila u zhvillua në Gjenevë gjatë vitit 1960, për t'i dhënë zgjidhje problemit të mësipërm, për shkak të një vote (shteti) kundër, dështoi në arritjen e kompromisit nga ana e shteteve për të përcaktuar një gjerësi prej gjashtë miljesh detare të ujërave territoriale[241].

Konventat e Gjenevës, pavarësisht se u miratuan nga një numër relativisht i madh shtetesh, duke u konsideruar një arritje e madhe e komunitetit ndërkombëtar në lidhje me kodifikimin e të drejtës zakonore të detit, karakterizoheshin nga problematika të shumta praktike dhe juridike, si dhe nga mangësi proceduriale dhe thelbësore të natyrës ligjore. Mbi të gjitha, shtetet e zhvilluara bregdetare në aspektin ekonomiko-teknologjik dhe detar, pas zhvillimit të Konferencave të Gjenevës (1958-1960), e kuptuan se konventat mbi të drejtën e detit, përveç problematikave ligjore të përmendura më lart, nuk u karakterizuan nga një pranueshmëri e gjerë dhe mbizotëruese nga ana e sistemit ndërshtetëror botëror[242]. Mungesa e standardit ligjor ndërkombëtar mbi gjerësinë e ujërave territoriale, vazhdonte të përbënte një çështje problematike për komunitetin botëror, për arsye se përcaktimi individual i gjerësisë të kësaj zone detare nga shtete të ndryshme, mund të rezultonte në humbjen e statusit zakonor të doktrinës *dete të lira*, e cila rrjedhimisht do të mundësonte bllokimin e shumë rrugëkalimeve lundrimore dhe ngushticave detare me karakter ndërkombëtar si Gjiblardari, Hormuzi, Malaka, Oresundi etj, të cilat konsideroheshin me rëndësi jetike për ekonominë, paqen dhe sigurinë globale.

---

[239] Ermal Xhelilaj and Ksenofon Krisafi, "International Implications Concerning the Legal Regime of Ship Registration System", *Constanta Maritime University Annals, Year XIV,* (pp.323- 330) Editura Nautica, (2013): 323.

[240] Proshanto K. Mukherjee, *Evolution of the Law of the Sea*, Maritime Law and International Maritime Conventions-WMU 123, (World Maritime University, Malmo, Sweden, 2006), 1.

[241] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 15.

[242] Borgerson, "The National Interest and the Law of the Sea", 8.

Duke marrë në konsideratë këto zhvillime, OKB-ja vendosi të zhvillonte një konferencë tjetër të rëndësishme për trajtimin e këtyre çështjeve themelore mbi të drejtën e detit, e njohur më vonë me akronimin UNCLOS III. Zanafilla e kësaj Konference gjendet në zhvillimet historike të vitit 1967, të cilat kulmuan me krijimin nga ana e Asamblesë së Përgjithshme të OKB-së të Komitetit Ndërkombëtar mbi Shtratin Oqeanik, me qëllim zgjidhjen e çështjes të juridiksionit mbi shtratin dhe nëntokën oqeanike, e cila shtrihej përtej ujërave kombëtare të shteteve bregdetare[243]. Propozimi për zgjidhjen e kësaj çështjeje ligjore erdhi nga Arvid Pardo, ambasador i Maltës në OKB[244], njëkohësisht i konsideruar ndër themeluesit e të drejtës ndërkombëtare të detit. Gjatë fjalimit të tij të njohur në Asamblenë e Përgjithshme të OKB-së, Pardo u shpreh se shtrati oqeanik dhe burimet natyrore detare duhet të përdoren për qëllime paqësore, duke theksuar se ujërat ndërkombëtare, të konsideruara r*es communis*, duhet të shfrytëzohen kryesisht nga shtetet e varfëra dhe vendet në zhvillim[245]. Ekzistenca e këtyre faktorëve dhe çështjeve problematike, si dhe perceptimi i përgjithshëm global se dispozitat ligjore në kuadër të Konventave të Gjenevës mbi regjimin juridik ndërkombëtar detar, konsiderohen të ndërlidhura dhe ndërthurura me njëra-tjetrën, e detyruan komunitetin ndërkombëtar të merrte në konsideratë rishqyrtimin e plotë të kornizës ligjore të detit.

Asambleja e Përgjithshme e OKB-së në vitin 1970, me anë të rezolutës 2570, vendosi zhvillimin e një konference të tretë të OKB-së me qëllimin kryesor krijimin e një konvente ndërkombëtare mbi të drejtën e detit, e cila duhet të karakterizohej si një instrument ligjor efikas dhe gjithëpërfshirës[246]. Konferenca UNCLOS III e zhvilloi mbledhjen e parë në vitin 1973, dhe duke punuar në mënyrë konstante për pothuajse dhjetë vjet arriti përfundimisht të miratonte këtë konventë të rëndësishme në Konferencën e Montego Bay (Xhamajka) në 30 Prill 1982. Konventa konkrete e quajtur UNCLOS (1982), e cila hyri në fuqi në formë të rishkruar më 16 Nëntor 1994, dhe që aktualisht ka siguruar nënshkrimin e 166 shteteve, konsiderohet gjerësisht si një ndër traktatet më gjithëpërfshirëse dhe shumëpalëshe të natyrës ndërkombëtare që është përpiluar ndonjëherë[247]. Kjo Konventë, e konsideruar si *kushtetuta e oqeaneve*, trajton çështjet kryesore në fushën e të drejtës së detit duke patur për qëllim hedhjen e themeleve për ndërtimin e një pakete legjislative të karakterit detar për shfrytëzimin në mënyrë optimale të oqeaneve dhe burimeve nënujore. Parimet juridiksionale themelore të UNCLOS-it konsiderohen: 1) Përdorimi në mënyrë paqësore i oqeaneve; 2) Mbrojtja dhe rezervimi i mjedisit detar dhe oqeanik; 3) Shfrytëzimi i qëndrueshëm i burimeve të gjalla dhe atyre nëntokësore të oqeaneve, dhe 4) Respektimi i lirisë së deteve/oqeaneve[248]. Një prej arritjeve më të rëndësishme të UNCLOS-it konsiderohet sanksionimi ligjor që i bëhet themelimit të Autoritetit Ndërkombëtar mbi Shtratin Oqeanik, si dhe formimi i Gjykatës Ndërkombëtare mbi të Drejtën e Detit (GJNDD), e cila trajton ekskluzivisht konfliktet ligjore që rrjedhin nga zbatimi i dispozitave ligjore të UNCLOS-it.

Konferenca gjatë punimeve për përgatitjen e UNCLOS-it, karakterizohej nga një strukturë e veçantë, e cila përbëhej nga disa komitete të përhershme, ndër të cilat

[243] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 15-16.
[244] Borgerson, "The National Interest and the Law of the Sea", 8.
[245] Mukherjee, *Evolution of the Law of the Sea*, 3.
[246] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 16.
[247] Martin Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*, 284.
[248] Ermal Xhelilaj and Klajdi Mone, "The Impact of the Law of the Sea towards Global Ocean Policy Issues: Maritime Administration Perspective" (Paper presented at the VI International Maritime Science Conference, Solin, Croatia, April 28-29, 2014): 183.

Komiteti i Parë trajtonte çështjet mbi regjimin juridik të tabanit oqeanik; Komiteti i Dytë kishte për detyrë formulimin e regjimit të ujërave territoriale dhe zonës detare fqinje, shelfit kontinental, zonës ekskluzive ekonomike, ujërave ndërkombëtare, ngushticave, shteteve arqipelagjike, peshkimit dhe mbrojtjes së burimeve të gjalla në ujërat ndërkombëtare; ndërsa Komiteti i Tretë trajtonte tematikën e mbrojtjes së mjedisit detar dhe kërkimit shkencor[249]. Po ashtu, në kuadër të konferencës funksiononin një numër grupesh *ad hoc* të cilat merreshin me çështje më të hollsishme brenda qëllimit të punimeve të komiteteve të mësipërme[250]. Pjesëmarrja në këtë konferencë e rreth 150 shteteve, secili prej tyre i gatshëm për të mbrojtur dhe promovuar interesat kombëtare, i bëri negociatat për të arritur në marrëveshje të përbashkëta midis këtyre shteteve shumë të vështira. Punimet e konferencës nxorën në pah edhe interesa të përbashkëta të karakterizuara në formulimin e deklaratave nga ana e grupimeve të caktuara ndër-shtetërore, të cilat ishin bashkuar për të arritur objektiva të njëjta. Grupimi 77, në përbërje së të cilit aderonin rreth 120 shtete të cilësuar si vende të varfëra në zhvillim, u konsiderua si grupimi më i fuqishëm për arsye të ndikimit të madh që ushtroi në formulimin e politikave të caktuara të konventës, të cilat u konsideruan nga opinioni ndërkombëtar si fitore diplomatike[251]. Grupi perëndimor i shteteve kapitaliste, grupimi i shteteve socialiste të Europës Lindore, si dhe grupi i shteteve jobregdetare dhe arqipelagjike ushtruan gjithashtu ndikimin e tyre gjatë punimeve të konferencës.

Pavarësisht qëndrimeve të ndryshme dhe mosmarrëveshjeve ndërshtetërore, konferenca i zhvilloi punimet mbi bazën e mirëkuptimit dhe kompromisit ndërmjet shteteve pjesëmarrëse. Teksti përfundimtar i UNCLOS-it, i cili përmban 320 dispozita ligjore, u miratua me 130 vota pro, 4 kundër dhe 17 abstenime, ku Turqia, Venezuela, Izraeli dhe SHBA-ja votuan kundër pasi kundërshtuan thelbin e Pjesën XI të draft-konventës, e cila trajtonte çështjen ligjore të fundit të thellësive detare[252]. Në këtë kontekst, këto shtete të përparuara teknologjikisht kundërshtonin nene të caktuara të konventës, sipas të cilave të dhënat mbi teknologjinë e kërkimit dhe shfrytëzimit të oqeaneve nga shtetet e tjera të zhvilluara ekonomikisht, duhet t'u jepeshin edhe shteteve të pazhvilluara në mënyrë që burimet oqeanike të shfrytëzoheshin njëlloj nga i gjithë komuniteti ndërkombëtar. Mendimi se UNCLOS-i, e konsideruar një makineri e fuqishme në shërbim të menaxhmit të shtratit oqeanik dhe burimeve naturore nënujore, mund të hynte në fuqi në mungesë të pjesëmarrjes të shteteve më të industrializuara në botë si SHBA-ja dhe Britania e Madhe, u konsiderua një çështje problematike nga strukturat drejtuese të OKB-së. Me qëllim përmbushjen e kërkesave të këtyre shteteve të fuqishme të sistemit ndërkombëtar të mbetura jashtë ratifikimit të Konventës, Asambleja e Përgjithshme e OKB-së miratoi në 24 Korrik të vitit 1994 Marrëveshjen e Implementimit, e cila rishikonte dispozitat ligjore të Pjesës XI të Konventës mbi fundin e thellësive oqeanike në mënyrë që t'u përgjigjej më mirë kërkesave të shteteve perëndimore[253]. Marrëveshja në fjalë hyri në fuqi në 28 Korrik të vitit 1996[254], dhe bashkë me Marrëveshjen për Menaxhimin e Specieve Detare dhe Emigratore në Rrezik të vitit 1995, të cilat janë të ndërlidhura ngushtësisht me

[249] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 16.
[250] Barry Buzan, "Negotiating by consensus: developments in technique at the United Nations Conference on the Law of the Sea", *75 AJIL* (1981): 324-348.
[251] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 17.
[252] Shaw, *International Law,* 492.
[253] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 18-19.
[254] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 285.

UNCLOS-in, formojnë paketën e plotë ligjore të sistemit ndërkombëtar të së drejtës së detit[255].

Një element themelor në lidhje me UNCLOS-in është se dispozita të caktuara ligjore të saj që pasqyrojnë regjimin zakonor juridik të detit bazuar në nocionin freedom of the seas mund të ushtrojnë një ndikim të rëndësishëm mbi të drejtën zakonore, që nënkupton faktin që edhe pse Konventa vazhdon të mos jetë e ratifikuar nga shtete të ndryshme, shumë parime të kodifikuara ose të zhvilluara në brendësi të saj janë të detyrueshme për këto shtete si pjesë e të drejtës ndërkombëtare zakonore[256]. Çështjet e ndryshme ligjore të kohëve të fundit të gjykuara nga GJNDD-ja, si *Katari kundër Bahreinit* (2001), *Eritrea kundër Jemenit* (1999), dhe *Libia kundër Maltës* (1985), kanë treguar se shumë prej dispozitave ligjore të UNCLOS-it janë kthyer realisht në të drejtë zakonore ndërkombëtare[257]. Shaw e mbështet teorinë e mësipërme duke theksuar se shumë nga dispozitat ligjore të UNCLOS-it janë pasqyrim i koncepteve ligjore të instrumenteve të mëparshëm ndërsa dispozitat e tjera janë kthyer tashmë në të drejtë zakonore. Si rrjedhojë, në sistemin ndërkombëtar ekzistojnë një numër marrëdhëniesh të komplikuara ndërshtetërore, të cilat mbështeten në të drejtën zakonore dhe në traktatet ndërkombëtare, shtetet anëtare të së cilave janë *prima facie* të detyruara të zbatojnë të drejtën e pranuar zakonore të detit[258].

OKB-ja nuk konsiderohet i vetmi institucion ndërkombëtar i cili ka kontribuar drejt zhvillimit dhe kodifikimit të së drejtës ndërkombëtare të detit. Një rol shumë të rëndësishëm në këtë drejtim ka luajtur dhe IMO, një agjenci e specializuar e OKB-së, përgjegjëse për sigurinë detare dhe për parandalimin e ndotjes së oqeaneve në nivel global, e cila është karakterizuar nga një ndikim thelbësor mbi sistemin ndërkombëtar përsa i përket rregullimit ligjor global të çështjeve kryesore të fushës së detarisë gjatë viteve 1970 dhe në vazhdim. IMO është krijuar në vitin 1948 nga OKB-ja dhe është aktivizuar ligjërisht në vitin 1959, periudhë kur edhe hyri në fuqi traktati ndërkombëtar lidhur me krijimin e kësaj organizate detare. Deri në vitin 1982, për arsye të natyrës këshillimore që zotëronte kjo organizatë është njohur me termin Organizata Ndërshtetërore Konsultative Detare (Intergovernmental Maritime Consultative Organization), duke pasur për qëllim kryesor aspektin këshillimor dhe rekomandues në drejtim të shteteve për çështjet detare[259]. Që prej vitit 1982, IMO u konsolidua në një organizatë të mirëfilltë ligjformuese dhe gjithëpërshirëse duke filluar të ushtrojë një ndikim shumë të madh në rritje në sistemin ndërkombëtar në lidhje me përcaktimin e standardeve ligjore ndërkombëtare të detit. Komitetet kryesore të IMO-s, si Komiteti i Sigurisë Detare, Komiteti Ligjor dhe Komiteti i Mbrojtjes së Mjedisit Detar, kanë luajtur një rol themelor në krijimin, zhvillimin dhe kodifikimin e të drejtës ndërkombëtare të detit përsa i përket lundrimit dhe sigurisë detare, mbrojtjes së mjedisit oqeanik, kriminalitetit detar, kërkim-shpëtimit në det, trajnimit dhe edukimit detar, piraterisë dhe terrorizmit global, etj. Strukturat kryesore të IMO-s përbëhen nga Këshilli, në të cilin marrin pjesë përfaqësuesit e dyzet shteteve më të zhvilluara në industrinë detare, si dhe Asambleja, e cila përfshin të gjitha shtetet anëtare dhe që aktualisht numërohen në 170 të tilla[260]. IMO nëpërmjet konferencave

[255] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 21.
[256] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, 9-10.
[257] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*, 284-285.
[258] Shaw, *International Law*, 492-493.
[259] Boisson, *Safety at Sea, Policies, Regulations & International Law*, 59-62.
[260] "International Maritime Organiation official website: Membership", accessed January 22, 2014, http://www.imo.org/About/Membership/Pages/Default.aspx.

ndërkombëtare diplomatike është përgjegjëse për krijimin e më shumë se dyzet konventave ndërkombëtare të detit, të cilat janë ratifikuar nga një numër i madh shtetesh dhe përgjithësisht karakterizohen nga një karakter ligjor i detyrueshëm. Një përmbledhje e shkurtër e konventave më të rëndësishme ndërkombëtare të IMO-s do të shpjegohen në paragrafët në vijim.

Konventa Ndërkombëtare mbi Parandalimin e Përplasjeve të Anijeve në Det - *COLREG* (1972), është një prej konventave kryesore të krijuara nga IMO, e cila përmban një numër rekord dispozitash ligjore që mbështeten në norma dhe praktika zakonore detare të zbatuara në Romën dhe Greqinë e lashtë, si dhe prej të drejtës zakonore të qytet-shteteve mesdhetare në mesjetë. Konventa përcakton standarde ligjore ndërkombëtare të detyrueshme në lidhje me rregullat e lundrimit të anijeve, skemën e qarkullimit të anijeve në oqeane, rrugët detare, sinjalistikën detare dhe parandalimin e përplasjeve në det. Një tjetër instrument ligjor i IMO-s, është Konventa Ndërkombëtare Mbi Shpëtimin e Jetës në Det - *SOLAS* (74/78), i konsideruar si traktati më i rëndësishëm global i të gjithë kohërave në lidhje me sigurinë e anijes dhe të detarëve. Shumë prej dispozitave ligjore të SOLAS-it rrjedhin nga e drejta zakonore detare europiane e periudhës së mesjetës dhe të epokës moderne. Objektivat kryesore të SOLAS-it përfshijnë përcaktimin e standardeve dhe normave ndërkombëtare të sigurisë mbi ndërtimin, pajisjen dhe funksionimin e anijeve[261]. Konventa Ndërkombëtare Mbi Parandalimin e Ndotjes Detare – *MARPOL* (73/78), është traktati kryesor ndërkombëtar i cili rregullon çështjet e parandalimit të ndotjes së mjedisit detar dhe oqeanik, të cilat vijnë si rrjedhojë e aktiviteteve operacionale dhe situatave aksidentale të anijeve. Dispozitat dhe protokollet e kësaj konvente janë krijuar si pasojë e trafikut të madh të anijeve nëpër oqeane, si dhe zhvillimit të teknologjisë detare në nivel global gjatë periudhës së pas Luftës së Dytë Botërore[262].

Duke marrë në konsideratë aksidentet e shumta detare gjatë viteve 1960-1970, të cilat kishin ardhur kryesisht si rezultat i gabimeve njerëzore, IMO në vitin 1978 krijoi Konventën Ndërkombëtare mbi Standardet e Trajnimit, Çertifikimit dhe Vrojtimit të Detarëve (STCW), e konsideruar një prej kolonave themelore të së drejtës ndërkombëtare të detit. STCW është paketa e parë ligjore ndërkombëtare e cila përcakton kriteret dhe standardet bazë mbi trajnimin, arsimimin, dhe çertifikimin e detarëve dhe oficerëve detarë. Një prej instrumentave të rëndësishëm ligjorë të IMO-s është edhe Konventa Ndërkombëtare mbi Kërkim-Shpëtimin Detar (SAR), e krijuar në Konferencën e Hamburgut të vitit 1979, e cila përcakton standarde ligjore për krijimin e një plani kërkim-shpëtimi ndërkombëtar në det. Sipas SAR, shpëtimi i anijeve dhe njerëzve që rrezikohen nga fatkeqësitë detare koordinohet nga organizata SAR, mbështetur në bashkëpunimin ndërshtetëror të organizatave kombëtare të kërkim-shpëtimit. Shumë prej dispozitave ligjore të Konventës SAR janë bazuar në të drejtën ndërkombëtare zakonore në lidhje me shpëtimin e njerëzve në det dhe ndihmën që u jepet anijeve në fatkeqësi.

Si rrjedhojë e rasteve të piraterisë moderne dhe kriminalitit detar në rritje gjatë viteve 1980, IMO në vitin 1988 formuloi Konventën Ndërkombëtare mbi Neutralizimin e Akteve të Paligjshme Kundër Sigurisë Lundrimore të Anijeve (SUA). Konventa SUA parashtron standarde ligjore ndërkombëtare në lidhje me parandalimin dhe penalizmin e veprimtarisë kriminale, piraterike dhe terroriste në hapësirat detare.

[261] IMO, *International Convention for the Safe tog Life at Sea* (1974), SOLAS Consolidated Edition, London: IMO Publication, 2004, 3-4.
[262] IMO, *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (1973), MARPOL Consolidated Edition, London: IMO Publication, 2006, 3.

Së fundmi, Kodi Ndërkombëtar i Sigurisë së Anijeve dhe Infrastrukturës Portuale (ISPS), cili është krijuar në vitin 2002 si rezultat i incidentit terrorist të 11 Shtatorit 2001 në New York, konsiderohet ndër instrumentat ligjorë bazë të IMO-s[263]. Kodi ISPS përcakton norma ligjore të detyrueshme globale mbi parandalimin e akteve terroriste, kriminale, piraterike dhe incidenteve të tjera të qëllimshme në anije dhe porte. Regjimi juridik ndërkombëtar i detit përmban edhe shumë konventa dhe instrumenta ligjore detare të krijuar nga IMO dhe OKB-ja, siç janë Konventa e Organizatës mbi Satelitët Ndërkombëtar Detar (1976), Kodi Ndërkombëtar mbi Menaxhimin e Sigurisë së Anijes (1993), Konventa Ndërkombëtare mbi Lehtësimin e Trafikut Ndërkombëtar Detar (1965), Marrëveshja Speciale Ndërkombëtare mbi Anijet Pasagjere (1971), Konventa Ndërkombëtare mbi Shpëtimin e Anijeve (1989), Konventa e OKB-së mbi Kushtet e Regjistrimit të Anijeve (1986), Konventa Ndërkombëtare mbi Kontenierë të Sigurt (1972), Konventa Ndërkombëtare mbi Vijën e Ngarkesës së Anijes (1966), Konventa Ndërkombëtare lidhur me Ndërhyrjen në Ujërat Ndërkombëtare në Rastet e Fatkeqësive të Shkaktuara nga Ndotjet Detare (1969) etj, por që për arsye të objektivave themelore që karakterizojnë këtë temë shkencore nuk do të trajtohen gjatë këtij studimi.

1.4 Burimet kryesore të regjimit juridik ndërkombëtar të detit

E drejta e detit, si komponent themelor i sistemit ligjor ndërkombëtar, mbështetet pothuajse në të njëjtat burime ligjore në të cilat bazohet dhe e drejta ndërkombëtare në përgjithësi. Sistemi i të drejtës së detit nuk mendohet të jetë krijuar ekskluzivisht prej një burimi të vetëm ligjor, por regjimi i saj bashkëkohor paraqet kryesisht një ndërthurje dhe ndërveprim midis të drejtës zakonore qindra ose mijëravjeçare të zhvilluara në hapësirat detare botërore dhe të drejtës konvencionale apo traktatore të formuar gjatë shekullit XX dhe XXI. Burimet e të drejtës ndërkombëtare dhe rrjedhimisht të së drejtës së detit, janë përcaktuar qartë në Statutin e GJND-së, e cila duhet të mbështetet në këto burime për të marrë vendime gjyqësore mbi çështje ligjore të karakterit ndërkombëtar. Në nenin 38 të Statutit të GJND-së theksohet se burimet e të drejtës ndërkombëtare konsiderohen:

1) *konventat ndërkombëtare, të përgjithshme ose të veçanta, të cilat përmbajnë rregulla të njohura shprehimisht nga të gjitha shtetet;*
2) *normat ndërkombëtare zakonore, të cilat janë tregues i praktikës së përgjithshme të pranuar si normë ligjore;*
3) *parimet e përgjithshme ligjore të njohura nga shtetet e civilizuara;*
4) *vendimet gjyqësore, kryesisht të gjykatave ndërkombëtare, si dhe doktrina ligjore e autorëve më të kualifikuar nga shtete të ndyshme*[264].

Brenda sistemit të burimeve të së drejtës ndërkombëtare ekziston një shkallë hierarkike në të cilën konventat ndërkombëtare ose traktatet dhe normat ndërkombëtare zakonore konsiderohen si *burime kryesore*. E drejta traktatore pozicionohet e para nga burimet kryesore dhe tendenca drejt rritjes së rëndësisë së saj vazhdon të jetë pozitive. Konventat ose traktatet konsiderohen burimet më të rëndësishme në krahasim me normat zakonore duke qenë se zakoni është një normë e

[263] Ermal Xhelilaj, "Implementation of International Ship and Port Facility Security Code: Challenges and Limitation", *Word Maritime University Alumni Journal*, Sweden, (2008): 92.
[264] "Statute of the International Court of Justice", accessed May 29, 2013, http://www.icj-cij.org/documents/?p1=4&p2=2&p3=0#CHAPTER_II.

papërcaktuar dhe fluide e cila mund të shkaktojë interpretime të njëanshme, ndërsa traktati përmban norma të fiksuara drejtpërdrejt nga shtetet anëtare dhe interpretimi i dispozitave të tij zotëron një bazë të qëndrueshme[265]. Prioriteti që zotërojnë traktatet si burime ligjore në të drejtën ndërkombëtare shprehet edhe në Kartën e OKB-së, në preambulën e të cilës nënvizohet krijimi i kushteve optimale për respektimin e drejtësisë dhe detyrimeve që rrjedhin nga traktatet dhe burime të së drejtës ndërkombëtare[266]. Nga ana tjetër, vendimet gjyqësore dhe doktrina juridike e autorëve të kualifikuar ndërkombëtarë konsiderohen si *burime plotësuese*.

Pavarësisht këtij klasifikimi, të gjithë elementet e mësipërme ligjore konsiderohen si *burime materiale,* për arsye se ndodhen të dokumetuara në mënyrën e duhur për t'u analizuar në çdo rast. Përveç kategorizimit të mësipërm, ekziston edhe konceptimi i burimeve jomateriale të cilat përfshijnë elementet e *parimit të barazisë* dhe *parimet e përgjithshme ligjore të njohura nga shtetet e civilizuara*, të cilat konsiderohen burime të rëndësishme në trajtimin e çështjeve gjyqësore ndërkombëtare. Interpretimi i Nenit 38 nxjerr në dritë rëndësinë të cilën i kushton kjo dispozitë ligjore përcaktimit të autoritetit dhe legjitimitetit në sistemin ligjor ndërkombëtar, si dhe rregullave me anë të së cilave është formuar ky sistem. Neni në fjalë nuk pasqyron vetëm burimet e të drejtës ndërkombëtare, por nga ana tjetër përcakton edhe konceptin themelor se kush duhet t'i krijojë këto rregulla dhe se si duhen krijuar ato[267]. Interpretimi i paragrafëve (a) dhe (c) të nenit 38 nënkupton se përgjegjësinë e krijimit të legjislacionit ndërkombëtar e kanë shtetet, të cilat ndërveprojnë në kuadër të anëtarësisë ose të pjesëmarrjes në institucionet ndërkombëtare ligjvënëse. IMO mund të konsiderohet një institucion i tillë ligjformues, i cili është veshur posaçërisht nga OKB-ja me pushtet e juridiksion ligjformues dhe rregullator të karakterit ndërkombëtar që prej krijimit të saj dhe kryesisht pas viteve 1970. Përshkrimi i nenit 38 edhe pse përqëndrohet në rregullimin e veprimtarisë zyrtare të GJND-së, në ditët e sotme konsiderohet një koncept ligjor i pranuar në nivel global përsa i përket burimeve të së drejtës ndërkombëtare dhe rrjedhimisht të së drejtës së detit.

Konventat ndërkombëtare ose traktatet/marrëveshjet shumëpalëshe, konsiderohen një shprehje e qartë e marrjes përsipër në mënyrë ligjore të detyrimeve dhe të drejtave nga ana e shteteve të sistemit ndërkombëtar, të cilat kanë nënshkruar dhe ratifikuar këto instrumenta ligjore. Si rrjedhojë, traktatet mund të përkufizohen si një akt ligjor ndërkombëtar, me anën e të cilit shtetet dhe subjektet e tjerë përcaktojnë norma të caktuara sjelljeje, si dhe parashtrojnë të drejta dhe detyrime për shtetet anëtare[268]. Traktatet konsiderohen si e vetmja mënyrë, me anë të së cilës shtetet mund të krijojnë me vetëdije të plotë norma të detyrueshme, dhe përdoren vazhdimisht për këtë qëllim. Mbështetur në të drejtën zakonore dhe dispozitat e traktatit, shtetet përgjithësisht zotërojnë të drejtën që të modifikojnë ose përmirësojnë përmbajtjen e konventave ndërkombëtare. Në këtë kontekst, ekzistenca e një traktati të caktuar, siç mund të jenë konventat e SOLAS-it dhe SUA-s, normalisht përcakton rregulla të qarta dhe përfundimtare në lidhje me të drejtat dhe detyrimet e shteteve anëtare në marrëdhëniet ndërmjet njëra-tjetrës në kuadër të nocionit ligjor të traktatit[269]. Kur shtetet kanë pranuar detyrimet që rrjedhin nga traktate ndërkombëtare, ato janë të

[265] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 17.
[266] "Charter of the United Nations, Preamble", United Nation Official Website, accessed December 12, 2012, http://www.un.org/en/documents/charter/preamble.shtml.
[267] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 6.
[268] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 17.
[269] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 22-23.

detyruara juridikisht të veprojnë në një mënyrë të caktuar, duke krijuar si rezultat norma juridike për vetveten[270].

Pavarësisht se zbatimi i dispozitave ligjore të konventave ndërkombëtare, konsiderohet përgjithësisht i detyrueshëm vetëm për shtetet anëtare, praktika ndërkombëtare ka treguar se traktate të veçanta, si në rastin e UNCLOS-it (1982), mbështetur në vendimet gjyqësore të GJND-së, konsiderohen të detyrueshme edhe për shtetet të cilat nuk e kanë ratifikuar atë[271]. Situata e mësipërme, pasqyrohet në rastet kur dispozitat ligjore të traktatit që është objekt i çështjes në gjykim, janë kthyer në elemente të së drejtës ndërkombëtare zakonore. Megjithatë, aktualisht ekzistojnë mosmarrëveshje ndërmjet studiuesve dhe juristëve lidhur me çështjen nëse traktatet ndërkombëtare, të cilat pasqyrojnë norma ligjore që janë me interes të përbashkët dhe përgjithësues për shtetet, janë të detyrueshme për t'u zbatuar nga shtetet joanëtare të traktatit. Në këtë kontekst, janë parashtruar mendime, sipas të cilave, traktatet ndërkombëtare që zotërojnë statusin e normave të detyrueshme ligjore, në mungesë të pranimit të shprehur në mënyrë specifike të këtyre normave nga ana e shteteve, nuk konsiderohen të pranueshme nga e drejta ndërkombëtare[272]. Element i detyrueshëm, konsiderohet zbatueshmëria e parimit ligjor *pacta sunt servanda*, një normë juridike e karakterizuar jo vetëm zakonore, por edhe morale njëkohësisht, e cila i detyron shtetet anëtare të traktatit të mos dalin në kundërshtim me dispozitat ligjore bazë apo frymën e përgjithshme juridike që karakterizon traktatin ndërkombëtar[273]. Gjithsesi, mendimi i përgjithshëm i juristëve është se për çështje të caktuara të natyrës juridike, vetëm marrëdhëniet ndërmjet shteteve anëtare të një konvente vazhdojnë të rregullohen nga normat e të drejtës ndërkombëtare zakonore. Ndërsa për shtetet joanëtare ky parim juridik mund të mos jetë i vlefshëm.

Në mënyrë që dispozitat ligjore të hyjnë në fuqi, konventat ndërkombëtare normalisht duhet të nënshkruhen dhe ratifikohen nga shtetet të cilat gëzojnë të drejtën e aderimit në këtë traktat. Marrëveshjet shumëpalëshe në formën e konventave ose traktateve kërkojnë ratifikimin e një numri të caktuar shtetesh, element i cili përcaktohen në dispozitat ligjore të vetë konventës. Konventa e Vjenës mbi të Drejtën e Trakteve (1969), e cila pasqyron kryesisht kodifikimin e të drejtës ndërkombëtare zakonore, duke trajtuar çështje ligjore lidhur me regjimin juridik ndërshtetëror dhe interpretimin e traktateve[274], përcakton se një konventë ndërkombëtare përfundon në rastet kur dispozitat ligjore të konventës *per se*, shprehen konkretisht mbi këtë çështje; kur shtetet anëtare në mënyrë konsensuale vendosin të përfundojnë traktatin, ose; kur këto shtete anëtare vendosin të zëvendësojnë këtë traktat me anë të një konvente tjetër me subjekt dhe përmbajtje të njëjtë[275]. Një shembull konkret mbi çështjen e mësipërme, konsiderohet Konventa Ndërkombëtare mbi Shpëtimin e Jetës në Det e krijuar në 1929, e cila u amendua në vitin 1948, dhe u zëvendësua përfundimisht nga IMO, me anë të formulimit të një traktati ndërkombëtar plotësisht të ri të SOLAS-it, i cili u krijua në vitin 1974[276].

---

[270] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 69.
[271] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 284-85.
[272] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 6-7.
[273] Fernando Teson, *A Philosophy of International Law*, (Westview Press: USA, 1998), 89.
[274] I. Sinclair, *The Vienna Convention on the Law of Treaties*, 2nd Edn, (Manchester Univers. Press, 1984).
[275]UN, *Vienna Convention on the Law of Treaties,* Treaty Series, Vol.1155, 331, (United Nations Publications, 2005), 16-17, Nenet 42,43,44,45.
[276] Boisson, *Safety at Sea, Policies, Regulations & International Law,* 54.

Në regjimin juridik ndërkombëtar, ekzistojnë shumë traktate të cilat synojnë trajtimin e aspekteve dhe çështjeve të ndryshme mbi të drejtën publike të detit. Disa nga këto traktate ndërkombëtare, si Konventat mbi Ujërat Territoriale, Ujërat Ndërkombëtare dhe Shelfin Kontinental (1958); UNCLOS-i (1982); Konventa e OKB-së mbi Kushtet e Regjistrimit të Anijeve (1986); MARPOL (1973); SOLAS (74/78); STCW (1978); SAR (1979), SUA (1988) dhe COLREG (1972), konsiderohen traktate të rëndësishme shumëpalëshe. Këto traktate shpesh karakterizohen si marrëveshje ndërkombëtare normative dhe kanë në anëtarësinë e tyre një numër relativisht të madh shtetesh dhe subjektesh të tjera. Mbështetur në argumentet e mësipërme, mund të kuptohet që traktatet shumëpalëshe, të cilat në shumicën e rasteve konsiderohen ligjvënëse, zotërojnë një vlerë shumë më të madhe se traktatet e tjera për arsye se përcaktojnë rregulla të përgjithshme të cilat formojnë kuadrin legjislativ ndërkombëtar. Këto traktate mund të ndikojnë në përcaktimin ose konsolidimin e të drejtës së përgjithshme zakonore.

Nga këndvështrimi i teknikës juridike, traktatet zotërojnë një epërsi të dukshme për arsye se përmbajtja e tyre është fiksuar në formën e një dokumenti me shkrim, i cili konsiderohet me vlerë jo vetëm sepse ofron mundësi të mëdha studimore duke mundësuar nxjerrjen e normave të së drejtës, por edhe sepse në praktikën ndërkombëtare është krijuar instituti i *regjistrimit të traktateve*, i cili ndihmon në formulimin dhe zhvillimin e të drejtës ndërkombëtare[277]. Traktatet ndërkombëtare të formuluara nga IMO, siç mund të jetë STCW (1978) dhe Kodi ISPS (2002), janë të regjistruara në institutin e regjistrimit të traktateve pranë organeve të OKB-së. Karta e OKB-së parashikon në dispozitat e saj ligjore detyrimin e shteteve anëtare dhe organizatave ndërkombëtare që të regjistrojnë në organet përkatëse të kësaj organizate marrëveshjet e tyre ndërkombëtare[278]. Në sistemin ligjor ndërkombëtar, ekzistojnë edhe traktate të rëndësishme dypalëshe të cilat trajtojnë kryesisht procedura portuale, të drejtat juridiksionale mbi burimet detare, të drejtat sovrane mbi zona të veçanta detare, si dhe ndarjen e zonave detare kufitare. Të tilla karakterizohen marrëveshjet ligjore dhe traktatet zyrtare midis SHBA-së dhe BS-së për Interpretimin e të Drejtës Ndërkombëtare të Detit mbi Kalimin Paqësor (1989)[279]; midis Italisë dhe Francës mbi Përcaktimin e Kufijve Detarë Përgjatë Ngushticës së Bonifacios (1986)[280]; midis Gjermanisë dhe Polonisë mbi Përcaktimin e Kufijve Detarë në Gjiun Oder (1990)[281]; si dhe mes Shqipërisë dhe Italisë mbi Ndarjen e Zonës Detare të Shelfit Kontinental (1992)[282]. Traktatet dypalëshe, përcaktojnë detyrime ligjore dhe të drejta vetëm për shtetet anëtare të traktatit, dhe nuk gjenerojnë detyrime për palët të cilat nuk e kanë nënshkruar aktin ligjor konkret.

Parë në optikën e konceptit të përmbajtjes, traktatet ose konventat ndërkombëtare mund të ndahen edhe në *traktate normative ligjvënëse* dhe *traktate joligjvënëse*. Traktatet ligjvënëse përcaktojnë norma sjelljeje të detyrueshme të një

[277] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 17.
[278] Charter of the United Nations", United Nation Official Website, Neni 102, accessed December 12, 2012,http://www.un.org/en/documents/charter/chapter16.shtml.
[279] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* xlv.
[280] Ewan W. Anderson, *International Boundaries: A Geopolitical* Atlas, (Routledge:New York, 2003), 419.
[281] "Treaty between the Federal Republic of Germany dhe the Republic of Poland on the confirmation of the frontier between them", accessed April 23, 2012, http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/TREATIES/DEU-POL1990CF.PDF.
[282] Anderson, *International Boundaries: A Geopolitical Atlas,* 30; Jonathan I Charney *et al, International Maritime Boundaries,* Vols 5, (Hotei Publishing: Leiden, 2005), 3302.

rëndësie të përgjithshme, ndërsa traktatet joligjvënëse ose kontraktuale, përmbajnë obligime ose rekomandime vetëm për palët nënshkruese[283]. Gjithsesi, efekti juridik i të gjitha traktateve mbetet i pandryshueshëm, pavarësisht se traktatet mund të konsiderohen si normëvënës apo si detyrues. Kjo vjen për arsye se shtetet anëtare të konventës, janë të detyruara të veprojnë në përputhje me përcaktimet e traktatit, pavarësisht emërtimit të tyre në norma juridike apo detyrime. Në lidhje me dallimin ndërmjet traktateve të llojeve të ndryshme, Dikson shprehet se kjo ndarje konsiderohet e panevojshme, sepse nuk ka asnjë lidhje me efektin e tyre juridik[284], për arsye se të gjitha traktatet konsiderohen kontraktuale ndërmjet palëve nënshkruese. Në këtë kontekst, traktati joligjvënës ose kontraktual, përfundon ose kur objekti konkret për të cilin ai është lidhur realizohet, ose kur ndodhin rrethana të caktuara të paparashikuara, siç ndodhi me traktatin e vitit 1977 ndërmjet Hungarisë dhe Çekosllovakisë lidhur me lumin e Danubit, thelbi i të cilës u diskutua gjatë Procesit gjyqësor për projektin Gabcikovo-Nagymaros, *Hungaria kundër Sllovakisë* (1998)[285]. Në praktikë, nëpërmjet procesit të zhvillimit të këtyre traktateve dypalëshe apo shumëpalëshe, të cilat gjatë gjysmës së dytë të shekullit XX, kanë trajtuar kryesisht rregullimin ligjor të çështjeve të terrorizmit global, fushës detare, konflikteve të armatosura dhe diplomacisë, struktura e të drejtës ndërkombëtare, që prej vitit 1945, ka pësuar ndryshime të mëdha. Pavarësisht se sistemi ndërkombëtar i të drejtës së detit përbëhet nga një numër i konsiderueshëm konventash, traktatesh, protokollesh, rezolutash, kodesh, udhëzimesh, etj, UNCLOS (1982), dhe protokollet e saj shtesë, si dhe Konventat e Gjenevës mbi Ujërat Territoriale (KUT), Ujërat Ndërkombëtare dhe Shelfin Kontinental (1958), përbëjnë kolonat kryesore ligjore në të cilat mbështetet regjimi juridik bashkëkohor i detit. Në këtë kontekst, është e rëndësishme të theksohet se për shtetet të cilat nuk janë anëtare të UNCLOS-it, si dhe për çështjet ligjore që nuk trajtohen në këtë traktat, Konventat e Gjenevës (1958) do të vazhdojnë të rregullojnë marrëdhëniet ndërmjet shteteve anëtare, të cilat i kanë nënshkruar dhe ratifikuar ato.

Normat zakonore ndërkombëtare, *të cilat konsiderohen tregues i praktikës së përgjithshme shtetërore të pranuara si normë ligjore,* sipas Statutit të GJND-së, konsiderohen burime të dyta kryesore lidhur me formulimin dhe interpretimin e të drejtës ndërkombëtare, dhe rrjedhimisht të së drejtës së detit. Megjithatë, ekzistojnë mendime se formulimi i kësaj dispozite ligjore mund të krijojë keqinterpretim sepse konsiderohet i paqartë në thelbin e saj. Formulimi më i drejtë nga këndvështrimi juridik do të ishte: *normat zakonore ndërkombëtare, të cilat janë tregues i praktikës shtetërore përgjithësisht të pranuar si normë ligjore*[286]. Formulimi i mësipërm, do të krijonte një koncept ligjor më të saktë për ligjvënësit, të cilët shpeshherë e gjejnë të vështirë interpretimin e elementeve normative zakonore me karakter ndërkombëtar, veçanërisht në aspektin detar. E drejta ndërkombëtare zakonore është zhvilluar si rrjedhojë e zhvillimit të praktikës dhe veprimtarisë shtetërore, dhe konsiderohet me rëndësi themelore në krijimin e të drejtës bashkëkohore ndërshtetërore. GJND-ja, i përshkruan normat zakonore si praktika shtetërore të njehsuara dhe të aplikuara në mënyrë të vazhdueshme, të cilat janë pranuar përgjithësisht nga shtetet e sistemit ndërkombëtar si norma ligjore[287].

Pavarësisht se konventat ndërkombëtare ose traktatet mendohet të kenë zëvendësuar të drejtën zakonore si burim kryesor i të drejtës ndërkombëtare, një

[283] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 17.
[284] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 69.
[285] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 69-70.
[286] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 7.
[287] International Court of Justice: Asylym Case, *ICJ Reports*, (1950): 266.

numër i konsiderueshëm normash juridike që rregullojnë marrëdhëniet ndërmjet shteteve dhe subjekteve ndërkombëtare, i kanë rrënjët në të drejtën zakonore[288]. Burimet kryesore, të cilat vërtetojnë ekzistencën e normave ndërkombëtare zakonore, mund të konsiderohen: korrespondencat diplomatike, deklaratat politike, opinionet e këshilltarëve ligjorë qeveritarë, manualet zyrtare ligjore, praktikat dhe vendimet ekzekutive, qëndrimet shtetërore mbi raportet ligjore të krijuara nga Komisioni Ndërkombëtar Ligjor, legjislacioni kombëtar, vendimet gjyqësore kombëtare dhe ndërkombëtare, si dhe komentet zyrtare mbi traktatet dhe konventat shumëpalëshe[289]. E drejta zakonore konsiderohet problematike përsa i përket zbërthimit konceptual të karakterit të saj ligjor, për arsye se për të studiuar dhe identifikuar elementet e saj përbërëse, duhet ndjekur vazhdimisht zhvillimi i praktikës ndërkombëtare, problemet e marrëdhënieve ndërshtetërore, dhe mënyrat e zgjidhjes së mosmarrëveshjeve ndërkombëtare[290]. Në mënyrë që normat ndërkombëtare zakonore të merren në konsideratë lidhur me përcaktimin e vendimeve gjyqësore dhe raporteve ligjore të GJND-së, dhe të përdoren si standarde apo norma ligjore gjatë krijimit të legjislacionit të kodifikuar ndërkombëtar, më parë duhet të plotësojnë dy kritere të rëndësishme ligjore.

Elementi i parë pasqyron domosdoshmërinë mbi përdorimin e praktikës zakonore në mënyrë *të vazhdueshme dhe të pandërprerë* nga ana e shteteve të cilat praktikojnë këtë normë zakonore. Në çështjen ligjore *S.S.Lotus* (1927), trupi gjykues i GJPND-së, në lidhje me përdorimin e praktikës zakonore, u shpreh se praktika shtetërore duhet të karakterizohet e *qëndrueshme dhe e njehsuar*, në mënyrë që të klasifikohet si nocion juridik i të drejtës ndërkombëtare zakonore[291]. Praktika shtetërore, normalisht përfshin elementet e veprimtarisë zyrtare, të parimeve juridike shtetërore, deklaratat mbi bashkëpunimin ose mosmarrëveshjet ndërkombëtare, legjislacionin kombëtar, si dhe praktikën me insitucionet ndërkombëtare. Kjo praktikë nuk është e nevojshme të njihet dhe të zbatohet nga të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar, por me rëndësi të madhe konsiderohet zhvillimi, zbatimi dhe përparimi i kësaj praktike në shtetin ose shtetet të cilat kanë qenë të përfshira ose të lidhura historikisht dhe tradicionalisht me këtë praktikë[292]. Një shembull konkret mbi këtë çështje, mund të konsiderohet praktika zakonore e zbatuar nga shtete të ndryshme si Anglia, SHBA-ja, Spanja dhe Franca, prej shekullit XVII dhe në vazhdim, në lidhje me përcaktimin dhe juridiksionin e zonave kombëtare detare për qëllime të sigurisë shtetërore dhe zhvillimit ekonomik. Po ashtu, juridiksioni tradicional i shteteve të mëdha detare mbi anijet e tyre, të cilat lundronin në ujërat ndërkombëtare, është një tjetër shembull që pasqyron lidhjen ndërmjet praktikave zakonore dhe shteteve të cilat janë të interesuara t'i zbatojnë ato.

Pavarësisht këtij qëndrimi, autorë të ndryshëm mendojnë se koherenca e praktikës shtetërore nuk është domosdoshmërisht e nevojshme të jetë e plotë, pasi është e qartë se ky kriter përmbushet, kur koherenca e praktikës shtetërore më tepër se e plotë karakterizohet si thelbësore[293]. Për më tepër, në shkencat juridike nuk ekziston një standard lidhur me kohëzgjatjen e një norme të caktuar zakonore, por një faktor

[288] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 70.
[289] I. Brownlie, *Principles of Public International Law*, Fourth Edition, (Clarendon Press, Oxford, 1995), 5.
[290] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 16.
[291] S.S. Lotus (France. vs. Turkey), 1927 P.C.I.J. (ser. A) No. 10 (Sept. 7): accessed January 17, 2013, http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1927.09.07_lotus.htm.
[292] Churchill & A.V. Lowe, *The law of the sea,* 7.
[293] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 71.

themelor në lidhje me këtë çështje konsiderohet pikëpamja se praktika e caktuar duhet të zhvillohet në mënyrë konstante dhe të jetë zbatuar gjerësisht nga shtetet[294]. Numri i shteteve të cilat duhet ta zbatojnë këtë praktikë në mënyrë që të kthehet në normë juridike, nuk është i përcaktuar me saktësi, për arsye se e drejta ndërkombëtare nuk parashikon zbatimin e parimit të shumicës së votave ose atë të përqindjeve shifrore[295]. Edhe pse parimi i përgjithshëm nuk parashikon një njohje globale të normave zakonore, kundërshtimi nga ana e një numri të madh shtetesh të sistemit ndërkombëtar, mund ta pengojë praktikën zakonore të kthehet në një normë juridike të së drejtës ndërkombëtare[296].

Elementi i dytë mbi normat ndërkombëtare zakonore, pasqyron konceptin ligjor të *opinio juris*[297], i cili nënkupton teorinë se praktika zakonore trajton një çështje të natyrës juridike, e cila është subjekt i rregullimit ligjor dhe është në harmoni të plotë me të drejtën ndërkombëtare. Gjatë Procesit ligjor ndërkombëtar *S.S.Lotus* (1927), GJPND-ja nënvizoi se *opinio juris* konsiderohet një element themelor për formimin e të drejtës ndërkombëtare[298]. Pavarësisht rëndësisë që paraqet koncepti juridik i *opinio juris* nga pikëpamja legjislative, konvertimi i këtij koncepti ligjor në norma juridike të vlefshme, konsiderohet një proces i paqartë dhe relativisht i vështirë për t'u arritur[299]. Koncepti i *opinion juris,* mendohet të jetë me vlera të konsiderueshme për arsye se parandalon praktika të caktuara zakonore të karakterit ndërkombëtar, të cilat plotësojnë kushtin e parë, për të mos u kthyer në rregulla të kodifikuara ligjore. Një shembull konkret në këtë kontekst, është barriera që krijon koncepti i kriterit të dytë ndaj formulimit të ligjeve detare në legjislacionin kombëtar të shteteve bregdetare, të cilat i lejojnë forcave të tyre të sigurisë për të ushtruar forcë ose për të bllokuar anijet me flamur të huaj gjatë lundrimit paqësor përmes ujërave territoriale të këtyre shteteve. Kombinimi i kritereve lidhur me normat ndërkombëtare zakonore të analizuara më sipër, u pasqyrua gjatë formulimit të konceptit ligjor të shelfit kontinental në Konferencën UNCLOS III (1982).

Në vitin 1945, Presidenti Truman shpalli sovranitetin e SHBA-së mbi shtratin oqeanik (dhe burimeve që rrjedhin prej këtij sovraniteti), i cili konsiderohej një zgjatim ose shtrirje e natyrshme e pjesës kontinentale të bregdetit kombëtar të SHBA-së. I njëjti koncept, u zbatua shumë shpejt edhe nga shtete të tjera. Praktikat shtetërore mbi sovranitetin e shelfit kontinental, të ndërthurura me besimin se këto norma zakonore ishin të lejueshme nga e drejta ndërkombëtare, ndihmuan në ndërtimin e konceptit ligjor lidhur me njohjen e të drejtave sovrane të shteteve mbi shelfin kontinental, i cili u konsolidua si parim gjatë fundit të viteve 1950. Rasti i mësipërm, konsiderohet i rëndësishëm për faktin se ishin pikërisht këto norma dhe praktika zakonore detare të cilat u morën për bazë për formulimin e dispozitave ligjore të Konventës së Gjenevës mbi Shelfin Kontinental, të vitit 1958. Gjatë gjykimit të çështjes ligjore *Shelfi Kontinental i detit të Veriut* (1969), GJND-ja u shpreh se dispozitat ligjore mbi shelfin kontinental të Konventës së vitit 1958, *reflektojnë ose kristalizojnë rregulla të së drejtës ndërkombëtare zakonore*[300].

---

[294] International Court of Justice, North Sea Continental Shelf (1969), *ICJ Rep. 3*, paragrafi 74.
[295] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 72.
[296] International Court of Justice, North Sea Continental Shelf (1969), *ICJ Rep. 3*, Shenimi 21, 276-277.
[297] Churchill & A.V. Lowe, *The law of the sea,* 7.
[298] *S.S. Lotus (France. v. Turkey),* 1927 P.C.I.J. (ser. A) No. 10 (Sept.7): accessed March 30, 2013, http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1927.09.07_lotus.htm.
[299] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 75.
[300] International Court of Justice, North Sea Continental Shelf (1969), *ICJ Rep. 3*, 39.

Si rrjedhojë, këto dispozita ligjore traktatore, pasqyrojnë një *karakter ligj-formues,* d.m.th., parashtrojnë më shumë rregulla ligjore të cilat janë përgjithësisht të pranuara dhe zbatuara nga komuniteti ndërkombëtar sesa trajtojnë ose rregullojnë çështje të caktuara midis shteteve nënshkruese të Konventave të Gjenevës[301]. Këtu kemi rastin kur dispozitat ligjore të së drejtës ndërkombëtare të detit jo vetëm që krijohen mbështetur në norma dhe praktika zakonore detare, por njëkohësisht natyralizohen në norma të së drejtës ndërkombëtare zakonore, e cila konsiderohet e detyrueshme juridikisht për të gjitha shtetet anëtare dhe joanëtare të Konventës. Nën dritën e këtyre zhvillimeve, është e kuptueshme që e drejta ndërkombëtare zakonore në mënyrë që të konsiderohet e vlefshme nga pikëpamja juridike, duhet normalisht të përmbajë elementin e praktikës zakonore *të ushtruar në mënyrë të vazhdueshme,* të ndërthurur me elementin e *opinio juris,* të sqaruar më lart. Sidoqoftë, është e rëndësishme të theksohet se shpeshtësia dhe karakteri i zakonshëm i një praktike, nuk mund të mjaftojnë nga pikëpamja juridike për të krijuar një *opinio juris.* Kjo vjen për arsye se praktika zakonore konsiderohet një element i veçantë i cili duhet të përcaktohet në mënyrë të pavarur dhe konkrete[302].

E drejta ndërkombëtare zakonore parimisht karakterizohet nga norma juridike të detyrueshme mbi të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar. Pavarësisht postulatit të mësipërm, faktori i rëndësishëm i *marrëveshjes ndërmjet shteteve* ose *pëlqimin* që japin ato lidhur me formimin dhe zbatimin e të drejtës zakonore, mund të nxjerrë në pah disa problematika të caktuara të karakterit juridik mbi parimin e përgjithshëm që karakterizon këtë të drejtë zakonore. Në radhë të parë, kur shtetet kundërshtojnë fuqishëm dhe në mënyrë të vazhdueshme një rregull të sapolindur të së drejtës zakonore në kuptimin e ligjit të detyrueshëm, atëherë shteti ose shtetet kundërshtuese normalisht nuk konsiderohen subjekt i këtij rregulli[303]. Kundërshtimi duhet të jetë i qëndrueshëm, element i cili nënkupton se shtetet nuk lejohet të refuzojnë njohjen dhe zbatimin e të drejtës zakonore në rast se fillimisht e kanë njohur atë. Në fushën e të drejtës ndërkombëtare, koncepti i mësipërm njihet me termin *kundërshtuesi i vendosur*[304]. Kjo problematikë u trajtua në çështjen gjyqësore mbi *Zonën Anglo-Norvegjeze të Peshkimit* (1951), në të cilën Britania e Madhe bëri përpjekje serioze të vërtetonte se praktika e saj shtetërore kishte krijuar norma zakonore të cilat diktonin distancën e kufizuar prej dhjetë miljesh detare që duhet të kishin hyrjet e gjireve detare në mënyrë që të merreshin si vija bazë për fillimin e matjes së gjerësisë së ujërave të saj territoriale. Pavarësisht arsyetimit të mësipërm juridik, Britania e Madhe nuk arriti të vërtetonte ekzistencën e kësaj praktike detare në formën e normës ndërkombëtare zakonore, e cila mund të konsiderohej e detyrueshme për të gjitha shtetet e rajonit, përfshirë Norvegjinë.

Në lidhje me Procesin gjyqësor mbi Zonën e Peshkimit Anglo-Norvegjeze, GJND-ja u shpreh se … *rregulli i dhjetë-milëshit detar duket i pazbatueshëm në rastin e Norvegjisë, për arsye se ajo ka kundërshtuar vazhdimisht çdo përpjekje për ta zbatuar këtë rregull përgjatë bregdetit të saj*[305]. Si rrjedhojë, pavarësisht se një praktikë përgjithësisht e njohur dhe e ushtruar nga shtetet është konvertuar në normë të së drejtës zakonore, duke u konsideruar e detyrueshme për të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar, shtete të caktuara mund të zotërojnë *statusin e kundërshtuesit të vendosur,* i cili i jep të drejtë këtij shteti për moszbatimin e këtij rregulli. Gjatë

[301] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 7.
[302] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 75.
[303] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 7.
[304] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 73.
[305] International Court of Justice: Anglo-Norwegian Fisheries (1951), *ICJ Rep.116*, 131.

viteve 1970-1980, SHBA-ja e kundërshtoi vazhdimisht dhe në mënyrë të qëndrueshme të pranonte ligjshmërinë e gjerësisë së ujërave territoriale më shumë se tre milje detare. Si rezultat i kundërshtimit të vendosur, SHBA-ja nuk ishte e detyruar ta zbatonte këtë normë ligjore ndërkombëtare pavarësisht se pjesa dërrmuese e shteteve e njihnin dhe e ushtronin gjerësinë prej dymbëdhjetë miljesh detare të ujërave territoriale, e cila tashmë mendohet të jetë kthyer në normë ndërkombëtare zakonore[306]. Rregulli i përgjithshëm i kësaj norme të së drejtës zakonore detare, konsiderohej i pazbatueshëm për SHBA-në dhe Britaninë e Madhe (e cila mbante të njëjtin qëndrim ligjor) [307], përsa kohë këto shtete u pozicionuan qëndrueshëm në kundërshtim të kësaj praktike zakonore të detit.

Megjithatë, lidhur me argumentin e mësipërm, duhet të merret në konsideratë pikëpamja se ky shpjegim e pasqyron këtë çështje me natyrë juridike kryesisht nga këndvështrimi ligjor teorik. Në praktikë, konsiderohet gjithmonë e më shumë e vështirë (dhe në kontekstin ekonomik dhe politik, më shumë e kushtueshme) të kundërshtosh rregulla të cilat janë njohur dhe pranuar nga shumica dërrmuese e shteteve të sistemit ndërkombëtar. Si rrjedhojë, presioni i ushtruar nga shtetet dhe organizatat ndërkombëtare për të ndërgjegjësuar shtetin kundërshtues të pranojë zbatimin e rregullit të përgjithshëm, ka mundësi të rezultojë i suksesshëm përgjatë një periudhe afatgjatë[308]. Kundërshtimi i SHBA-së për të mos pranuar ligjshmërinë e përcaktimit të gjerësisë prej dymbëdhjetë miljesh detare të ujërave territoriale nga ana e shteteve të tjera, mbështetej në programin ligjor të emërtuar *Liria e Lundrimit* (Freedom of Navigation)[309], i cili u lejonte anijeve dhe avionëve ushtarakë amerikanë, të trajtonin ujërat jashtë zonës detare me gjerësi prej tre miljesh të shteteve të ndryshme, me statusin ligjor të ujërave ndërkombëtare. Ky program ligjor, i konsideruar përgjithësisht si burimi kryesor i përplasjeve dhe kontradiktave diplomatike midis SHBA-së dhe shteteve që mbështetën rregullin e përgjithshëm, u braktis nga qeveria amerikane në fillim të viteve 1980, dhe pas vitit 1982, SHBA-ja e pranoi botërisht legjitimitetin e gjerësisë prej dymbëdhjetë miljesh detare të ujërave territoriale shtetërore[310]. Britania e Madhe, aleati kryesor i SHBA-së në këtë çështje, u dorëzua si pasojë e presionit ndërkombëtar kur në vitin 1987 miratoi dispozitat ligjore përkatëse të UNCLOS-it, duke i përfshirë në legjislacionin e saj me anë të Ligjit mbi Ujërat Territoriale[311]. Gjatë pjesës së dytë të shekullit XXI, krijimi i shteteve të reja që fituan pavarësinë nga ish-kolonitë europiane, solli si rrjedhojë parashtrimin e pikëpamjes se këto shtete përjashtohen nga zbatueshmëria e normave zakonore ekzistuese, për shkak se ato nuk ekzistonin në kohën e formulimit të këtyre normave. Megjithatë, shumë juristë të së drejtës ndërkombëtare nuk e kanë pranuar këtë tezë apo teori, duke rezultuar si pasojë në një mosmarrëveshje mes studiuesve, e cila vazhdon deri në ditët e sotme.

Problemi i dytë mbi rolin përcaktues që karakterizon faktorin e *marrëveshjes apo pëlqimin e shteteve* lidhur me pranimin e normave detyruese në të drejtën ndërkombëtare zakonore, pasqyron argumentin se kundërshtimi i praktikës së përgjithshme zakonore të shteteve për të përcaktuar subjektivitetin ose jo të shteteve kundërshtuese ndaj rregullave të caktuara, konsiderohet një element i panevojshëm në

[306] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 8.
[307] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 73.
[308] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 9.
[309] US Department of State, *Digest of United States Practice on International Law,* (Washington DC: International Law Institute, 2010), 997-98.
[310] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 9.
[311] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 73.

rastin kur këto shtete kanë dhënë pëlqimin për pranimin e këtyre normave zakonore në kohën kur ato janë krijuar[312]. Për më tepër, shtete të veçanta mund të japin pëlqimin për pranimin e rregullave të cilat nuk konsiderohen përgjithësisht të pranuara në sistemin ndërkombëtar, dhe përsëri konsiderohen subjekt i këtyre rregullave. Shtetet e para bregdetare, të cilat pranuan në vitet 1960 aplikimin e gjerësisë prej dymbëdhjetë miljesh detare për ujërat e tyre territoriale, janë të detyruara të njohin ligjshmërinë e këtij rregulli, pavarësisht se shtetet e tjera në përgjithësi gjatë asaj periudhe, pranonin zbatimin e praktikës prej tre miljesh detare për ujërat e tyre territoriale[313]. Megjithatë, sikurse u përmend edhe më lart, parimisht praktika zakonore e *rregullit të dymbëdhjetëmilëshit detar* nuk mund të aplikohet për shtetet të cilat e kanë kundërshtuar vazhdimisht dhe në mënyrë të qëndrueshme këtë praktikë që prej periudhës kur rregulli konkret është krijuar. Fenomeni i mësipërm shpeshherë argumentohet nga ana e ekspertëve ligjorë dhe juristëve me ekzistencën e *rregullave vendore ose rajonale* të së drejtës ndërkombëtare zakonore. Pavarësisht se rregullat rajonale mund të nënkuptojnë aplikimin nga ana e shteteve të një rajoni të caktuar të standardeve të ndryshme ligjore në krahasim me normat e aplikuara nga shtete të rajoneve të tjera, e vërteta është se përgjithësisht normat zakonore rajonale konsiderohen elemente ligjore të cilat duhet të jenë në harmoni të plotë me regjimin juridik ndërkombëtar dhe trajtohen si nëndegë të së drejtës ndërkombëtare.

Pavarësisht rëndësisë së veçantë që paraqet praktika shtetërore, vlera të mëdha për të drejtën zakonore detare pasqyrojnë edhe raportet shkresore të veprimtarisë ndërkombëtare të institucioneve me kompetenca të karakterit universal, siç mund të konsiderohet Përmbledhja e Veprimtarisë së Organeve të OKB-së[314]. Po ashtu, në praktikën ligjore ndërkombëtare, ekzistojnë rezoluta të rëndësishme, të cilat konsiderohen qartësisht si shprehje juridike të së drejtës ndërkombëtare zakonore, dhe formulimi i tyre në mënyrë unanime ose me miratimin e pjesës dërrmuese të shteteve anëtare të organizatës ndërkombëtare, është karakterizuar një element vendimtar drejt kristalizmit të normave zakonore që përmbajnë këto rezoluta. Shembulli më konkret është Rezoluta 2625 (XXV) e Asamblesë së Përgjithshme të OKB-së mbi Deklaratën e Parimeve të së Drejtës Ndërkombëtare për Marrëdhëniet Miqësore ndërmjet Shteteve[315], në të cilën shtetet kanë dhënë pëlqimin e tyre për implementimin e normave që përmban kjo rezolutë. Rrjedhimisht, në rast se qëllimi i shteteve anëtare të një traktati për të pranuar një rregull si të detyrueshëm, konsiderohet çelësi kryesor i zgjidhjes së çështjes në diskutim, atëherë nuk ka arsye përse një qëllim i tillë nuk mund të funksionojë për ta detyruar shtetin të zbatojë rregullin e shprehur. Në zbardhjen e vendimit të Çështjes gjyqësore të Provave Bërthamore në vitin 1979 (*Nuclear Tests case*), GJND-ja e aplikoi arsyetimin e mësipërm, duke theksuar se *edhe deklarimet e njëanshme* (në rastin konkret të ministrave francezë, të cilët morën përsipër përgjegjësinë për të ndaluar provat bërthamore), *nëse realisht synojnë detyrimin nga ana e Francës për t'i zbatuar ato, konsiderohen të detyrueshme në kuptimin e normave të së drejtës ndërkombëtare*[316].

E drejta ndërkombëtare zakonore nuk mund të konsiderohet një strukturë legjislative e përbërë nga rregulla të përgjithshme, të cilat karakterizohen si të detyrueshme për të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar në mënyrë të njëjtë. Në këtë

[312] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 9.
[313] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 9.
[314] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 71.
[315] V. Lowe and C. Warbrick, eds., *The United Nations and the Principles of International Law,* (London: Routledge, 1994), 1-32.
[316] International Court of Justice: *Nuclear Case Tests* (1974), *ICJ Rep.*253, 267.

këndvështrim, mendimi i përgjithshëm është se normat detyruese të së drejtës ndërkombëtare zakonore, funksionojnë mbështetur në ekzistencën e kontradiktave dhe mosmarrëveshjeve ndërmjet shteteve. Si rrjedhojë, e drejta ndërkombëtare zakonore zhvillohet në funksion të një mekanizmi ekuilibrues, i cili mbështetet dhe funksionon bazuar në kundërshtimet dhe pranimet e shteteve lidhur me rregulla zakonore të caktuara. Po t'i referohemi praktikës ndërkombëtare në shekullin XXI, mund të kuptojmë se shumë shtete bregdetare gjatë kësaj periudhe njohën legjitimitetin e një zone detare peshkimi me gjerësi nga tre deri në dymbëdhjetë milje detare nga vija bregdetare, dhe vetëm një numër i vogël shtetesh të Amerikës Latine, zbatuan juridiksionin kombëtar mbi zona detare peshkimi deri në dyqind milje. Në dritën e këtyre zhvillimeve, mund të theksohet se *rregulli i përgjithshëm* që mbizotëronte gjatë kësaj periudhe, ishte se e drejta ndërkombëtare zakonore pranonte konceptin ligjor të juridiksionit mbi zona detare të peshkimit me gjerësi nga tre deri në dymbëdhjetë milje nga bregu, duke përjashtuar juridiksionin e kërkuar nga shtetet e Amerikës Latine për zona peshkimi prej dyqind miljesh detare. Pavarësisht këtij qëndrimi, duke marrë në konsideratë faktin që shumë shtete me kalimin e kohës përkrahën pozicionin ligjor të shteteve latino-amerikane mbi zotërimin e juridiksionit të zonës së peshkimit prej dyqind miljesh detare, dhe kërkuan zbatimin e këtij koncepti ligjor, balanca e mekanizmit ekuilibrues të normave detyruese në të drejtën ndërkombëtare zakonore tashmë anonte dukshëm në favor të nocionit juridik latino-amerikan. Parë në këtë optikë, është e rëndësishme të theksohet se në rastin konkret, këto norma detyruese nuk mund të zbatoheshin për shtetet të cilat i kishin kundërshtuar në mënyrë të qëndrueshme dhe të vendosur ato.

Edhe pse koncepti ligjor i të drejtës ndërkombëtare zakonore mbështetur në zhvillimet e mësipërme historike, konsiderohet i saktë dhe mendohet të pasqyrojë një pikëpamje përgjithësisht të pranuar nga juristët dhe institucionet ndërkombëtare ligjvënëse, natyra juridike e të drejtës zakonore karakterizohet një çështje e vështirë dhe problematike për t'u analizuar[317]. Në këtë kontekst, ekzistojnë qëndrime sipas të cilave rregullat e të drejtës zakonore mund të krijojnë norma detyruese të përgjithshme, të cilat shtetet nuk mund t'i anashkalojnë për faktin se nuk i kanë kundërshtuar ato në mënyrë të qëndrueshme dhe konstante. Një normë e tillë detyruese konsiderohet koncepti ligjor i shelfit kontinental, i cili sipas një pikëpamjeje të caktuar, nuk mund të jetë produkt i të drejtës zakonore të zhvilluar në bazë të proceseve të përmendura gjatë këtij kapitulli, por është shprehje e funksionimit të drejtpërdrejtë dhe të parezistueshme të fakteve të caktuara mbi formimin e të drejtës ndërkombëtare[318]. Arsyetimi i mësipërm, mbështet në argumentin se shelfi kontinental konsiderohet pjesë përbërëse e kontinentit në formën e një zgjatimi tokësor natyral të nënujshëm, pra normalisht shteti mund të zotërojë të drejta sovrane mbi këtë zgjatim kontinental. Qasja e mësipërme është kundërshtuar me mendimin se zbatimi i këtij koncepti ligjor mund të konsiderohet i përshtatshëm nga pikëpamja juridike vetëm për regjimet ligjore të ujërave arqipelagjike dhe të gjireve historike, por jo për sistemin normativ të shelfit kontinental[319].

Praktikat shtetërore detare të vështruara në kontekstin e vërtetueshmërisë të së drejtës zakonore, mund të gjenden në shumë burime të dokumentuara, duke përfshirë legjislacionin kombëtar të shteteve, vendimet e gjykatave vendore, si dhe në dokumentet ligjore dhe deklaratat zyrtare të qeverive dhe përfaqësuesve diplomatikë.

[317] A.V. Lowe, "Do general rules of international law exists?", 9 *Review of International Studies,* (1983): 207-213.
[318] C. De Visscher, *Problemes de confines en droit international public*. (Paris: Pedone, 1969), 148.
[319] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 11.

Gjatë shekullit XXI janë vërtetuar shumë raste kur në përgjigje të kërkesave të institucioneve dhe konferencave ndërkombëtare mbi zbatimin e praktikave zakonore kombëtare, shtetet kanë dërguar dokumentacion zyrtar që përmban deklarata të rëndësishme të natyrës juridike, të cilat vërtetojnë vlefshmërinë e praktikave për çështje të caktuara. Si rrjedhojë, tekstet ligjore kombëtare, raportet ligjore, debatet parlamentare të dokumentuara, përmbledhjet e materialeve shkrimore diplomatike dhe informacionet zyrtare të konferencave ndërkombëtare, nxjerrin në dritë fakte dhe prova mbi praktikat zakonore të shteteve. Shtetet të cilat janë të përfshira në çështjet gjyqësore ndërkombëtare, si në rastin e shqyrtimit të vlefshmërisë së shpalljes së pavarësisë së Kosovës në vitin 2008, kur palët nën gjykim dhe shtete të ndryshme pasqyruan pikëpamjet e tyre ligjore para GJND-së, shpeshherë shpjegojnë praktikat dhe qëndrimet shtetërore mbi të drejta zakonore të caktuara nën shqyrtim nga gjykatat, dhe mbështesnin pikëpamjet dhe argumentet e tyre ligjore nëpërmjet një analize të thellë në lidhje me praktikat zakonore shtetërore.

Pavarësisht se praktika shtetërore përfaqëson një element themelor në zhvillimin dhe konsolidimin e të drejtës ndërkombëtare, është e domosdoshme të tregohet kujdes gjatë analizimit të këtyre normave zakonore për arsye se praktikat e pasqyrura në tekstet ligjore mund të jenë anashkaluar ose të mos jenë zbatuar për shumë kohë nga shteti konkret. Kjo situatë rrjedhimisht rezulton në përjashtimin e kësaj praktike si nocion juridik i të drejtës ndërkombëtare zakonore[320]. Po ashtu, është gjithashtu e domosdoshme të merret në konsideratë dallimi kryesor midis juridiksionit legjislativ dhe juridiksionit ekzekutiv. Juridiksioni legjislativ nënkupton të drejtën e shtetit për të formuluar akte ligjore, të cilat mund të karakterizohen si *ratione loci,* pra aplikimi i dispozitave ligjore kufizohet brenda një zone gjeografike të caktuar, siç mund të konsiderohet juridiksioni mbi burimet e gjalla detare në ZEE; si *ratione personae*, d.m.th. zbatimi i këtyre dispozitave ligjore është i kufizuar vetëm për një kategori të caktuar personash, siç mund të konsiderohet zbatimi i disa ligjeve zakonore mbi shtetasit dhe anijet të cilat mbajnë flamurin kombëtar të një shteti bregdetar, ose si *ratione materiae*, d.m.th. këto ligje aplikohen vetëm për çështje të caktuara, siç konsiderohet juridiksioni shtetëror mbi burimet e shtratit dhe nëntokës oqeanike të zonës së shelfit kontinental, por jo mbi rezervat dhe burimet e gjalla detare të kësaj zone[321].

Nga këndvështrimi i juridiksionit legjislativ, statutet ligjore konsiderohen me rëndësi të veçantë për t'u kuptuar nga pikëpamja juridike. Krijimi i legjislacionit kombëtar mbi çështjet e peshkimit dhe pasurive të nëntokës në ZEE, e cila ndodhet jashtë regjimit juridik të ujërave territoriale, karakterizohet si juridiksion legjislativ pavarësisht se dispozitat ligjore zbatohen ose jo në praktikë[322]. Statutet ligjore kombëtare të kësaj kategorie, formojnë bazën e normave të së drejtës ndërkombëtare zakonore e cila lejon ushtrimin e juridiksionit legjislativ mbi çështje doganore dhe fiskale të zonës detare fqinje. Megjithatë, duhet marrë parasysh interpretimi statutor i dispozitave ligjore, i cili lejon zbatimin e këtij legjislacioni vetëm brenda tërësisë territoriale shtetërore.

Juridiksioni ekzekutiv, nga ana tjetër, konsiderohet e drejta e shtetit për të implementuar praktikisht legjislacionin kombëtar. Normalisht, dy llojet e juridiksioneve bashkekzistojnë dhe funksionojnë në harmoni të plotë me njëra-tjetrën. Shtetet përpos krijimit të legjislacionit për çështje të caktuara detare, normalisht duhet

[320] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 22.
[321] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 11-12.
[322] Xhelilaj and Metalla, "The legal regime of the contiguous zone in the context of international law", 779.

dhe t'i zbatojnë praktikisht dispozitat ligjore në përbërje të këtij legjislacioni. Pavarësisht kësaj bashkekzistence, praktika ligjore ndërkombëtare pasqyron raste kur juridiksioni ekzekutiv funksionon plotësisht në mënyrë të pavarur për çështjet detare të natyrës së veçantë, dhe për zona gjeografike të caktuara. Në zonën detare fqinje, e cila shtrihet deri në dymbëdhjetë milje detare nga kufiri skajor i ujërave territoriale, shteteve bregdetare u lejohet sipas interpretimit gjithëpërfshirës të nenit 33 të UNCLOS-it (1982) të ushtrojnë vetëm juridiksion ekzekutiv mbi anijet e huaja për shkeljet e kryera gjatë lundrimit të tyre në ujërat territoriale mbi çështjet doganare, të emigracionit të paligjshëm, të shëndetit publik dhe ato fiskale[323]. Si rrjedhojë, regjimi i zonës detare fqinje karakterizohet nga një vakum legjislativ për arsye se dispozitat ligjore të UNCLOS-it, sipas pikëpamjeve të shumë autorëve dhe studiuesve, nuk e lejojnë formulimin e juridiksionit legjislativ por vetëm ushtrimin e juridiksionit kombëtar ekzekutiv[324].

Parimet e përgjithshme ligjore të njohura nga shtetet e qytetëruara (zhvilluara), konsiderohen burime të rëndësishme juridike lidhur me krijimin dhe zhvillimin e të drejtës ndërkombëtare. Termi *shtete të qytetëruara,* i cili shpeshherë ka shkaktuar kontradikta midis juristëve të vendeve të pazhvilluara dhe atyre të shteteve të zhvilluara, mendohet të pasqyrojë praktikën e përjashtimit nga ana e GJND-së, gjatë shqyrtimit të proceseve gjyqësore, të sistemeve ligjore të konsideruara primitive ose të pazhvilluara juridikisht. Qëllimi i dispozitës konkrete mendohet të jetë krijuar për të autorizuar GJND-në të zbatojë parimet e përgjithshme të legjislacioneve kombëtare, të cilat normalisht cilësohen si demokratike e përparimtare, si dhe janë të zbatueshme në kontekstin e marrëdhënieve ndërshtetërore[325]. Në fushën e jurispudencës, neni 38 i GJND-së, karakterizohet si një përcaktim intigrues me natyrë përmbytëse, i cili pasqyron një pranim të hapur nga ana e shteteve të ekzistencës së burimeve të së drejtës ndërkombëtare të cilat konsiderohen jashtë kontrollit të shteteve[326]. Në kontekstin e normave juridike detare, studiuesit mendojnë se kontributi i këtij burimi ligjor në lidhje me krijimin dhe zhvillimin e të drejtës së detit konsiderohet modest[327]. Pasqyrimi i burimit të parimeve të përgjithshme ligjore në nenin 38 të Statutit të GJND-së, mendohet të jetë bërë kryesisht për t'i dhënë mundësi kësaj Gjykate për të plotësuar vakumin ligjor që karakterizon të drejtën zakonore detare dhe regjimin juridik ndërkombëtar të detit, duke aplikuar parime juridike të cilat përdoren gjerësisht në sistemet ligjore të konsoliduara të botës dhe janë të përshtatshme si norma juridike të së drejtës së përgjithshme ndërkombëtare.

Liria e lundrimit në ujërat ndërkombëtare, barazia sovrane detare, dhe juridiksioni i shteteve mbi anijet që zotërojnë kombësinë dhe flamurin e tyre dhe lundrojnë në ujërat ndërkombëtare, konsiderohen shpeshherë si parime të përgjithshme juridike për arsye të mungesës së rregullimit ligjor ndërkombëtar, e cila veçanërisht në rastin e fundit mund t'u lejonte shteteve të tjera, përveç shtetit të flamurit, të ushtronin juridiksionin e tyre mbi këto anije gjatë lundrimit në ujërat ndërkombëtare. Në këtë rast, çdo dyshim mbi ekzistencën e të drejtave të shteteve të tjera mbi këtë anije, zgjidhet duke i dhënë përparësi parimit të përgjithshëm ligjor, i cili në çështjen konkrete mbështet ekskluzivitetin juridiksional të shtetit flamurin e të cilit zotëron anija. Pavarësisht konceptimit të mësipërm, këto parime konsiderohen më

[323] Xhelilaj and Metalla, "The legal regime of the contiguous zone in the context of international law", 779.
[324] Xhelilaj and Danaj, "Kufijtë Detarë në Kuadrin e të Drejtës Ndërkombëtare", 42-43.
[325] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 16.
[326] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 82.
[327] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 12.

shumë si rregulla të së drejtës zakonore sesa si koncepte të përgjithshme ligjore në kuptimin e burimeve normëvënëse sipas nenit 38 të Statutit të GJND-së.

Koncepti juridik i drejtësisë dhe paanshmërisë, i ushtruar veçanërisht gjatë procesit të përcaktimit dhe delimitimit të kufijve detarë midis shteteve të ndryshme bregdetare, mendohet të pasqyrojë statusin e parimit të përgjithshëm ligjor ndërkombëtar. Në praktikën juridike ndërkombëtare, ekzistojnë një numër i konsiderueshëm çështjesh ligjore, të cilat i referohen konceptit të barazisë dhe paanshmërisë si një parim moral me vlerë të madhe ligjore në sistemin ndërkombëtar. Në çështjen gjyqësore *Holanda kundër Belgjikës* (1937), lidhur me lumin Meuse, trupi gjykues u shpreh *se parimet e barazisë dhe paanshmërisë mes shteteve konsiderohen tradicionalisht si pjesë përbërëse e të drejtës ndërkombëtare dhe zbatohen vazhdimisht nga gjykatat ndërkombëtare*[328]. Po ashtu, gjykata u shpreh *se kur dy shtete zbatojnë parimin e rëndësishëm të barazisë dhe paanshmërisë dhe marrin përsipër detyrime reciproke, shteti i cili nuk i zbaton këto detyrime nuk duhet të lejohet të përfitojë mbi të drejtat e shtetit tjetër*. Kjo filozofi pasqyrohet në konceptin e vjetër të nocionit juridik të barazisë dhe paanshmërisë, i cili ka ushtruar ndikim të madh në periudhën moderne të legjislacionit anglo-amerikan. Arsyetimi i gjykatës vazhdon më tej duke theksuar *se parimi i barazisë mbështetet në nocionin moral "barazia është drejtësi"*, pra *pala e cila kërkon drejtësi duhet njëkohësisht të ofrojë drejtësi*[329]. Parimi i drejtësisë dhe paanshmërisë, i cili karakterizon vendimet e çështjes së mësipërme gjyqësore, përfaqëson dispozitën ligjore 38 (1c), dhe mendohet të jetë zbatuar nga GJND-ja dhe gjykata të tjera ndërkombëtare për procese të ngjashme gjyqësore, siç është konsideruar dhe çështja gjyqësore mbi mosmarrëveshjen kufitare detare midis Burkina Fasos dhe Malit në vitin 1986[330].

Parimi i barazisë dhe paanshmërisë në kuptimin e burimit të së drejtës ndërkombëtare të detit është trajtuar vazhdimisht në proceset gjyqësore ndërkombëtare gjatë shqyrtimit të çështjeve mbi ndarjen dhe përcaktimin e kufijve detarë ndërmjet shteteve. Gjatë Procesit mbi *Juridiksionin e Zonave të Peshkimit* (*Mbretëria e Bashkuar kundër Islandës*), GJND-ja kishte për qëllim arritjen e një zgjidhjeje ligjore të drejtë dhe të paanshme bazuar në norma juridike të zbatuara, duke arritur ta promovojë gjerësisht nocionin moral të barazisë[331]. Gjykata në rastin e *Mbretërisë së Bashkuar kundër Islandës* (1974), u shpreh *se në mënyrë që të arrihet një zgjidhje e drejtë dhe e paanshme midis këtyre shteteve është e domosdoshme që të drejtat preferenciale të peshkimit të Islandës duhet të jenë të barazvlerësuara me të drejtat tradicionale të peshkimit të Britanisë së Madhe,* duke marrë në konsideratë gjithashtu të drejtat e shteteve të tjera si dhe shfrytëzimin e qëndrueshëm të burimeve natyrore dhe të gjalla të detit[332]. Koncepti themelor i promovuar nga vendimet gjyqësore të GJND-së, qëndron në argumentin se nocioni i barazisë konsiderohet burim i të drejtës ndërkombëtare të detit në kuptimin e ndikueshmërisë që ushtron në drejtim të zbatimit të normave ligjore përkatëse të së drejtës ndërkombëtare. Si rrjedhojë, nocioni i mësipërm ligjor dhe njëkohësisht moral, pasqyron një normë të

[328] Diversion of Water from Meuse, *(Netherleand vs Belgium)* 1937, P.C.I.J, (Ser A/B), No 70, accessed June 14, 2013, http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1937.06.28_meuse.htm.
[329] Diversion of Water from Meuse, *(Netherleand vs Belgium)* 1937, Paragrafi 323.
[330] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*, 84.
[331] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*, 84-85.
[332] Fisheries Jurisdiction Case (United Kingdom vs Island), 1974, *Rep. 3, Summary of the Summary of the Judgment of 25 July 1974*, accessed August 11, 2013, http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=304&p1=3&p2=3&case=55&p3=5.

barazisë dhe paanshmërisë, e cila përfaqëson një mënyrë interpretimi të normave juridike në fuqi dhe njërën prej tipareve specifike të tyre[333].

GJND-ja, gjatë shqyrtimit të çështjeve gjyqësore bazuar në dispozitën 38(2), është karakterizuar nga një balancë e ushtruar në respekt të mbështjetjes të parimit të barazisë (drejtësisë) nga njëra anë, dhe kompetencës për të marrë vendime të drejta dhe ndërgjegjshmërisht të pastra nga ana tjetër. Gjatë gjykimit të çështjes *India kundër Pakistanit* (1968), gjykata theksoi se paanshmëria nuk përfaqëson një koncept abstrakt, por vërteton zbatimin e normave të caktuara të së drejtës ndërkombëtare në respekt të parimit të barazisë dhe aryeshmërisë[334], pra koncepti i barazisë apo i drejtësisë është pjesë e të drejtës ndërkombëtare, dhe si rrjedhojë palët duhet të mbështeteshin te koncepti konkret gjatë shqyrtimit të problemeve të tyre ligjore[335]. Sipas gjykatës, mbështetja te parimi i barazisë dhe paanshmërisë (drejtësisë) nënkupton marrjen e vendimit gjyqësor në përputhje me normat juridike ndërkombëtare të detit dhe jo jashtë kontekstit të tyre nisur nga kuptimi abstrakt i konceptit të drejtësisë e paanshmërise[336].

Në procesin gjyqësor të çështjes së *Shelfit Kontinental të Detit të Veriut* (1969), ndërmjet Republikës Federale të Gjermanisë, Danimarkës dhe Holandës, GJND-ja përcaktoi ndarjen përfundimtare të kufijve detarë pikërisht mbështetur në parimin e barazisë apo të proporcionalitetit[337]. Ndërsa në çështjen gjyqësore *Afrika Jugore kundër Afrikës Perëndimore (*1966,) GJND-ja me anë të raportit të gjyqtarit Tanaka, e karakterizoi parimin e barazisë si një prej burimeve kryesore të konceptit të përgjithshëm të të drejtave të njeriut[338]. Karakteristika kryesore e pasqyruar gjatë shqyrtimit të këtyre çështjeve ligjore, është se gjykatat nuk kanë zbatuar parime abstrakte të natyrës juridike, por kanë përdorur nocionin thelbësor të parimit të barazisë dhe zgjidhjes së drejtë, të cilat i kanë rrënjët në legjislacionin përkatës të zbatueshëm për çështjet konkrete. Kjo filozofi juridike doli në pah gjatë procesit gjyqësor *Malta kundër Libisë* (1985), për përcaktimin e shelfit kontinental, në të cilën trupi gjykues u shpreh se drejtësia nga e cila ka prejardhur parimi i barazisë nuk është drejtësi abstrakte, por një drejtësi e mbështetur në norma ligjore ndërkombëtare[339]. Sidoqoftë, duhet theksuar se parimi i barazisë mendohet të jetë zbatuar nga gjykatat si një koncept moralo-ligjor për të eleminuar padrejtësitë që mund të shkaktohen gjatë gjykimit të çështjeve të ndryshme ndërkombëtare. Duke marrë në konsideratë argumentin e mësipërm, studiues të caktuar mendojnë se parimi i barazisë dhe zgjidhjes së drejtë ndoshta nuk mund të konsiderohet si një burim i mirëfilltë dhe i veçantë në drejtim të formimit të së drejtës ndërkombëtare dhe të vendimeve gjyqësore të GJND-së[340]. Kjo çështje e rëndësishme e natyrës juridike ende vazhdon të jetë një temë shumë e debatueshme në ditët e sotme midis juristëve dhe studiuesve të njohur ndërkombëtarë.

---

[333] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 85.
[334] UN, *Reports of International Arbitral Award, The Indo-Pakistan Western Boundary (Runn of Kutch) between India and Pakistan*, Vol XVII, 2006, 569-572.
[335] Shaw, *International Law,* 100.
[336] UN, *Reports of International Arbitral Award, The Indo-Pakistan Western Boundary……..*569-572.
[337] North Sea Continental Shelf, *ICJ Reports,* (1969): 3 and 53, accessed October 28, 2013, http://www.icj-cij.org/docket/files/51/5535.pdf.
[338] Shaw, *International Law,* 100-101.
[339] International Court of Justice, Continental Shelf (Libya v. Malta), *1985 I.C.J. 13* (June 3), accesed March 9, 2013, http://www.worldcourts.com/icj/eng/decisions/1985.06.03_continental_shelf.htm.
[340] Shaw, *International Law,* 101.

Nocioni themelor i parimit të drejtësisë apo paanshmërisë, në kontekstin e përgjithshëm të termit, është pasqyruar veçanërisht në disa prej dispozitave ligjore të UNCLOS-it. Mbështetur në nenin 59, mosmarrëveshjet ndërmjet shteteve bregdetare dhe shteteve të tjera mbi ZEE-në duhet të zgjidhen në bazë të parimit të barazisë dhe drejtësisë. Ndërsa neni 74 dhe 83 (mbi ndarjen e zonës së shelfit kontinental) përcakton se ndarja e zonave detare ndërmjet shteteve përballë njëra-tjetrës duhet të rregullohen nëpërmjet marrëveshjeve të mbështetura në të drejtën ndërkombëtare në mënyrë që të gjendet një zgjidhje bazuar në parimin e drejtësisë. Është e rëndësishme të theksohet se pavarësisht se dispozitat e mësipërme karakterizohen elastike nga ana ligjore, ato mund të konsiderohen si të paqarta dhe shumëkuptimëshe. Dispozitat përkatëse jo vetëm që nuk përcaktojnë hapat dhe mënyrën se si duhet të zgjidhen mosmarrëveshjet ndërkombëtare të detit, por nuk parashikojnë as dhe parimet juridike të cilat duhen zbatuar për zgjidhjen e këtyre problemeve ligjore. Për më tepër, ato mendohet të kontribuojnë në zhvillimin e një situate ligjore e cila prezanton elementin e paparashikueshmërisë në lidhje me mosmarrëveshjet ndërshtetërore për ndarjen e kufijve detarë[341]. Pavarësisht se parimi i barazisë dhe drejtësisë, si pjesë e parimeve të përgjithshme ligjore, konsiderohet me rëndësi të madhe në promovimin e vlerave juridike të drejtësisë globale dhe është zbatuar gjerësisht në praktikën ligjore për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve të ndryshme ndërmjet shteteve duke parandaluar konflikte të mëdha, ai nuk mendohet të përbëjë në vetvete një normë të detyrueshme ligjore. Ky përcaktim mund të ndodhë vetëm atëherë kur sistemi ndërkombëtar do t'i pranojë këto parime si norma të detyrueshme ligjore nëpërmjet mekanizmit të formulimit të së drejtës ndërkombëtare.

Vendimet gjyqësore dhe doktrinat ligjore të autorëve më të kualifikuar botërorë, konsiderohen burime materiale plotësuese lidhur me formimin e të drejtës ndërkombëtare, të cilat mund të rezultojnë me rëndësi të madhe në zbërthimin konceptual të normave ligjore. Në këtë kontekst, është i njohur fakti sipas të cilit shtetet, dhe jo gjyqtarët dhe juristët, mund të formulojnë ligje të cilat pasqyrohen nëpërmjet krijimit të instrumenteve të ndryshëm juridikë si statutet, traktatet, konventat ndërkombëtare, si dhe nëpërmjet të drejtës zakonore dhe parimeve të përgjithshme ligjore. Vendimet gjyqësore dhe doktrina ligjore e ekspertëve juristë, përfaqësojnë një kontribut thelbësor në rolin e mekanizmave ndihmues në lidhje me identifikimin e rregullave dhe ligjeve të formuluara nga shtetet. Megjithatë, vendime gjyqësore të veçanta të GJND-së, gjatë procesit të interpretimit ligjor, kanë rezultuar themelore edhe për formulimin e normave ligjore ndërkombëtare të detit. Koncepti ligjor i vendimit të GJND-së në procesin gjyqësor *Zona e Peshkimit Anglo-Norvegjeze* (1951), në lidhje me njohjen dhe përcaktimin e vijës bregdetare bazë nga e cila mundësohet fillimi i matjes së gjerësisë së ujërave territoriale, u shfrytëzua nga juristët për formulimin e dispozitave ligjore përkatëse të Konventës së Gjenevës mbi Ujërat Territoriale dhe Zonës Detare Fqinje (1958)[342].

I njëjti parim u zbatua edhe për nocionin ligjor të zbatuar nga GJND-ja në procesin ligjor *Nottebhom* (1955) në lidhje me rolin dhe karakteristikat e kombësisë[343]. Argumenti i mësipërm nuk nënkupton se të gjitha vendimet e gjykatave ndërkombëtare pranohen si burime normative në formimin e të drejtës ndërkombëtare. Në rastin e procesit gjyqësor *Lotus* (1927) vendimet e GJPND-së u kritikuan dhe u

[341] Shaw, *International Law*, 102.
[342] Shaw, *International Law*, 104.
[343] International Court of Justice, *Nottebohm Case (Liechtenstein v. Guatemala); Second Phase*, International Court of Justice (ICJ), 6 April 1955, accessed May 3, 2013, http://www.refworld.org/docid/3ae6b7248.html.

hodhën poshtë nga ekspertët ligjorë dhe përfaqësuesit e Konferencës UNCLOS (1958)[344]. Vlerat themelore të vendimeve të gjyqtarëve dhe doktrinës juridike të autorëve mbi të drejtën ndërkombëtare varen nga pikëpamjet e tyre ligjore dhe akademike, si dhe nga thellësia dhe aftësia e tyre studimore gjatë shqyrtimit të materialeve të duhura shkencore. Duke marrë në konsideratë argumentin se e drejta ndërkombëtare konsiderohet një fushë komplekse, natyrisht që mbledhja dhe analizimi i praktikës shtetërore mendohet të jetë një detyrë e vështirë për t'u kryer. Në këtë kontekst, janë pikërisht autorët që zotërojnë rolin e rëndësishëm për të kërkuar dhe artikuluar rregullat ligjore shtetërore në të cilat mbështeten. Po ashtu, autorët ndjekin zhvillimet e të drejtës, dallojnë ndryshimet ndërmjet praktikave shtetërore dhe përshkruajnë sistemin e normave detyruese ligjore të cilat kanë ardhur si rezultat i krijimit të një rrjeti të madh traktatesh dhe normave zakonore ndërkombëtare[345]. Ndër autorët më të shquar të së drejtës së detit mund të përmendim Colombos, O'Connell, Dupuy, Mcdougal, Burke dhe Gilbert Gidel.

[344] Shaw, *International Law*, 104.
[345] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 22-25.

KREU I DYTË

KORNIZA JURIDIKE E TË DREJTËS NDËRKOMBËTARE TË DETIT

2.1 Koncepti ligjor i vijës bazë dhe ujërave të brendshme

E drejta ndërkombëtare e detit konsiderohet një disiplinë juridike komplekse, gjithëpërfshirëse, e vështirë dhe njëkohësisht e ndërvarur, e cila përmban një numër të madh normash ligjore, traktatesh, marrëveshjesh dhe konventash ndërkombëtare, kodesh detare, normash zakonore, vendimesh gjyqësore, rezolutash, udhëzimesh, qarkoresh, si dhe parimesh dhe aspektesh juridike të karakterit publik ndërkombëtar. Një përmbajtje e hollësishme e normave ligjore dhe parimeve juridike të së drejtës ndërkombëtare të detit rrjedhimisht konsiderohet e vështirë të përmblidhet dhe pasqyrohet në një literaturë të vetme të natyrës juridike apo tekst akademik. Pavarësisht kësaj, UNCLOS (1982), mund të karakterizohet përgjithësisht si instrumenti ligjor ndërkombëtar i natyrës detare që përmban kornizën juridike me anën e së cilës rregullohet pjesa më të madhe e çështjeve detare dhe veprimtarive njerëzore të zhvilluara në hapësirën oqeanike botërore.

Përveç 166 shteteve të cilat kanë nënshkruar dhe ratifikuar UNCLOS-in deri në vitin 2013[346], shtetet e tjera të cilat vetëm e kanë nënshkruar instrumentin e kësaj Konvente por nuk e kanë ratifikuar ende atë, janë të detyruara t'i përmbahen zhvillimit të aktiviteteve të cilat bien ndesh me objektivat dhe qëllimin kryesor të kësaj Konvente, përjashtuar rastet kur kanë deklaruar qartësisht në organet përkatëse të OKB-së mos-ratifikimin e saj[347]. Për më tepër, ashtu sikurse edhe është theksuar gjatë këtij studimi, dispozita të caktuara ligjore të UNCLOS-it pasqyrojnë norma të së drejtës ndërkombëtare zakonore të detit të cilat janë krijuar dhe praktikuar historikisht nga shtete të ndryshme bregdetare në botë, dhe një pjesë e konsiderueshme e normave të saj ligjore janë konvertuar tashmë në norma zakonore të detyrueshme për subjektet ndërkombëtare.

Normat zakonore të formuluara para dhe pas nënshkrimit dhe ratifikimit të UNCLOS-it nga shtetet, konsiderohen të detyrueshme për të gjitha shtetet anëtare ose joanëtare të kësaj Konvente. Shtetet të cilat janë anëtare të Konventave të Gjenevës mbi të Drejtën e Detit (1958) dhe nuk e kanë ratifikuar UNCLOS-in, vazhdojnë të mbeten subjekte të kësaj Konvente deri kur shpallin ligjërisht tërheqjen dhe bëhen anëtarë të UNCLOS-it, e cila mendohet të mbizotërojë juridikisht mbi Konventat e Gjenevës. Korniza ligjore konvencionale e mësipërme nuk pasqyron një mozaik të plotë dhe gjithëpërfshirës të së drejtës ndërkombëtare të detit për arsye se në kuadër të regjimit juridik të detit ekzistojnë edhe akte të tjera ligjore e nënligjore dhe norma ndërkombëtare zakonore, siç janë normat zakonore juridike mbi gjiret historike, si dhe konventa dhe traktate të tjera ndërkombëtare mbi ndotjen detare dhe rregullat e lundrimit të anijeve, të cilat vazhdojnë të konsiderohen me rëndësi madhore në

[346] United Nations, "Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 20 Sept.2013", accessed January 25, 2013. http://www.un.org/depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm.
[347] United Nations, *Vienna Convention on the Law of the Treaties 1969* (Geneva: UN Publications, 1969), Neni 18.

përcaktimin e të drejtave dhe detyrimeve të shteteve. Disa prej koncepteve themelore të regjimit juridik ndërkombëtar të detit, do të analizohen në vazhdim të këtij kapitulli.

Një ndër konceptet juridike themelore të së drejtës së detit është dhe vija bazë. Parimi ligjor i vijës bazë përfshin aplikimin e koncepteve të rëndësishme juridike, të cilat lidhen ngushtësisht me juridiksionin e shteteve bregdetare mbi ujërat territoriale dhe zonave të tjera detare nën juridiksionin shtetëror, dhe pasqyrohen në dispozitat ligjore të UNCLOS-it. Nocioni themelor i mësipërm përfaqëson zbatimin e parimit juridik të përcaktimit të vijës bazë të bregdetit të shteteve, të cilat mbështetur në të drejtën ndërkombëtare zotërojnë ligjërisht ujëra të brendshme, ujëra territoriale, ZEE dhe shelf kontinental. Në mënyrë që të përcaktohet gjerësia e ujërave territoriale, fillimisht është e domosdoshme të bëhet përcaktimi se nga cilat pika apo vija bregdetare duhet të fillojë të kryhet matja e kësaj gjerësie. Rrjedhimisht, vija bazë, e cila karakterizohet si vijëzimi bashkues i pikave më skajore të bregdetit të një shteti, mbështetur në dispozitat ligjore përkatëse të UNCLOS-it, konsiderohet pikënisja e matjes së gjerësisë së ujërave territoriale, zonës detare fqinje, ZEE-së dhe shelfit kontinental të shteteve bregdetare[348].

Hapësirat ujore, të cilat ndodhen ndërmjet vijës bazë dhe pjesës tokësore të bregdetit, karakterizohen si ujëra të brendshme dhe zotërojnë një regjim të veçantë ligjor nga ujërat territoriale. Vija bazë konsiderohet juridikisht dhe si një vijëzim kufitar ndarës ndërmjet regjimit juridik të ujërave territoriale, në të cilën shtete të huaja zotërojnë disa të drejta të përgjithshme lundrimore, dhe asaj të ujërave të brendshme, në të cilën shtetet e tjera nuk zotërojnë asnjë të drejtë. Pavarësisht kësaj, vija bazë nuk përfaqëson kufirin shtetëror territorial për arsye se sipas të drejtës ndërkombëtare të detit, hapësira e ujërave territoriale konsiderohet pjesë e territorit kombëtar të shtetit bregdetar. Parimi i vijës bazë konsiderohet veçanërisht i rëndësishëm në përcaktimin e kufijve detarë gjatë rasteve kur distanca ndërmjet shteteve bregdetare përballë apo përbri njëra-tjetrës është e kufizuar. Në këto raste, vija kufitare shtetërore duhet të jetë e baraslarguar përkatësisht nga vijat bazë të bregdetit të shteteve që janë të përfshira në përcaktimin e kufijve detarë, duke marrë për bazë zbatimin e parimit të baraslargësisë, paanshmërisë dhe drejtësisë[349].

Historikisht, kur brezi bregdetar i shteteve karakterizohej i drejtë dhe në mungesë të dhëmbëzimeve, përcaktimi i vijës bazë konsiderohej një çështje relativisht e lehtë për t'u zgjidhur. Megjithatë, në praktikë shumë shtete zotërojnë një brez bregdetar të përthyer dhe të dhëmbëzuar me gjire, gadishuj, shkëmbenj, ishuj etj, të cilat krijuan nevojën e formulimit të rregullave dhe normave të caktuara që trajtojnë një spektër të gjerë pozicionesh juridike dhe kushtesh gjeografiko-detare. Rrjedhimisht, u krijuan dispozita të posaçme ligjore në të drejtën ndërkombëtare, të cilat përcaktojnë norma juridike mbi *vijën normale bazë*, e cila zbatohet për bregdetet normale pa shumë përthyerje tokësore[350], dhe *vijën e drejtë bazë*, e cila zbatohet për bregdetet shumë të thyera dhe të copëzuara[351]. Në këtë këndvështrim, në nenin 3 të Konventës së Ujërave Territoriale (KUT) të vitit 1958, dhe në nenin 5 të UNCLOS-it (1982), të cilat karakterizohen nga i njëjti koncept ligjor dhe terminologji, shprehet se me vijë normale bazë, e cila shërben për të përcaktuar gjerësinë e ujërave territoriale, kuptohet vija bregdetare mbiujore e shfaqur si pasojë e zbaticave detare, e cila

[348] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 3, 5, 7 dhe 8.
[349] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 15.
[350] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 5.
[351] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 7.

ndodhet e shënuar në hartat lundrimore të shkallës së madhe dhe që njëkohësisht është e njohur zyrtarisht nga shteti bregdetar.

Nga ana tjetër, sipas nenit 4(1) të KUT-it, dhe nenit 7(1) të UNCLOS-it, parimi i vijës së drejtë bazë, zbatohet për kushtet gjeografike kur brezi bregdetar konsiderohet i përthyer dhe i copëzuar, ose kur në një distancë shumë të afërt me bregdetin ndodhen grupe të caktuar ishujsh ose shkëmbenjsh mbiujorë. Po ashtu, mbështetur në nenin 4(2) i KUT-it, dhe nenin 7(3) i UNCLOS-it, vija e drejtë bazë nuk duhet të shtrihet në drejtim të ishujve ose shkëmbenjëve të cilët ndodhen mjaftueshëm larg drejtimit të përgjithshëm të vijës bregdetare, dhe hapësirat detare që shtrihen brenda vijës së drejtë bazë, duhet të jenë të lidhura ngushtësisht me pjesën tokësore të brezit bregdetar të shtetit. Kjo dispozitë ligjore, konsiderohet e paqartë juridikisht dhe e ndërlikuar nga pikëpamja a zbatimit praktik nga shumë juristë ndërkombëtarë duke krijuar hapësira për keqinterpretimin e këtij neni konkret dhe rrjedhimisht zbatimin e kësaj dispozite sipas interpretimit relativisht të lirë apo sipas interesave të palëve të përfshira në konflikte detare.

Ujërat e brendshme, regjimi juridik i të cilave përfshihet në kuadër të konceptit të përgjithshëm juridik të ujërave territoriale, nuk konsiderohen si pjesë e ujërave ndërkombëtare apo e zonave të tjera detare, por ligjërisht karakterizohen si pjesë përbërëse e tërësisë territoriale detare të shtetit bregdetar. Regjimi i ujërave të brendshme, i cili rregullon veprimtaritë njerëzore të zhvilluara në hapësirat detare, gjiret, portet detare, liqenet dhe grykëderdhjet e lumenjve, që ndodhen ndërmjet vijës bazë dhe brezit tokësor bregdetar, i trajton elementet e mësipërme me të njëjtin status ligjor sikurse edhe elementet e tjera juridike të cilët ushtrojnë aktivitetin e tyre brenda hapësirës territoriale tokësore të shtetit bregdetar. Koncepti ligjor i ujërave të brendshme, gjendet shkurtimisht i shprehur në dispozitat ligjore të UNCLOS-it. Në ndryshim me ujërat territoriale, ku sipas të drejtës ndërkombëtare të detit mund të zbatohet parimi ligjor i *kalimit paqësor*, në ujërat e brendshme, shteti bregdetar zotëron sovranitet të plotë, si dhe të drejta ligjore dhe juridiksion të gjerë mbi subjektet e tij dhe pasuritë natyrore përkatëse[352] (përjashtuar raste të veçanta të trajtuara në nenin 8(2) të UNCLOS-it mbi kalimin paqësor).

Për më tepër, e drejta ndërkombëtare zakonore pasqyron një mungesë të theksuar të normave zakonore në lidhje me anijet të cilat hyjnë në portet dhe ujërat e brendshme të shtetit bregdetar për të ushtruar të drejtën e kalimit paqësor. GJND-ja, gjatë Procesit gjyqësor *Nikaragua* (1986), theksonte se ujërat e brendshme konsiderohen subjekt i sovranitetit të shtetit bregdetar, i cili mund të përcaktojë norma rregullatore mbi hyrjen e anijeve të huaja në portet dhe ujërat e tij të brendshme[353]. Një mbështetje thelbësore të pikëpamjes së mësipërme, përfaqësojnë dispozitat ligjore të traktateve të ndryshme ndërkombëtare, të cilat i japin të drejtë shtetit bregdetar të kundërshtojë hyrjen në portet dhe ujërat e tyre të brendshme të anijeve që nuk janë konform detyrimeve ligjore të këtyre traktateve mbi ndotjen detare dhe shpëtimin e jetës në det[354]. UNCLOS në nenet 25(2), 211(3) dhe 255, pasqyron një mbështetje të gjerë ligjore ndaj shteteve bregdetare për të përcaktuar rregulla për anijet që planifikojnë të hyjnë në portet e tyre.

Në mënyrë që të zbatojnë legjislacionin e tyre kombëtar, shtetet bregdetare mund të ushtrojnë juridiksion të plotë ligjor mbi anijet me flamur të huaj (anijet të cilat zotërojnë kombësinë e një shteti tjetër), të cilat lundrojnë përgjatë ujërave të tyre

[352] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 8.
[353] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 63.
[354] United Nations, *Oceans and the Law of the Sea,* Report of the Secretary General (UN Doc. A/52/487, 1997), Paragrafi 152.

të brendshme. Autoritetet gjyqësore të shtetit, kombësinë e të cilit zotëron anija, mund të ushtrojnë gjithashtu juridiksionin e tyre në rastet e kryerjes së krimeve të ndryshme në bord të kësaj anijeje, kur ajo lundron në ujërat e brendshme të një shteti tjetër[355]. Juridiksioni i dyfishtë ligjor i pasqyruar më lart, është trajtuar gjatë gjykimit të *Çështjes R. kundër Anderson* (1868), në të cilën Gjykata e Apelit e Britanisë së Madhe, deklaroi se shtetasi amerikan që kryeu vrasjen në bordin e anijes angleze gjatë lundrimit të saj në ujërat e brendshme franceze, ishte subjekt i juridiksionit të gjykatës angleze, pavarësisht se Franca zotëronte të drejtën ligjore të gjykimit dhe penalizimit të këtij personi nga gjykatat e saj. Ashtu sikurse u përmend më lart, anijet tregtare të cilat ndodhen në porte të huaja ose lundrojnë në ujërat e brendshme të një shteti tjetër bregdetar, konsiderohen plotësisht subjekt i juridiksionit kombëtar të shtetit bregdetar.

Pavarësisht kësaj, çështja ndryshon kur në situatën e mësipërme ndodhen anije ushtarake, për arsye se shtetit bregdetar, edhe pse zotëron juridiksion të plotë ligjor në ujërat e tij të brendshme, nuk i lejohet ta ushtrojë këtë juridiksion mbi anijet ushtarake dhe ekuipazhet e tyre, pa marrë më parë pëlqimin e komandantit ushtarak ose të autoriteteve qeveritare të shtetit të cilit i përket kjo anije[356]. Shtetet bregdetare nuk mund të ndërhyjnë edhe në rastet kur anije të huaja me karakter qeveritar dhe ato që zotërojnë imunitet diplomatik ndërkombëtar, lundrojnë në ujërat e tyre të brendshme ose qëndrojnë në portet e këtij shteti. Në mënyrë të veçantë, përjashtohet ushtrimi i juridiksionit të shtetit bregdetar mbi anijet të cilat janë të detyruara të hyjnë në ujërat e brendshme dhe portet e saj për shkak të *forcës madhore* (kushteve ekstreme të motit), si dhe si pasojë e fatkeqësive të ndryshme të hasura gjatë lundrimeve të tyre në det.

2.2 Ujërat territoriale dhe zona detare fqinje

Koncepti ligjor i regjimit të ujërave territoriale është zhvilluar për herë të parë gjatë shekullit XVI dhe XVII, periudhë kohore që përkon me formimin e sistemit të shteteve të pavarura me territore të përcaktuara, të cilat përgjithësisht karakterizoheshin për aftësinë e zotërimit të disa të drejtave për të rregulluar sipas interesave kombëtare aktivitetet detare të zhvilluara në hapësirën ujore pranë bregdetit të tyre. Gjatë kësaj periudhe Grotius, i cili konsiderohet ndër themeluesit e të drejtës ndërkombëtare, pavarësisht se theksonte se shtetet nuk duhet të zotërojnë të drejta pronësie mbi hapësirën detare, përgjithësisht pranonte ekzistencën e ushtrimit të juridiksionit mbi ujërat bregdetare nga shtetet të cilat mund t'i kontrollonin efektivisht nga toka këto ujëra. Në fund të shekullit XVIII, autori i shquar Bynkershoek gjatë përgatitjes së veprës *De dominio maris dissertation*, e botuar në vitin 1702, u mbështet gjerësisht në konceptet ligjore themelore të *lirisë së deteve* dhe *të sovranitetit shtetëror* mbi ujërat bregdetare[357]. Vattel, një tjetër studiues i njohur, në veprën *Le droit des gens* (1758), pasqyronte mbështetjen e tij mbi shkrimet e Grotius, Xhentilit dhe Bynkershoek-ut, duke nënvizuar se shtetet bregdetare gëzojnë të drejta sovrane mbi ujërat e tyre bregdetare, por duhet të lejojnë anijet e shteteve të tjera të lundrojnë paqësisht përmes këtyre ujërave.

Gjatë shekullit XVIII dhe XIX, autorët e kohës deklaronin se shtetet bregdetare, mbështetur në praktikën zakonore, zotëronin të drejta sovrane ose juridiksionale mbi ujërat e tyre territoriale. Në shekullin XIX, shtete të veçanta të

[355] Shaw, *International Law*, 494.
[356] Shaw, *International Law*, 495.
[357] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 72.

sistemit ndërkombëtar si Anglia dhe SHBA-ja zotëronin të drejta juridiksionale mbi brezin detar përreth bregdetit të tyre, ndërsa shtete të ndryshme latine kishin formuluar kode detare sipas të cilave ujërat territoriale trajtohen si pjesë përbërëse e integritetit territorial shtetëror. Doktrina dhe praktikat e hershme mbi përcaktimin e gjerësisë së ujërave territoriale reflektonte kritere të ndryshme të natyrës praktike, si p.sh. *kufizimi i shikueshmërisë së efektshme nga ana e shteteve bregdetare*, *rregulli i të shtënës me top nga bregu* (tre milje detare gjerësi e zbatuar nga shtetet europiane), apo dhe *distanca fikse* (katër milje detare gjerësi e zbatuar nga vendet skandinave). Rregulli i tremilëshit dhe katërmilëshit detar bashkekzistoi për shumë kohë në praktikën ndërkombëtare. Gjatë shekullit XIX, praktika shtetërore e përcaktimit të gjerësisë prej tre miljesh detare për ujërat territoriale mbizotëroi duke u pranuar si normë zakonore nga shumë shtete të botës.

Pavarësisht këtyre zhvillimeve, çështja e ujërave territoriale në kontekstin e të drejtës ndërkombëtare, u trajtua për herë të parë në Konferencën e Hagës (1930) me anë të Komitetit të Ujërave Territoriale, sipas të cilit shtetet bregdetare mund të zotëronin sovranitet të kufizuar mbi brezin detar ngjitur me vijën bregdetare shtetërore, të quajtura ndryshe ujëra territoriale[358]. Për shkak të mosmarrëveshjeve në lidhje me gjerësinë e ujërave territoriale, dizpozita ligjore nuk u miratua, ashtu sikurse nuk u miratua edhe konventa në tërësi. E rëndësishme në këtë konferencë, konsiderohet fakti se midis shteteve pjesëmarrëse ekzistonte një miratim i heshtur mbi të drejtën shtetërore në lidhje me zotërimin e ujërave territoriale, si dhe të hapësirës ajrore përkatëse, shtratit detar dhe pasurive nëntokësore që karakterizonin këtë zonë[359]. I njëjti fenomen ndodhi edhe gjatë Konferencave të Gjenevës mbi të Drejtën e Detit (1958-1960), të cilat u karakterizuan nga mosmarrëveshje midis shteteve mbi përcaktimin e gjerësisë së ujërave territoriale.

Propozimet mbi gjerësinë e ujërave territoriale në këto konferenca përfshinin rregullin e vjetër zakonor të tremilëshit, parimin e pranuar përgjithësisht të gjashtë-milëshit (e pamiratuar vetëm për një votë), si dhe pretendime të ekzagjeruara, si në rastin e Uruguajt, i cili kërkonte shtrirjen e ujërave territoriale deri në 200 milje detare[360]. Marrëveshja mbi këtë çështje, më së fundmi u sanksionua gjatë zhvillimit të Konferencës UNCLOS III të vitit 1982. Neni 3 i UNCLOS-it, e përcakton gjerësinë e ujërave territoriale deri në 12 milje detare nga vija bazë. Si rrjedhojë, shtetet anëtare të kësaj Konvente dhe shtetet e tjera të cilat e pranojnë legjitimitetin e dispozitës ligjore përkatëse, njohin gjerësinë prej 12 miljesh detare të ujërave territoriale shtetërore. Juridiksioni mbi ujëra territoriale me gjerësi më shumë se 12 milje detare nuk konsiderohet i pranueshëm juridikisht për arsye se parimi ligjor konkret i UNCLOS-it tashmë konsiderohet element themelor i të drejtës ndërkombëtare të detit, dhe praktika ndërkombëtare e shteteve po favorizon gjithmonë e më shumë njohjen, pranimin dhe zbatimin të këtij nocioni juridik. Në këtë kontekst, neni 2 i UNCLOS-it përmban elementin e rëndësishëm ligjor të sovranitetit, duke theksuar se sovraniteti i shtetit bregdetar shtrihet, përtej territorit tokësor dhe ujërave të brendshme, në një brez detar ngjitur me vijën bregdetare kombëtare, të përshkruar si regjim i ujërave territoriale.

Një çështje e rëndësishme në kontekstin ligjor të sovranitetit karakterizohet dhe detyrimi i shtetit bregdetar lidhur me të drejtat ligjore të anijeve të huaja të cilat lundrojnë përgjatë ujërave të tij territoriale. Shteti bregdetar, mbështetur në nenin 24(2), është i detyruar të njoftojë publikisht rreziqet lundrimore që karakterizojnë

[358] S. Rosenne, *League of Nations Conference for the Codification of International Law (1930),* (Dobbs Ferry, N.Y., Oceana, 1975), 1414.
[359] S. Rosenne, *League of Nations Conference for the Codification of International Law (1930),* 1415.
[360] L.D.M. Nelson, "The patrimonial sea", *22 ICLQ 668*, (1973): 679.

ujërat e tij territoriale, për të cilat ai është në dijeni. Duke i vendosur detyrime shtetit bregdetar në lidhje me ujërat e tij territoriale, dispozita ligjore nënkupton pikëpamjen sipas të cilës brenda ujërave territoriale duhet të përcaktohet një hapësirë e lirë ujore nga kufizimet ligjore në të cilën shteti nuk përmban detyrimin e zbatimit të këtij kriteri. Rrjedhimisht, e drejta ndërkombëtare duhet të përcaktojë një *gjerësi minimale* për ujërat territoriale, në të cilën shteti bregdetar duhet të përmbushë të gjitha detyrimet ligjore për anijet e huaja që lundrojnë në këto ujëra[361]. Juridiksioni shtetëror mbi ujërat territoriale, konsiderohet ndër elementet themelore në kuadër të së drejtës ndërkombëtare të detit. Sipas nenit 21 të UNCLOS-it, shteti bregdetar lejohet të formulojë legjislacion kombëtar për ujërat territoriale me qëllim rregullimin e veprimtarisë lundrimore, mbrojtjes së kabllove dhe tubacioneve të nënujshme, peshkimit, ndotjes mjedisore, kërkimit shkencor, çështjeve doganore dhe fiskale, si dhe problemet mbi emigracionin dhe shëndetin publik.

Megjithatë, shteti bregdetar, mbështetur në nenin 21(3), duhet t'i shpallë publikisht të gjithë elementet e mësipërme ligjore. Normat ligjore konkrete nuk duhet të ndikojnë mbi planimetrinë, ndërtimin, ekuipazhin dhe pajisjet e anijve të huaja, me përjashtim të rastit kur këto norma janë konform standardeve ndërkombëtare të pranuara. Kufizimi i mësipërm mbi kompetencat legjislative të shtetit bregdetar, ka për qëllim krijimin e një balance ndërmjet interesave të këtij shteti dhe shteteve të huaja anijet e të cilave mund të lundrojnë në ujërat e tij territoriale. Kjo zgjidhje i lejon shtetit bregdetar të formulojë legjislacion të brendshëm, por njëkohësisht neutralizon rrezikun e modifikimit të planimetrisë, ndërtimit dhe pajisjeve të anijeve të huaja gjatë lundrimit të tyre në ujërat territoriale të këtij shteti. Anijet e huaja, sipas nenit 21(4) dhe 22, janë të detyruara të zbatojnë ligjet e shtetit bregdetar të cilat janë konform parametrave ligjorë ndërkombëtar të UNCLOS-it, si dhe duhet të lundrojnë në rrugëkalimet detare të përcaktuara ligjërisht nga shteti bregdetar. Për më tepër, anijet e huaja duhet të zbatojnë rregullat e pranuara ndërkombëtare mbi parandalimin e përplasjeve të anijeve në det, pavarësisht nëse shteti bregdetar ose shteti kombësinë e të cilit anija zotëron e kanë ratifikuar traktatin konkret apo jo, ku ndër më të rëndësishmit është Konventa COLREG (1972)[362].

Pavarësisht se UNCLOS-i promovon fuqishëm kufizimin e juridiksionit legjislativ të shteteve bregdetare mbi anijet e huaja, sipas nenit 27 të kësaj Konvente, shtetet lejohen në raste të caktuara të zbatojnë juridiksionin e tyre kombëtar penal mbi anijet e huaja të cilat lundrojnë në ujërat e tyre territoriale. Duke marrë në konsideratë paqartësitë e ndryshme që karakterizojnë nenet e përmendura më lart, mund të theksohet se shtetet bregdetare nuk mund të krijojnë legjislacion të brendshëm dispozitat e të cilit pengojnë të drejtën e kalimit paqësor të anijeve të huaja në ujërat e tyre territoriale (neni 24/1), apo të cilat lejojnë taksimin e këtyre anijeve gjatë lundrimit të tyre paqësor (neni 26)[363]. Shteti mund të përfitojë taksa nga anijet konkrete vetëm për shërbime të veçanta, si pilotazhi dhe operacionet e kërkim-shpëtimit, por jo në një mënyrë të tillë e cila lejon diskriminimin ndërmjet anijeve të shteteve të ndryshme, si dhe midis anijeve të cilat kanë ngarkesë ose zhvillojnë aktivitetin e tyre në llogari të shteteve të ndryshme[364]. Shtetet bregdetare, lejohet të krijojnë legjislacion mbështetur në nenin 21, dhe anijet e huaja pavarësisht statusit lundrimor, qoftë kalim paqësor ose lundrim normal, duhet të zbatojnë ligjet e shteteve bregdetare gjatë lundrimit në ujërat e tyre territoriale.

[361] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 80.
[362] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 21(4).
[363] Shaw, *International Law,* 507.
[364] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 26(2) dhe 24 (1b).

UNCLOS-i në lidhje me ujërat territoriale, përcakton qartësisht dhe juridiksionin ekzekutiv që zotërojnë shtetet bregdetare mbi subjektet e regjimit juridik të kësaj zone detare. Neni 27 dhe 28 i kësaj Konvente, përcakton se juridiksioni ekzekutiv i shteteve bregdetare në ujërat territoriale, konsiderohet parimisht i plotë, me përjashtim të: (a) juridiksionit mbi krimet e kryera përpara se anija e huaj të hyjë në ujërat territoriale, dhe (b) juridiksionit me natyrë juridike civile për të bllokuar ose sekuestruar anije të huaja në lidhje me përgjegjësi ligjore, të cilat nuk kanë ardhur si pasojë e lundrimit të kësaj anijeje në ujërat territoriale të shtetit bregdetar. UNCLOS, parashtron rregulla sipas të cilave shtetet bregdetare nuk lejohen të ushtrojnë juridiksionin e tyre mbi anijet që lundrojnë në mënyrë kalimtare dhe paqësore në ujërat e tyre territoriale, përjashtuar situatat kur pasojat e krimeve të kryera në anijen e huaj shtrihen në shtetin bregdetar; kur krimet prishin qetësinë dhe rendin e shtetit bregdetar; kur kapiteni i anijes së huaj kërkon ndihmën e shtetit bregdetar; kur ndërhyrja kryhet për të neutralizuar trafikun e drogës në anije, si dhe për aktivitetet e tjera kriminalizuese të përcaktuara në dispozitat e Konventës[365].

Neni 220 mbi ndotjen detare, parashikon gjithashtu kufizime ligjore lidhur me juridiksionin ekzekutiv të shteteve bregdetare mbi anijet e huaja, të cilat lundrojnë në ujërat territoriale të këtyre shteteve. Rregullat e juridiksionit të shteteve bregdetare të cituara më sipër, zbatohen për të gjitha anijet tregtare, por dispozita të veçanta ligjore janë krijuar për anijet qeveritare dhe anijet ushtarake, në mënyrë që të merret në konsideratë e drejta e imunitetit dhe sovranitetit të këtyre anijeve. Anijet qeveritare, të cilat nuk operojnë për qëllime tregtare apo industriale, siç mund të jenë anijet ushtarake dhe të rojës bregdetare, nuk konsiderohen subjekt i juridiksionit ekzekutiv të shteteve bregdetare për shkak të imunitetit që gëzojnë sipas të drejtës ndërkombëtare zakonore, nenit 32 të UNCLOS-it (1982), dhe nenit 22(2) të KUT-it (1958).

Pavarësisht këtij standardi ligjor, anijet ushtarake dhe anijet e tjera qeveritare kanë detyrimin ligjor për të respektuar legjislacionin e brendshem detar të këtyre shteteve bregdetare dhe mund të konsiderohen subjekt i juridiksionit legjislativ të këtyre shteteve në raste të caktuara. Mbështetur në normat ndërkombëtare zakonore të detit dhe dispozitat ligjore të UNCLOS-it, shteti, kombësinë dhe flamurin e të cilit zotëron anija ushtarake, konsiderohet përgjegjës për problematikat e shtetit bregdetar që janë shkaktuar si pasojë e moszbatimit të normave të tij ligjore nga anija ushtarake gjatë lundrimit në ujërat territoriale[366]. Në nenin 30 të UNCLOS-it shprehet se anija ushtarake, e cila nuk zbaton normativat ligjore detare të shtetit bregdetar në lidhje me kalimin në ujërat e tij territoriale dhe injoron kërkesat e vazhdueshme të autoriteteve kombëtare për të zbatuar këto rregulla, urdhërohet nga shteti bregdetar të dalë jashtë ujërave të tij territoriale.

Në rast të moszbatimit të këtij urdhri, shteti bregdetar mund të përdorë të gjitha mekanizmat e nevojshëm ligjorë për ta detyruar anijen ushtarake të dalë jashtë ujërave të tij territoriale. Normat ligjore të cilat nuk kanë lidhje me lundrimin kalimtar dhe paqësor të anijes ushtarake, siç mund të jenë ligjet penale të shtetit bregdetar, nuk zbatohen mbështetur në mekanizmat e mësipërme, dhe anija ushtarake duhet të lejohet të vazhdojë lundrimin e saj normalisht[367]. Përveç të drejtave ligjore, shteti bregdetar, bazuar në parimet juridike të traktateve ndërkombëtare, është i veshur me përgjegjësi të ndryshme ligjore në lidhje me anijet e huaja që lundrojnë në ujërat e tij territoriale.

[365] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 27.
[366] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 31.
[367] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 98.

Disa nga këto përgjegjësi shtetërore, siç është detyrimi i shtetit bregdetar për të publikuar rreziqet lundrimore që paraqiten në ujërat e tij territoriale, u diskutuan më lart. Nga ana tjetër, përgjegjësia më e madhe e shtetit bregdetar konsiderohet detyrimi ligjor ndërkombëtar për të mos penguar ose penalizuar pa arsye dhe argumenta të forta dhe bindëse ligjore anijet e huaja, të cilat mbështetur në dispozitat e UNCLOS-it, zotërojnë të drejtën e ushtrimit të *kalimit paqësor* në ujërat territoriale të këtij shteti[368].

Delimitimi i kufijve detarë, veçanërisht përcaktimi i ujërave territoriale ndërmjet shteteve të ndryshme, konsiderohet një koncept ligjor themelor me rëndësi madhore për interesat kombëtare të shteteve dhe sistemin ndërkombëtar në tërësi, për arsye se shpeshherë këto situata problematike karakterizohen nga mosmarrëveshje apo konflikte ndërshtetërore, të cilat mund të rrezikojnë paqen, rendin dhe sigurinë globale. Duke marrë në konsideratë arsyetimin se delimitimi i kufijve detarë do të shqyrtohet gjerësisht gjatë kapitujve në vijim, kjo çështje do të parashtrohet shkurtimisht gjatë kësaj pjese studimore duke përshkruar vetëm parametrat ligjorë të UNCLOS-it mbi këtë tematikë. Ndarja e kufijve detarë të ujërave territoriale, ZEE-së dhe shelfit kontinental mbështetur në praktikën dhe të drejtën ndërkombëtare konsiderohet një çështje e ndërlikuar, e vështirë dhe komplekse, për arsye se përcaktimi përfundimtar i këtyre kufijve normalisht përfshin ndërthurjen, bashkërendimin, interpretimin dhe zbatimin e dispozitave ligjore të traktateve ndërkombëtare detare, të marrëveshjeve dypalëshe ose shumëpalëshe ndërshtetërore, si dhe të normave juridike zakonore ndërkombëtare të detit. Në kontekstin e të drejtës traktatore, në dispozitat e UNCLOS-it mbi këtë çështje theksohet se në rastet *kur shtetet përballë ose përbri njëra-tjetrës, dështojnë të përcaktojnë kufirin e ujërave territoriale përkatëse në mënyrë bashkëpunuese, atëherë kufiri shtetëror konsiderohet vija mesore e baraslarguar nga vijat bregdetare bazë të shteteve, përjashtuar rastet kur ujërat kombëtare konsiderohen të natyrës historike ose përfaqësojnë kushte të veçanta gjeografike*[369]. Nga këndvështrimi i të drejtës ndërkombëtare zakonore të detit, delimitimi i ujërave territoriale ndërmjet shteteve, sikurse edhe është vënë në dukje nga GJND-ja në Procesin *Guinea kundër Guinea Bissau* (1985), është përcaktuar sipas parimit juridik të *zgjidhjes së drejtë, të ndershme e të paanshme*.

Nocioni juridik i të drejtës së kalimit paqësor, i konsideruar si një koncept themelor i të drejtës ndërkombëtare, është i lidhur ngushtësisht me regjimin juridik të ujërave territoriale. Në këtë kontekst, kufizimi kryesor që karakterizon sovranitetin e shtetit bregdetar mbi ujërat e tij territoriale, qëndron në të drejtën e anijeve të shteteve të tjera për të lundruar lirisht ose *kaluar paqësisht* përgjatë këtyre ujërave me karakter ligjor kombëtar. Përkufizimi i termit *kalim*, nuk përfshin vetëm lundrimin faktik të anijes së huaj përmes ujërave territoriale të një shteti tjetër, por nënkupton gjithashtu të drejtën e ndalimit dhe ankorimit të kësaj anijeje përsa kohë kjo veprimtari ka ardhur si rrjedhojë e incidenteve lundrimore apo është konsideruar e domosdoshme për shkak të *forcës madhore*[370]. UNCLOS, nëpërmjet dispozitës ligjore përkatëse, e shtrin qëllimisht efektin juridik të konceptit *të kalimit* edhe për rastet kur anijet përpiqen të ndihmojnë anije të tjera në fatkeqësi, ose për të ndihmuar njerëz dhe avionë në rrezik apo fatkeqësi detare. Mbështetur në nenin 18(1), termi *kalim* nënkupton edhe lundrimin përmes ujërave territoriale me qëllim hyrjen ose daljen nga ujërat e brendshme, si dhe për të lundruar drejt porteve të shtetit bregdetar. Të gjitha

[368] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 17.
[369] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 15.
[370] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 18(2).

nëndetëset dhe mjetet e tjera të motorizuara nënujore, sipas nenit 20 të UNCLOS-it, duhet të lundrojnë në sipërfaqe në mënyrë që të përfitojnë statusin ligjor të kalimit paqësor. Po ashtu, në nenin 18(2) të UNCLOS-it mbi kalimin paqësor shprehet se anijet e huaja nuk lejohen të zhvillojnë aktivitete të ndryshme ose të kryejnë devijime gjatë lundrimit të tyre në ujërat territoriale pavarësisht natyrës paqësore që mund të karakterizojnë këto aktivitete apo devijime, për arsye se *kalimi i anijes* duhet të zhvillohet *i vazhdueshëm* dhe *relativisht i shpejtë.*

Historikisht, çështja e termit *paqësor,* në kuadër të konceptit ligjor të kalimit paqësor, është karakterizuar si një temë e ndërlikuar ligjore dhe në mungesë të një përkufizimi të qartë juridik. Kjo çështje është diskutuar gjerësisht në Procesin gjyqësor të *Kanalit të Korfuzit* (1949), në të cilin GJND-ja u shpreh se duke qenë se kalimi (lundrimi) i anijeve angleze u zhvillua në një mënyrë të tillë, e cila nuk paraqiste kërcënim për shtetin bregdetar (Shqipërinë), atëherë *kalimi* duhet normalisht të konsiderohet si *paqësor*[371]. Nocioni ligjor bashkëkohor i termit *paqësor,* pasqyrohet në nenin 19(1) të UNCLOS-it, sipas të cilit kalimi konsiderohet paqësor përsa kohë nuk paragjykon (kërcënon) paqen, rendin, ekonominë dhe sigurinë e shtetit bregdetar.

Në vazhdim, sipas UNCLOS-it kalimi i një anijeje të huaj duhet të konsiderohet kërcënues për paqen, rendin dhe sigurinë e shtetit bregdetar në rast se në ujërat e tij territoriale anija konkrete përfshihet në aktivitete të tilla si: kërcënimi ose përdorimi i forcës kundër sovranitetit, integritetit territorial, ose pavarësisë politike të shtetit bregdetar; veprimtari të tjera në kundërshtim me parimet themelore të së drejtës ndërkombëtare të pasqyruara në Kartën e OKB-së; përdorimi i armatimit; spiunazhi; propaganda; ngritja ose ulja e avionëve/helikopterëve; marrja e pajisjeve ushtarake; imbarkimi ose zbarkimi i personave dhe materialeve në kundërshtim me ligjet fiskale, doganore, të emigracionit dhe shëndetit publik; ndotja serioze dhe e qëllimshme; peshkimi; kërkime dhe studime detare; ndërhyrja në sistemet e komunikimit kombëtar, dhe çdo aktivitet tjetër që nuk ka lidhje me ushtrimin e të drejtës legjitime së kalimit paqësor[372].

Anijet e huaja të cilat veprojnë në kundërshtim me normat e mësipërme ligjore mund të përjashtohen nga e drejta e kalimit paqësor në ujërat territoriale të shteteve bregdetare. Mbështetur në nenin 25(1) të UNCLOS-it, shtetet mund të ndërmarrin hapa të nevojshëm për të penguar kalimin jopaqësor të këtyre anijeve të huaja, të cilat shpeshherë përfshijnë bllokimin e anijes dhe arrestimin e ekuipazhit të saj. Po ashtu, shtetet bregdetare në këtë kontekst kanë të drejtën e ndalimit të kalimit paqësor në zona të caktuara të ujërave territoriale kur e konsiderojnë të arsyeshme se lundrimi i anijeve të huaja mund të kërcënojë paqen, rendin dhe sigurinë kombëtare të shtetit konkret bregdetar[373].

Regjimi juridik i zonës detare fqinje konsiderohet një element thelbësor i të drejtës ndërkombëtare të detit për arsye se shërben si një *mekanizëm sigurie* në mbrojtje të paprekshmërisë së ujërave territoriale, duke përmbushur në mënyrë efikase kriteret ligjore bazë të shteteve bregdetare nëpërmjet ushtrimit të një autoriteti relativisht të kufizuar legjislativ dhe ekzekutiv[374]. Që në fillim të shekullit XVIII, juridiksioni mbi hapësirën detare kombëtare dhe zbatimi i ligjit mbi anijet tregtare që kryenin aktivitet të paligjshëm përgjatë brigjeve të Britanisë së Madhe është konsideruar si një e drejtë universale e kombeve për të mbrojtur interesat e tyre. Ky

[371] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 83.
[372] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 19(2).
[373] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 25(3).
[374] M.S. McDougal and W.T. Burke, *The public order of the oceans: a contemporary international law of the sea* (New Heaven: New Heaven Press, 1987), 76.

parim është konsideruar si zanafilla e zonës detare fqinje, të cilës për herë të parë iu kushtua një vëmendje e veçantë në rrafshin ndërkombëtar gjatë krijimit të Konventave të Gjenevës, në vitin 1958. Megjithatë, UNCLOS-i (1982), konsiderohet traktati i parë që konsolidoi regjimin juridik të zonës detare fqinje duke iu siguruar shteteve bregdetare një juridiksion të kufizuar mbi këtë *zonë kontrolli*[375], në mënyrë që të parandalojnë shkeljen e ligjeve fiskale, doganore, të emigracionit dhe shëndetit publik brenda hapësirës së ujërave territoriale[376].

Në këtë kontekst, objektivat e shteteve bregdetare në përcaktimin e zonës detare fqinje janë të ndryshme nga objektivat që zbatohen në përcaktimin e ujërave territoriale, sepse zona detare fqinje nuk është pjesë e ujërave territoriale, por përfshihet në ZEE, dhe liria e lundrimit në këtë zonë është mbizotëruese dhe e zbatueshme për të gjitha anijet[377]. Natyra e kontrolleve nga autoritetet e zbatimit të ligjit dhe ushtrimi i të drejtave në zonën detare fqinje nuk nënkuptojnë ushtrimin e sovranitetit të plotë mbi këtë zonë apo mbi burimet që gjenerojnë prej saj. Duke marrë shkas nga rëndësia e çështjeve që adreson, përmbajtja shumë e shkurtër e nenit 33 të UNCLOS-it, ngre dyshime serioze nëse shtetet bregdetare kanë të drejtë apo jo të formulojnë një legjislacion të tyre të brendshëm[378], me qëllimin e vetëm që anijet e huaja të bëhen subjekt i ligjeve të tyre doganore, fiskale, të emigracionit dhe shëndetit publik në zonën detare fqinje. Kjo çështje konsiderohet e rëndësishme sepse përcakton autoritetin e saktë ligjor të ushtruar nga shtetet bregdetare në zonën detare fqinje jo vetëm si një regjim më vete, por gjithashtu dhe në kontekstin legjislativ të ZEE-së, e cila konsiderohet si një zonë detare *sui generis*[379]. Autorë të ndryshëm në këtë kuadër kanë vënë në dukje se autoriteti i ushtruar nga shtetet bregdetare në zonën detare fqinje është vetëm juridiksion ekzekutiv[380], dhe, ky ishte një propozim i bërë qëllimisht gjatë krijimit të KUT-it (1958) në mënyrë që të mundësohej lindja e një zone detare me një regjim juridik të natyrës ekzekutive dhe jo legjislative[381].

Johnson lidhur me këtë çështje shprehet se e njeh praninë e juridiksionit ekzekutiv në zonën detare fqinje, por ngre dyshime mbi ekzistencën e juridiksionit normativ në këtë zonë detare[382]. Arsyeja kryesore kundër krijimit të juridiksionit legjislativ në zonën detare fqinje ishte se të drejtat e gjeneruara nga ky regjim i lejojnë shtetit bregdetar që të pengojë lirinë e lundrimit në këtë hapësirë ujore[383], e cila konsiderohet një zonë brenda regjimit të ujërave ndërkombëtare, dhe si e tillë anijet e çdo shteti gëzojnë të drejtën e lundrimit të lirë[384]. Larson, në mënyrë të ngjashme vëren se zona detare fqinje mbështetet në të njëjtat parime me ato të ujërave ndërkombëtare, dhe shtetet bregdetare kanë autoritet dhe të drejta të kufizuara në këtë zonë, ashtu siç janë të parashikuara nga dispozitat ndërkombëtare[385], një teori kjo e

---

[375] D.L Larson, ed., *Major Issues of the Law of the Sea* (New Hampshire: University of New Hampshire Publication, 1976), 38.
[376] UN, *United nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 33.
[377] S.N. Nandan and S. Rosenne, eds., *United Nations Convention on the Law of the Sea, A Commentary*,
Volume II (Virginia, Martinus Nijhoff Publishers, 1993), 267.
[378] L. Johnson, *Coastal State Regulation of International Shipping* (New York: Oceana Publ., 2004), 92.
[379] Klein, *Dispute settlements in the UNCLOS*, 144.
[380] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 137.
[381] S.Oda, "The concept of Contiguous Zone", *11 ICLQ,* 131-53, (1962): 181.
[382] Johnson, *Coastal State Regulation of International Shipping*, 92.
[383] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 137.
[384] J.A Roach and R.W Smith,*United States Response to Excessive Maritime Claims* (Boston: Martinus Nijhoff Publication, 1996), 20.
[385] Larson, *Major Issues of the Law of the Sea"*, 38- 40.

cila tregon mungesë të juridiksionit legjislativ në këtë zonë. Për më tepër, zona detare fqinje përfshihet brenda ZEE-së, e cila vazhdon ende të udhëhiqet nga parimi i lirisë së lundrimit, nocion i cili karakterizon thellësisht ZEE-në[386]. Neni 33, në ndryshim nga neni 56 i ZEE-së, parashikon vetëm kontroll dhe jo të drejta sovrane, prandaj ekspertët mendojnë se shtetet bregdetare nuk mund të formulojnë dispozita ligjore që pasqyrojnë juridiksion legjislativ në këtë zonë[387]. Në dritën e këtyre të dhënave, mungesa e juridiksionit legjislativ të shteteve bregdetare në zonën detare fqinje është e dukshme dhe, në lidhje me këtë çështje mund të pranohet se të dy dispozitat përkatëse ligjore, neni 24 i KUT-it, dhe neni 33 i UNCLOS-it, lejojnë vetëm juridiksion ekzekutiv dhe jo normativ në zonën detare fqinje[388]. Me fjalë të tjera, të dyja dispozitat e mësipërme lejojnë shtetet bregdetare të ushtrojnë kontroll vetëm përsa i përket shkeljeve ligjore të kryera në hapësirën e ujërave territoriale dhe jo për shkeljet e kryera në zonën detare fqinje. Pra, në bazë të argumenteve të mësipërme, duket se ekziston një vakum ligjor përsa i përket zonës detare fqinje, duke e lënë kështu të paqartë autoritetin e vërtetë, pushtetin dhe të drejtat ligjore të ushtruara nga shtetet në këtë zonë detare[389].

Juridiksioni ekzekutiv i shteteve bregdetare mbi zonën detare fqinje është parashikuar në nenin 33 të UNCLOS-it, e cila u jep të drejtë shteteve të kontrollojnë dhe ndëshkojnë në këtë zonë shkeljen e ligjeve dhe rregullave që janë kryer në ujërat territoriale. Termi *kontroll* i theksuar në këtë dispozitë ligjore paraqet paqartësi lidhur me shkallën e kontrollit apo të juridiksionit të ushtruar në këtë zonë. Ky arsyetim mbështetet në teorinë se në nenin 33, përcaktohet qartë termi *kontroll,* në ndryshim të termit *juridiksion* të theksuar në dispozitën ligjore të ZEE-së, e cila është e shprehur qartë në nenin 55 të së njëjtës Konventë. Duke u bazuar sa më sipër, mund të theksohet se termi *kontroll* është përcaktuar në nenin 33 për të nënvizuar një shkallë tjetër pushteti, duke e diferencuar dukshëm nga fuqia juridiksionale. Për më tepër, zona detare fqinje, në bazë të analizës së mësipërme, karakterizohet nga një vakum ligjor, i cili i ndalon shtetit sovran që të ushtrojë një juridiksion të mirëfilltë mbi këtë zonë. Në këtë kuadër, e drejta ndërkombëtare mbizotëron në zonën detare fqinje, dhe si rrjedhojë ky regjim kufizon në mënyrë të konsiderueshme juridiksionin e ushtruar nga shteti bregdetar në këtë zonë[390].

2.3 Regjimi juridik i gjireve detare dhe ishujve

Statusi ligjor i gjireve detare, të cilat historikisht janë trajtuar si pjesë përbërëse e ujërave të brendshme të shteteve, është përcaktuar qartësisht në nenin 7 të KUT-it, dhe nenin 10 të UNCLOS-it, dispozitat përkatëse të së cilave kanë përmbajtje juridike dhe terminologji të njëjtë. Në mënyrë që të përcaktohet nëse një përthyerje ose dhëmbëzim i vijës bregdetare përfiton statusin ligjor të gjirit detar sipas të drejtës ndërkombëtare, konventat e mësipërme parashtrojnë në kontekstin juridik një

[386] V.F Tsarev, "The juridical nature of E.E.Z," in *The UNCLOS: Impact and Implementation Proceedings,* ed. E.D Brown (Law of the sea Institute, Nineteenth Annual Conference, Hawai, University of Hawai, 1987), 593.
[387] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 11, 18.
[388] Xhelilaj and Danaj, "Kufijtë Detarë në Kuadrin e të Drejtës Ndërkombëtare", 42-43.
[389] Xhelilaj and Metalla, "The legal regime of the contiguous zone in the context of international law", 779.
[390] Xhelilaj and Metalla, "The legal regime of the contiguous zone in the context of international law", 780.

përshkrim subjektiv dhe njëkohësisht një provë gjeometrike objektive. Rregullat e këtyre dispozitave ligjore nuk zbatohen në rastet kur përgjatë bregdetit të shteteve aplikohet parimi i *vijave të drejta bazë*; gjatë përcaktimit ligjor të *gjireve historike*; si dhe për gjiret të cilat kufizohen nga *më shumë se një shtet*[391]. Sipas përshkrimit subjektiv, gjiu detar konsiderohet i tillë nga pikëpamja juridike atëherë kur përthyerja e vijës bregdetare është e konsiderueshme, dhe thellimi tokësor i kësaj përthyerje përmban një hapësirë të mjaftueshme ujore e cila është e kufizuar (rrethuar) kryesisht nga pjesë tokësore të brezit bregdetar.

Megjithatë, duhet patur parasysh që statusi ligjor i gjirit mbështetur në dispozitën përkatëse të UNCLOS-it, plotësohet vetëm atëherë kur kriteri i mësipërm përmbush dhe ndërthuret edhe me testin gjeometrik objektiv. Fillimisht, në hartën lundrimore të rajonit detar konkret duhet hequr një vijë e drejtë ndërmjet pikave skajore të hyrjes natyrore të gjirit, dhe një gjysmëhark me qendër mesin e kësaj vije dhe me rreze diamentrin e saj, duhet hequr në brendësi të thellimit të përthyerjes të brezit bregdetar. Në rast se hapësira ujore brenda thellimit bregdetar konkret pas matjes rezulton të jetë më e madhe se sipërfaqja e gjysmëharkut, atëherë kjo përthyerje bregdetare konsiderohet juridikisht një gji detar. Pas përcaktimit ligjor të gjirit detar, ndërmjet pikave hyrëse natyrale të gjirit, mund të hiqet një vijë e drejtë përmbyllëse. Kur distanca e kësaj vije është më e vogël se njëzetekatër milje detare, atëherë kjo vijë konsiderohet ligjërisht përmbyllëse dhe si rrjedhojë karakterizohet një vijë bazë, e cila mund të luajë një rol të rëndësishëm në drejtim të përcaktimit të gjerësisë së ujërave territoriale shtetërore. Në rastin kur kjo distancë është më e madhe se njëzetekatër milje, vijat bazë do të hiqen brenda përthyerjeve të gjirit, ndërmjet pikave bregdetare hyrëse dhe natyrale të radhës, të cilat plotësojnë kriterin e distancës më të vogël se njëzetekatër milje detare.

Dispozitat ligjore mbi gjiret detare, të cilat sipas mendimit të GJND-së gjatë shqyrtimit të Procesit gjyqësor *Kufiri Tokësor, Ishullor dhe Detar* (1992), shprehin një pasqyrim të normave të përgjithshme zakonore, mund të konsiderohen një përmirësim me vlera të mëdha juridike për të drejtën ndërkombëtare zakonore[392]. Pavarësisht këtij kontributi, dispozitat përkatëse paraqesin vështirësi gjatë aplikimit të tyre në terren për arsye se shpeshherë konsiderohet e paqartë çështja e identifikimit të pikave natyrale hyrëse të gjirit. Kjo problematikë është theksuar në Procesin *Post Office kundër Estuary Radio* (1968), në të cilin vendimi i GJND-së edhe pse ishte në favor të njërës palë, përsëri ngrinte pikëpyetje serioze mbi këtë çështje[393]. Problematika paraqesin gjithashtu edhe rastet kur në hyrje e brendësi të gjirit ndodhen ishuj, grykëderdhje lumenjsh apo laguna.

Çështja e gjireve historike, në kuadër të statusit ligjor të gjireve detare, paraqet vështirësi të mëdha të natyrës juridike për arsye se ligjshmëria e tyre përcaktohet kryesisht nga e drejta ndërkombëtare zakonore dhe në mungesë të plotë të dispozitave rregulluese ligjore të UNCLOS-it dhe KUT-it. Kjo problematikë ligjore u shfaq gjatë Procesit *Shelfi Kontinental ndërmjet Libisë dhe Tunizisë* (1982), në të cilën GJND-ja theksoi se e drejta e përgjithshme ndërkombëtare, nuk përmban asnjë normë ligjore të veçantë mbi gjiret ose ujërat historike[394]. Megjithatë, kriteret e përgjithshme për përcaktimin e gjireve historike, u adresuan në studimin e vitit 1962 të Sekretariatit të OKB-së, sipas të cilit shtetet bregdetare mund të përfitojnë ligjërisht juridiksionin mbi gjire të caktuar historik, kur arrijnë të vërtetojnë plotësisht se i kanë trajtuar këto gjire

[391] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 10(6).
[392] International Court of Justice: Land, Island and Maritime Frontier *ICJ Rep,351*, (1992): 588.
[393] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 42.
[394] International Court of Justice: Tunisia/Libya Continental Shelf *ICJ Rep.18*, (1982): 74.

detare juridikisht si pjesë të ujërave të brendshme për një periudhë të konsiderueshme kohore; kanë ushtruar në mënyrë efikase, të qartë dhe të vazhdueshme autoritetin dhe pushtetin e tyre ligjor mbi këto gjire; si dhe gjatë kësaj periudhe kohore këto praktika shtetërore konkrete duhet të mos jenë kundërshtuar nga shtete të tjera të rajonit[395].

Gjykata Supreme e SHBA-së gjatë gjykimit të çështjeve *SHBA kundër Louisiana* (1969) dhe *SHBA kundër Alaskës* (1975), si dhe GJND-ja në Procesin *Kufiri Tokësor, Ishullor dhe Detar* (1992), e kanë pranuar parimin e mësipërm dhe i kanë zbatuar kriteret e tij në përcaktimin e gjireve historike[396]. Rasti më i debatueshëm në praktikën botërore mbi gjiret historike, mbetet ai i Libisë, e cila në vitin 1973 shpalli juridiksionin mbi Gjirin e Sidrës mbështetur në parimin ligjor të përmendur më lart. Duke marrë në konsideratë faktin që distanca ndërmjet pikave natyrale hyrëse të Gjirit të Sidrës, është 296 milje detare, si dhe mbështetur në kundërshtimin në baza ligjore të shumë shteteve si SHBA-ja, Australia, Franca, Norvegjia dhe Britania e Madhe, mbi përcaktimin e këtij gjiri si historik, institucionet përkatëse ndërkombëtare dhe ekspertët më të mirë ligjorë të fushës së jurisprudencës, kanë konkluduar se Gjiri i Sidrës nuk i plotëson kriteret juridike të shpallura nga Sekretariati i OKB-së mbi gjiret historike. Nga ana praktike, është e rëndësishme të theksohet se shtetet e tjera në botë nuk e konsiderojnë Gjirin e Sidrës si historik, dhe e trajtojnë hapësirën e tij detare si ujëra ndërkombëtare. Në rastin e gjireve të cilat kufizohen nga shumë shtete, vija bazë do të bashkojë pikat skajore bregdetare në brendësi të gjirit, dhe jo pikat natyrale hyrëse, siç parashikohet në UNCLOS.

Regjimi juridik ndërkombëtar i ishujve për shkak të vlefshmërisë që përfaqëson si një element ligjor thelbësor në shërbim të interesave ekonomike dhe kombëtare, konsiderohet me rëndësi të madhe për shtetet. Mbështetur në dispozitat ligjore 10(1) dhe 121(1), përkatësisht të KUT-it dhe UNCLOS-it, ishulli përkufizohet si hapësira tokësore e formuar në mënyrë natyrore, e cila është e rrethuar (kufizuar) plotësisht nga ujëra detare dhe ndodhet mbi sipërfaqen e detit gjatë aktivitetit të baticave detare. Në nenin 10(2) të KUT-it, dhe nenin 121(2) të UNCLOS-it, në vazhdim theksohet se ujërat territoriale të ishujve përcaktohen në bazë të normave të përgjithshme ligjore ndërkombëtare mbi vijat bazë. Ky koncept ligjor nënkupton faktin se nga pikëpamja juridike çdo ishull, pavarësisht madhësisë së tij, jo vetëm që duhet të zotërojë ujërat e tij territoriale, por nëse gjendet mjaftueshëm pranë vijës bazë dhe brezit bregdetar të shteteve, mund të ndikojë masivisht drejt një zgjerimi në drejtim të detit të hapur të ujërave kryesore territoriale.

Për ishuj të mëdhenj, siç janë Britania e Madhe, Groenlanda dhe Madagaskari, përcaktimi i ujërave territoriale nuk përbën ndonjë problematikë të konsiderueshme ligjore. Shqetësime fillojnë të ngrihen për rastet e shkëmbenjve të mbiujshëm, për arsye se dispozitat ligjore përkatëse të UNCLOS-it, duken në pamje të parë se u lejojnë shkëmbenjve të zotërojnë ujëra territoriale, qoftë në kontekstin ligjor të ishullit apo edhe si pjesë karakterizuese e vijës bregdetare bazë, nga e cila mund të përcaktohen ujërat territoriale. Debat akoma më të madh ka shkaktuar çështja nëse vija ishullore bazë merret në konsideratë vetëm për përcaktimin e ujërave territoriale apo dhe për zona të tjera detare. Pavarësisht kësaj, sipas autorëve të caktuar, regjimet ishullore, në situata apo rrethana të veçanta, mund të luajnë një rol thelbësor në përcaktimin e kufirit të shelfit kontinental ndërmjet shteteve përballë njëra-tjetrës ose shteteve të pranëvendosura. Kjo situatë ligjore është pasqyruar gjatë Procesit gjyqësor

[395] UN, *United Nations Conference on the Law of the Sea I, Official Records,*Vol.II (UN Publications, 1962), 145.
[396] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 48-49.

Anglia kundër Francës (1977-1978), si dhe në Procesin *Tunizia kundër Libisë* (1982)[397].

Në nenin 24(2) të KUT-it përmendet specifikisht vetëm përcaktimi i ujërave territoriale, dhe ndoshta, për shkak të implikimit të drejtpërdrejtë, mund të nënkuptohet edhe përcaktimi i zonës detare fqinje. Nga ana tjetër, në nenin 121(2) të UNCLOS-it, gjendet e shprehur më qartë kjo çështje problematike, duke nënvizuar se parimisht *të gjithë ishujt mund të shërbejnë si vijë bazë për përcaktimin e ujërave territoriale, ZEE-së dhe shelfit kontinental,* por parashtron një përjashtim pjesor në nenin 121(3) sipas të cilit *shkëmbenjtë dhe gurët mbiujorë që nuk mbështesin vendbanime njerëzore dhe një jetë ekonomike të pavarur, shërbejnë si vijë bazë vetëm për ujërat territoriale dhe zonën detare fqinje, por jo për ZEE-në dhe shelfin kontinental*. Mendimi i ekspertëve ligjorë ndërkombëtarë është se dispozita e mësipërme ligjore paraqet juridikisht një formulim të varfër në thelb dhe të paqartë në tërësi[398]. Më konkretisht, në këtë dispozitë nuk përcaktohet saktë se çfarë nënkuptohet me termin *"gurë ose shkëmb"* apo nuk shpjegohet qartësisht ndryshimi ndërmjet nocionit ligjor të *shkëmbenjve detarë* dhe atij të *ishujve normalë*. Për më tepër, pyetja nëse çdo shkëmb i veçantë detar mund të mbështesë *vendbanime njerëzore* ose *jetë të pavarur ekonomike,* për shkak të paqartësisë nga pikëpamja juridike dhe praktike të frazave të përdorura në dispozitën konkrete, konsiderohet e atillë e cila mund të pranojë më shumë se një përgjigje[399].

Po kështu, pavarësisht se norma ligjore duket e qartë në parim, në praktikë mund të jetë shumë e vështirë të përcaktohet se çfarë mund të cilësohet si '*vendbanim njerëzor'* apo '*jetë ekonomike të pavarur'*[400]. Si pasojë e interpretimit normal të nenit 121(3) mund të nxirret përfundimi se kjo dispozitë ka rezultuar në krijimin e një situate sipas të cilës vija bazë nuk është e njëjtë për të gjitha zonat detare nën juridiksionin e shtetit bregdetar. Po ashtu, ka ndihmuar në krijimin e një rezultati anormal sipas të cilit vija bregdetare e shfaqur nga zbaticat shpeshherë mund të gjenerojë ZEE, ndërsa një shkëmb i pabanuar, edhe pse përfaqëson një pasqyrim më të dukshëm dhe konkret tokësor, nuk zotëron këtë aftësi juridike[401].

Nga ana tjetër, përsa kohë kushtet e tjera për shpalljen e vijës së drejtë dhe arqipelagjike bazë plotësohen, mund të konsiderohet e pranueshme nga ana e shteteve shfrytëzimi i shkëmbenjve të pabanueshëm si pika referuese për të ndërtuar një sistem vijash të drejta dhe arqipelagjike bazë, duke anashkaluar si rrjedhim kufizimet normative që paraqet neni 121(3). Meqenëse praktikisht shkëmbenjtë shtrihen afër vijës bregdetare, dhe përmbajtja e dispozitës 121(3) nuk mund të merret në konsideratë si pikë referuese bazë për përcaktimin e ZEE-së dhe shelfit kontinental, atëherë shtrirja e këtyre zonave, megjithëse paraqitet problematike, nuk pasqyron ndonjë ndryshim thelbësor. Pavarësisht kësaj, shkëmbenjtë e izoluar oqeanikë, si në rastin e Rockall-it (Angli) dhe të L'Esperancë-s (Zelanda e Re), mund të shkaktojnë probleme të konsiderueshme ligjore si dhe konflikte ndërshtetërore mbi përcaktimin e zonave detare sipas UNCLOS-it.

[397] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 315.
[398] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 50.
[399] E.D. Brown, "Rockall and the limits of national jurisdiction of the UK", 2 *Marine Policy* 181 (1978): 205-208.
[400] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 316.
[401] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 50.

2.4 Zona ekskluzive ekonomike dhe shelfi kontinental

Zona ekskluzive ekonomike (ZEE), e cila konsiderohet një koncept juridik me origjinë relativisht të re, është një zonë detare e shtrirë deri në 200 milje nga vija bazë në drejtim të detit, brenda së cilës shtetet bregdetare zotërojnë të drejta sovrane në lidhje me burimet e saj natyrore. Rrënjët historike të ZEE-së gjenden në deklaratën zyrtare të Presidentit Truman në vitin 1945, si dhe nga praktikat zakonore të shteteve të Amerikës Jugore të cilat kishin për qëllim zgjerimin e ujërave territoriale dhe zonës së peshkimit[402]. Pavarësisht kësaj, origjina e drejtpërdrejtë zyrtare e ZEE-së gjendet në punimet, diskutimet dhe fazën përgatitore të Konferencës III të UNCLOS-it. Regjimi i ZEE-së pasqyron dëshirën e shteteve në zhvillim për të kontrolluar burimet ekonomike të brezit detar pranë bregdetit të tyre, dhe është formuluar si pasojë e kompromisit ndërmjet shteteve (si Argjentina dhe Panamaja) të cilat tradicionalisht kanë praktikuar gjerësinë prej 200 miljesh detare për ujërat e tyre territoriale dhe atyre shteteve të zhvilluara (si SHBA-ja dhe Japonia) të cilat ishin kundër zgjerimit të juridiksionit shtetëror mbi ujërat bregdetare. Si rrjedhojë e këtyre negociatave dhe kompromiseve u krijua Pjesa V e UNCLOS-it, e cila trajton ekskluzivisht regjimin juridik të ZEE-së.

Pavarësisht se dispozitat ligjore përkatëse të ZEE-së nuk i detyrojnë shtetet të përcaktojnë juridikisht dhe praktikisht një ZEE pranë ujërave bregdetare, pjesa dërrmuese e shteteve bregdetare në botë kanë përcaktuar dhe ushtrojnë të drejta sovrane mbi një ZEE të tyre. Volumi i madh i këtyre praktikave shtetërore i kombinuar me mungesën e protestave nga ana e shteteve mbi regjimin e ZEE-së, konsiderohen faktorë të rëndësishëm që tregojnë se normat e ZEE-së, veçanërisht nenet 56 dhe 58 mbi të drejtat e shteteve bregdetare dhe shteteve të tjera në këtë zonë, janë kthyer në norma zakonore shumë kohë përpara hyrjes në fuqi të UNCLOS-it (1982)[403]. Kjo pikëpamje u vërtetua gjatë gjykimit të Procesit *Libia kundër Maltës,* në të cilin GJND-ja deklaroi se normat ligjore të ZEE-së tashmë pasqyrojnë të drejtën dhe praktikën zakonore të shteteve[404].

Dispozita kryesore e UNCLOS-it mbi ZEE-në pasqyrohet në nenin 57, i cili parashikon se shtrirja e ZEE-së fillon nga vija bazë, nga e cila bëhet përcaktimi i gjerësisë së ujërave territoriale, deri ne 200 milje detare në drejtim të detit të hapur. Duke qenë se shtrirja maksimale e ZEE-së është 200 milje detare, kjo dispozitë nënkupton se shtetet bregdetare mund ta përcaktojnë ZEE-në e tyre dhe me gjerësi me të vogël se kjo distancë ligjore. Pavarësisht se neni 121(3) nuk lejon që shkëmbenjtë dhe gurët mbiujorë, të cilët nuk ofrojnë kushte për vendbanime njerëzore dhe jetë ekonomike të pavarur, nuk gjenerojnë ZEE, praktika ndërkombëtare ka treguar se shtete të ndryshme (si Franca në Oqeanin Paqësor dhe Indian[405], dhe Venezuela në ishullin Aves[406]), kanë vepruar në kundërshtim me konceptin ligjor të dispozitës së mësipërme ligjore.

Një problem i rëndësishëm lidhur me përcaktimin e ZEE-së, është rasti i territoreve të cilat nuk konsiderohen shtete të pavaruara. Rezoluta III e formuluar paralelisht me tekstin e konventës së detit nga Konferenca UNCLOS III, deklaron se territoret të cilat nuk janë të pavarura ose posedojnë status të veçantë ndërkombëtar

[402] Shaw, *International Law,* 517-519.
[403] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 161.
[404] International Court of Justice: Libia v.Malta Continental Shelf Case *ICJ Rep.13*, (1985): 33.
[405] Decrees Nos 78-143, 78-144, 78-147, 78-147, (French Polynesia) *Journal Officiel,* 11 February 1978, 683-687.
[406] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 164.

kanë të drejtën e zotërimit të ZEE-së mbështetur në dispozitat e UNCLOS (1982), me kushtin që burimet e saj natyrore të përdoren për zhvillimin dhe mirëqenien e popujve të këtyre territoreve. Praktikisht është e rëndësishme të theksohet se shumë territore me status të veçantë ligjor kanë përcaktuar ZEE ose zona detare peshkimi dhe ushtrojnë juridiksion ligjor mbi këto zona me shtrirje deri në 200 milje detare. Lidhur me ZEE-në duhet të theksohet se karakteri ligjor *sui generis* i kësaj zone përmban elemente të rëndësishme juridike, ndër të cilat më kryesoret janë të drejtat dhe detyrimet ligjore që UNCLOS-i u akordon shteteve bregdetare, anijet e të cilave lundrojnë në ZEE-në e shteteve të tjera.

Në këtë këndvështrim, në nenin 56 theksohet se shtetet bregdetare zotërojnë të drejta sovrane me qëllim kërkimin, shfrytëzimin, ruajtjen dhe menaxhimin e burimeve të gjalla dhe ato natyrore të shtratit dhe nëntokës oqeanike, si dhe të ujërave detare të ZEE-së. Në të njëjtën dispozitë ligjore shprehet se shtetet bregdetare zotërojnë të drejta sovrane lidhur me aktivitete të tjera për kërkimin dhe shfrytëzimin ekonomik, siç mund të jetë prodhimi i energjisë nga ujërat, rrymat dhe erërat oqeanike, duke i lejuar shtetet bregdetare të shfrytëzojnë nivelin e teknologjisë dhe industrisë që ato zotërojnë. Për më tepër, neni 56 i akordon të drejtën shtetit bregdetar për ndërtimin dhe përdorimin e ishujve artificialë, instalimeve dhe strukturave të ndryshme detare. Sipas nenit 60, shteti bregdetar zotëron juridiksion ekskluziv mbi këta ishuj, instalime dhe struktura detare, dhe ka të drejtë të krijojë zona sigurie përreth tyre, të cilat nuk duhet ta kalojnë diametrin prej 500 metrash. Shteti bregdetar në këtë këndvështrim mund të ushtrojë gjithashtu në ZEE-në e tij juridiksion ligjor mbi çështje të kërkimit shkencor detar[407], dispozitat e detajuara përkatëse të së cilave ndodhen në Pjesën XIII të UNCLOS-it.

Neni 246(1) i akordon shtetit bregdetar të drejtën të rregullojë, autorizojë dhe të zhvillojë kërkim shkencor në ZEE-në e tij. Shtetet e tjera, bazuar në nenin 246(3) dhe (5), duhet më parë të marrin pëlqimin nga shteti bregdetar për të zhvilluar kërkim shkencor në ZEE-në e tij. Po ashtu, neni 210(5) dhe 216 i akordon shtetit bregdetar kompetenca legjislative dhe ekzekutive mbi ZEE-në e tij për të trajtuar hedhjen e mbeturinave në det. Për më tepër, shteti duhet të menaxhojë forma të tjera të ndotjes detare nga anijet (neni 211, 220 dhe 234), si dhe ndotjen e cila vjen si pasojë e aktiviteteve teknologjike që zhvillohen në shtratin oqeanik (nenet 208 dhe 214). Në këtë kuadër, duhet theksuar se përveç UNCLOS-it një tjetër traktat i quajtur MARPOL (73/78), trajton me hollësi të gjitha llojet e ndotjes që gjenerohen nga teknologjia dhe aktivitetet njerëzore në oqeane.

Nga ana tjetër, të drejtat dhe detyrimet e shteteve të tjera, të cilat lidhen kryesisht me sistemin ndërkombëtar të komunikimit dhe të drejtën e lundrimit të lirë ose *lirisë së deteve*, parashtrohen në nenin 58 të UNCLOS-it. Sipas nenit 58(1), në ZEE të gjitha shtetet gëzojnë të drejtën e lirisë së lundrimit dhe lejohen të përdorin këtë zonë konform standardeve ligjore lidhur me çështje të tjera të natyrës ndërkombëtare. Sidoqoftë, në UNCLOS theksohet se liria e lundrimit duhet të zbatohet duke marrë në konsideratë interesat e shteteve të tjera gjatë ushtrimit të këtyre lirive në ujërat ndërkombëtare[408]. Është e rëndësishme të theksohet se lundrimi ndërkombëtar i anijeve, sinjalistika detare, dhe skema e përgjithshme e qarkullimit të anijeve në ujërat kombëtare të shteteve dhe ujërat ndërkombëtare, duhet të mbështetet edhe në normat ligjore të parashtruara nga Konventa COLREG, e miratuar nga Asambleja e Përgjithshme e IMO-s në vitin 1972.

[407] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 56.
[408] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 87(2).

Shtetet e tjera, përveç lirisë së lundrimit, zotërojnë po ashtu edhe të drejtën e lirisë për të shtruar kabllo dhe tubacione të nënujshme përgjatë ZEE-së së shteteve bregdetare. Nenet 112, 113, 114 dhe 115 parashtrojnë kritere mbi shtrimin e kabllove dhe tubacioneve nënujore, si dhe dëmtimin e riparimin e tyre. Megjithatë, drejtimi dhe vendndodhja në të cilin do të shtrihen tubacionet nënujore përgjatë ZEE-së, është subjekt i pëlqimit të dhënë më parë nga ana e shtetit bregdetar[409]. Pavarësisht rregullimit ligjor që UNCLOS ka bërë lidhur me të drejtat dhe detyrimet e shteteve bregdetare dhe shteteve të tjera në zonën e ZEE-së, mendimi i përgjithshëm është se ekzistojnë mundësi të mëdha që zbatimi i këtyre parametrave ligjorë të rezultojë në konflikte apo mosmarrëveshje ndërmjet shteteve. Në këtë kontekst, është e paqartë se deri në çfarë niveli shteti bregdetar, si pjesë e të drejtave sovrane që zotëron bazuar në dispozitat ligjore të UNCLOS-it, mund të rregullojë lundrimin e anijeve të huaja në mënyrë që të minimizojë konfliktin mbi peshkimin në ZEE-në e tij, duke u kërkuar këtyre anijeve të shmangin lundrimin në zonat ku anijet e saj të peshkimit kanë shtruar rrjetat e tyre në det.

Nocioni ligjor i shelfit kontinental mendohet t'i ketë rrënjët në të drejtën zakonore dhe praktikat shtetërore gjatë Luftës së Dytë Botërore, dhe veçanërisht, në përmbajtjen e Deklaratës së Trumanit të vitit 1945, sipas të cilës shteti amerikan pretendonte se burimet natyrore të shtratit dhe nëntokës oqeanike në shelfin kontinental, e cila shtrihet ndërmjet zonës së ujërave ndërkombetare dhe vijës bregdetare, duhet të konsideroheshin nën sovranitetin dhe juridiksionin kombëtar të SHBA-së[410]. Pavarësisht kësaj, koncepti juridik bashkëkohor i zonës së shelfit kontinental, është zhvilluar vetëm pas viteve 1960-1970, dhe gjendet i pasqyruar në dispozitat ligjore përkatëse të Pjesës VI të UNCLOS-it. Ndërkohë, autorët mendojnë se e drejta ndërkombëtare zakonore mbi regjimin e kësaj zone, siç edhe është theksuar nga GJND-ja në *Procesin e Shelfit Kontinental Libia kundër Maltës*, është zhvilluar paralelisht me të drejtën e kodifikuar ndërkombëtare[411]. E drejta ligjore e shteteve bregdetare mbi shelfin e tyre kontinental, mbështetur në nenin 77 të UNCLOS-it, dhe bazuar në vendimin e GJND-së gjatë *Procesit të Shelfit Kontinental të Detit të Veriut*, tashmë konsiderohet në praktikën ndërkombëtare si një e drejtë natyrale, dhe si rrjedhojë, nuk kërkon domosdoshmërisht formulimin e ligjeve të posaçme kombëtare apo njohjen zyrtare nga ana e shteteve të tjera bregdetare.

Sipas nenit 76(1) të UNCLOS-it, shelfi kontinental i një shteti bregdetar përmban shtratin dhe nëntokën oqeanike që shtrihen përtej ujërave territoriale, përgjatë zgjatimit natyror nënujor të territorit të tij tokësor, deri në kufirin skajor të këtij zgjatimi nënujor kontinental, ose mund të shtrihet në një distancë prej 200 miljesh detare nga vija bazë e ujërave territoriale në drejtim të detit të hapur. Përkufizimi i mësipërm ligjor i lejon shtetit bregdetar të ushtrojë juridiksionin e tij edhe në zonat e shtratit oqeanik që shtrihen përtej zgjatimit natyror nënujor kontinental, përsa kohë këto zona ndodhen brenda distancës prej 200 miljesh detare nga vija bregdetare bazë. Në rastet kur zgjatimi natyror nënujor i hapësirës tokësore kontinentale të shtetit bregdetar shtrihet përtej distancës prej 200 miljesh detare, atëherë kufiri i skajshëm i shelfit kontinental ligjor, përcaktohet mbështetur në formulën e ndërlikuar të njohur me termin *formula Irlandeze*[412]. Megjithatë, në dispozitat ligjore të UNLCOS-it theksohet se shelfi kontinental i shteteve bregdetare

[409] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 79(3).
[410] Shaw, *International Law*, 522.
[411] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*, 296.
[412] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 148.

në asnjë rast nuk mund të shtrihet përtej 350 miljeve detare nga vija bazë e ujërave territoriale, ose 100 miljeve detare pas thellësisë 2500 metra[413].

Pavarësisht shpjegimit të hollësishëm juridiko-teknik të dispozitave ligjore përkatëse të UNCLOS-it, formulimi i tyre konsiderohet përgjithësisht i paqartë. Në këtë këndvështrim, konfigurimi i shtratit oqeanik mund të ndryshojë me kohën, dhe shumë zona detare ose oqeanike nuk konsiderohen të përditësuara nga pikëpamja gjeografike, gjeomorfologjike dhe shkencore, ose nuk janë pasqyruar aspak në hartat lundrimore të shumë shteteve bregdetare. Po ashtu, trashësia e shkëmbenjve ranorë të shtratit oqeanik, mund të mos jetë e njohur saktësisht në mënyrë të tillë që t'i shërbejë autoriteteve për të përcaktuar kufirin skajor të shelfit kontinental sipas nenit 76. Në një përpjekje për të shmangur konfliktet ndërshtetërore mbi delimitimin e shelfit kontinental, në UNCLOS është parashikuar krijimi i Komisionit mbi Ndarjen e Kufijve të Shelfit Kontinental. Komisioni mund t'i rekomandojë shtetet të cilat janë të interesuara mbi përcaktimin e shelfit kontinental, dhe përcaktimi i kufijve skajorë të shelfit nga ana e shteteve të cilat janë mbështetur në këto rekomandime, konsiderohet përfundimtar dhe i detyrueshëm për palët[414]. Dispozitat ligjore përkatëse të UNCLOS-it mbi kufirin skajor të shelfit kontinental janë zbatuar gjerësisht nga praktikat shtetërore në botë. Kërkesat shtetërore që janë në kundërshtim me nenin 76 të UNCLOS-it, si në rastin e Ekuadorit, Islandës dhe Kilit, konsiderohen të rralla, dhe kanë hasur në reagime të fuqishme ndërkombëtare[415]. Mbështetur në zhvillimet e përmendura më lart, neni 76 mbi shelfin kontinental, mendohet të jetë kthyer tashmë në një normë ndërkombëtare zakonore të detit.

Parimi themelor që karakterizon të drejtat e shteteve bregdetare mbi shelfin kontinental është se këto të drejta sovrane janë ekskluzivisht të orientuara lidhur me kërkimin dhe shfrytëzimin e shelfit dhe përdorimin e burimeve të tij natyrore. Me fjalë të tjera, shelfi kontinental nuk konsiderohet pjesë e tërësisë territoriale të shteteve bregdetare, por si një zonë detare ku shtetet zotërojnë disa të drejta të caktuara sovrane. Sipas Komisionit Ndërkombëtar Ligjor, këto të drejta përfshijnë *të drejtat e nevojshme lidhur me shfrytëzimin e shelfit kontinental dhe juridiksionin përsa i përket parandalimit dhe penalizimit të shkeljeve ligjore të kryera në këtë zonë*[416]. Të drejtat sovrane të shteteve bregdetare mbi shelfin kontinental, sipas UNCLOS-it, duhet të ushtrohen mbi burime natyrore si*: minerale dhe burime të tjera jo të gjalla të shtratit dhe nëntokës oqeanike, së bashku me organizmat e gjalla që u përkasin specieve sedentare, të cilat qëndrojnë të palëvizshme ose që mbajnë kontakt të vazhdueshëm me shtratin oqeanik*[417]. Si rrjedhojë, rezervat e gazit e të hidrokarbureve, mineralet e ndryshme, dhe disa lloje speciesh detare, siç janë aragostat, gaforet e gjallesat që jetojnë në tabanin oqeanik, klasifikohen si burime natyrore të shfrytëzueshme nga ana e shtetit bregdetar.

Meqenëse të drejtat sovrane të shteteve bregdetare lidhen me burimet natyrore, anijet e mbytura që gjenden në shtratin oqeanik të shelfit kontinental, nuk konsiderohen subjekt i juridiksionit të këtyre shteteve. Sipas neneve 60, 80, 81 të UNCLOS-it, shtetet bregdetare kanë të drejta po ashtu edhe lidhur me ndërtimin dhe përdorimin e ishujve artificialë dhe platformave të naftës në shelfin kontinental, me

[413] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 76(4) dhe (5).
[414] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 76(8).
[415] W. Goralcyzyk, "Preparatory measures for the implementation of UNCLOS," *XIV Polish Yearbook of International Law* 7-42, (1985): 19-27.
[416] "Report of the Conciliation Commission established by the Government of Iceland and Norway concerning continental shelf between Iceland and Jan Mayen," 20 *ILM* 797, (1981): 803.
[417] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 77(4).

kushtin që ndërtimi i tyre të mos pengojë lundrimin normal të anijeve në rrugëkalimet e njohura detare për lundrim ndërkombëtar[418]. Së fundmi, shtetet bregdetare bazuar në nenin 79, duhet të lejojnë shtrirjen dhe mirëmbajtjen e tubacioneve dhe kabllove nënujore në shelfin kontinental përsa kohë këto nuk ndikojnë në shfrytëzimin e burimeve të kësaj zone.

Përcaktimi i kufijve detarë të ZEE-së dhe shelfit kontinental konsiderohet një procedurë e vështirë dhe e ndërlikuar juridiksisht. Kjo situatë problematike ka ardhur për arsye se dispozitat ligjore përkatëse në UNCLOS (1982), zotërojnë një përmbajtje të shkurtër të natyrës juridike, të cilat konsiderohen përgjithësisht të paqarta dhe gjerësisht të interpretueshme. Në nenet 74(1) dhe 83(1) shprehet se *në mënyrë që të arrihet një zgjidhje e drejtë, ndarja e kufijve të ZEE-së dhe shelfit kontinental ndërmjet shteteve përballë ose përbri njëra-tjetrës, përcaktohen sipas marrëveshjeve ndërshtetërore të bazuara në të drejtën ndërkombëtare, si dhe referuar nenit 38 të Statutit të GJND-së.* Dispozitat e mësipërme ligjore nuk i përmbahen zbatimit të *parimit të distancës së barabartë*, por asaj *të zgjidhjes së drejtë dhe të paanshme*, ashtu sikurse pasqyrohet dhe në rastin e përcaktimit të kufijve të ujërave territoriale bazuar në normat e të drejtës ndërkombëtare zakonore të detit. Pavarësisht kësaj, UNCLOS-i parashikon se kur shtetet nuk arrijnë një marrëveshje konsensuale mbi këtë çështje, atëherë palët e përfshira në konflikt, duhet t'i referohen procedurave të zgjidhjes së mosmarrëveshjeve të përcaktuara nga dispozitat ligjore të Pjesës XV të kësaj Konvente.

2.5 Nocioni i ngushticave ndërkombëtare dhe arqipelagëve

Statusi ligjor i hapësirës ujore të ngushticave ndërkombëtare konsiderohet me rëndësi të madhe për faktin se përcakton të drejtat dhe përgjegjësitë e shteteve bregdetare dhe të shteteve të tjera anijet e të cilave lundrojnë përgjatë këtyre ngushticave. Në ndryshim nga KUT-i, dispozitat ligjore të UNCLOS-it mbi ngushticat ndërkombëtare përcaktojnë një regjim krejtësisht të ri juridik për ngushticat që përdoren për lundrimin ndërkombëtar të anijeve. Pjesa III e kësaj Konvente (neni 37), pasqyron rregulla të reja mbi *kalimin tranzit* përgjatë ngushticave të cilat përbëhen nga ujërat ndërkombëtare ose nga ZEE-të përkatëse të dy ose më shumë shteteve. Këto norma ligjore të UNCLOS-it lejojnë lirinë e lundrimit vetëm për qëllimin e kalimit tranzit, i cili duhet të jetë i vazhdueshëm dhe relativisht i shpejtë brenda hapësirës ujore të ngushticës, dhe nuk përfshijnë kalimin përmes ngushticës me synimin për të hyrë ose dalë nga ujërat e brendshme apo portet e shteteve bregdetare që kufizojnë këtë ngushticë[419].

Shtetet bregdetare kufizuese të ngushticave ndërkombëtare mbështetur në nenin 44 nuk duhet të pengojnë apo bllokojnë kalimin tranzit të anijeve të huaja në këtë zonë. Pjesa III e UNCLOS-it mbi Ngushticat për Lundrim Ndërkombëtar, nuk aplikohet në rastet kur rrugëkalimi detar kalon përmes një ngushtice e cila përbëhet plotësisht nga ujërat ndërkombëtare ose ZEE-në e një shteti (neni 36); kur ngushtica kufizohet ndërmjet ishullit të një shteti bregdetar dhe pjesës bregdetare kontinentale të tij (neni 38/1); dhe, kur ngushtica krijon një lidhje ujore ndërmjet ujërave ndërkombëtare ose ZEE-së të një shteti dhe ujërave territoriale të një shteti të tretë bregdetar (neni 45).

[418] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 60(7).
[419] Shaw, *International Law*, 513.

Anijet dhe avionët gjatë kalimit tranzit duhet të marrin në konsideratë rregullat ndërkombëtare përkatëse dhe duhet t'i përmbahen zhvillimit të të gjitha aktiviteteve të tjera, siç janë kërcënimi ose përdorimi i forcës kundër sovranitetit, integritetit territorial, ose pavarësisë politike të shteteve kufizuese të ngushticës; dhe veprimtari të tjera në kundërshtim me parimet themelore të së drejtës ndërkombëtare, të pasqyruara në Kartën e OKB-së, përjashtuar rastet mbi menaxhimin e incidenteve që vijnë si pasojë e lundrimit normal, të vazhdueshëm dhe të shpejtë, si dhe veprimtarisë menaxhuese të shkaktuar nga fatkeqësitë detare dhe *forca madhore*[420]. Pavarësisht se nuk ekzistojnë kritere të detajuara formale mbi kalimin tranzit, efekti juridik i nenit 38 dhe 39 të UNCLOS-it, duket se e përfshin konceptin e tij juridik nën subjektivitetin e dispozitës ligjore të kalimit paqësor.

Sipas nenit 45 të UNCLOS-it, regjimi i kalimit paqësor zbatohet për ngushticat ndërkombëtare të cilat përjashtohen nga efektet ligjore të dispozitës ligjore 38(1) mbi kalimin tranzit, dhe të ngushticave ndërkombëtare të cilat kufizohen me ujërat ndërkombëtare ose ZEE-në të një shteti nga njëra anë dhe me ujërat territoriale të një shteti të tretë nga ana tjetër. Regjimi i kalimit tranzit, në ndryshim me nocionin ligjor të kalimit paqësor, lejon lundrimin e nëndetëseve nën ujë dhe përmban më pak kufizime ligjore mbi lundrimin e anijeve në ngushtica, duke ofruar njëkohësisht më pak të drejta juridiksionale për shtetet bregdetare mbi kontrollin e kalimit tranzit[421].

Bazuar në nenin 44 të UNCLOS-it, regjimi i kalimit tranzit nuk mund të bllokohet nga shtetet kufizuese për asnjë arsye. Është ende e paqartë nëse e drejta e kalimit tranzit është kthyer në të drejtë zakonore për arsye se praktikat shtetërore konsiderohen komplekse dhe të paqarta mbi këtë çështje[422]. Disa shtete janë shprehur me anë të deklaratave të përbashkëta në lidhje me të drejtën e kalimit tranzit, siç është rasti i ripërcaktimit të kufijve detarë përgjatë Ngushticës së Doverit midis Francës dhe Britanisë së Madhe në vitin 1987[423]. Disa ngushtica të tjera konsiderohen subjekte të regjimeve të veçanta juridike, duke mos u ndikuar nga dispozitat ligjore përkatëse të UNCLOS-it. Një rast i tillë është Konventa e Montreux-it (1936), e cila rregullon trafikun dhe lundrimin detar, si dhe çështjen e kalimit tranzit në ngushticat e Bosforit dhe atë të Dardaneleve.

Ujërat arqipelagjike për shkak të natyrës praktike dhe juridike të ndërlikuar që zotërojnë, përfaqësojnë një regjim të veçantë ligjor në të drejtën ndërkombëtare të detit. UNCLOS-i i kushton një rëndësi të konsiderueshme statusit ligjor të ujërave arqipelagjike duke parashtruar një numër dispozitash ligjore në Pjesën IV, normat e së cilës edhe para se Konventa të hynte në fuqi pasqyroheshin në të drejtën zakonore dhe praktikat e shteteve të ndryshme. Në këtë këndvështrim, në dispozita ligjore përkatëse të UNCLOS-it shprehet se vetëm një shteti arqipelagjik i lejohet të zbatojë sistemin e vijave arqipelagjike bazë përreth zonës së arqipelagut të tij[424]. Rrjedhimisht, përkufizimi i shtetit arqipelagjik mbështetur në UNCLOS konsiderohet me rëndësi të madhe ligjore.

Në nenin 47 shteti arqipelagjik përkufizohet si entiteti i cili përbëhet nga një ose më shumë arqipelagë, dhe mund të përfshijë në brendësi të tij edhe ishuj apo grupishujsh të tjerë. Në vijim, sipas nenit 47, një arqipelag përkufizohet *si një grupishujsh të cilët përfshijnë ishuj, pjesë ishullore, ujëra ndërlidhëse dhe karakteristika të tjera natyrore, të cilat konsiderohen aq të ndërlidhur me njëra-*

[420] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 39.
[421] Shaw, *International Law*, 514.
[422] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 113.
[423] Shaw, *International Law*, 514.
[424] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 47.

tjetrën saqë këta ishujt, ujëra dhe karakteristika të tjera natyrore, formojnë një entitet gjeografik, ekonomik dhe politik kompakt dhe të konsoliduar, ose të cilat janë konsideruar historikisht të tilla. Megjithatë, është e rëndësishme të theksohet se në kategorinë e shteteve arqipelagjike, nuk mund të përfshihen shtetet kontinentale, siç është rasti i Danimarkës me ishujt Faroe, dhe i Norvegjisë me ishullin e Svalbardit, të cilat nuk zotërojnë bregdet arqipelagjik.

Po ashtu, në nenin 47(1) theksohet se shtetet arqipelagjike, mund të aplikojnë vijat e drejta arqipelagjike bazë për të bashkuar pikat skajore bregdetare të ishujve kufizues të arqipelagut. Këto vija bazë më pas shërbejnë për të përcaktuar gjerësinë e ujërave territoriale, zonës detare fqinje, ZEE-së dhe shelfit kontinental të shtetit arqipelagjik[425]. Përcaktimi i vijave arqipelagjike bazë, mbështetur në nenin 47(1), janë subjekt i një numri kufizimesh dhe kriteresh, ndër të cilat dy janë të natyrës të saktë matematikore, ndërsa kriteri i tretë konsiderohet i karakterit të përgjithshëm juridik dhe jo matematikor. Ujërat arqipelagjike përbëhen nga e gjithë hapësira detare e cila ndodhet brenda kufizimeve të vijave arqipelagjike bazë. Në brendësi të vijave arqipelagjike bazë shteti arqipelagjik, mbështetur në normat ligjore përkatëse të UNCLOS-it mbi vijat bazë të shteteve bregdetare, mund të zbatojë aplikimin e vijave përmbyllëse ndërmjet grykëderdhjeve të lumenjve, gjireve dhe dhembëzimeve natyrore për çdo ishull në përbërje të tij. Sipas nenit 50, ujërat në brendësi të këtyre vijave ishullore bazë konsiderohen ligjërisht ujëra të brendshme dhe jo ujëra arqipelagjike.

Shteti arqipelagjik zotëron të drejtën e sovranitetit mbi ujërat e tij arqipelagjike, duke përfshirë hapësirën ajrore përkatëse, shtratin detar dhe të nëntokës të këtyre ujërave, si dhe burimet natyrore që gjenerohen nga ujërat arqipelagjike[426]. Ky sovranitet dhe të drejtat sovrane të shtetit arqipelagjik gjithsesi janë subjekt i disa kufizimeve ligjore të cilat kanë të bëjnë me të drejtat që gëzojnë shtete të tjera në hapësirën ujore arqipelagjike. Sipas nenit 51(1), në mënyrë që të respektohen marrëveshjet e shtetit arqipelagjik me shtetet e tjera përpara hyrjes në fuqi të UNCLOS-it, shteti arqipelagjik duhet të respektojë të drejtat e shteteve të tjera që rrjedhin nga normat ligjore të traktateve dypalëshe ose shumëpalëshe ekzistuese. Megjithatë, elementi më i rëndësishëm ligjor në lidhje më të drejtat e shteteve të treta mbi ujërat e shtetit arqipelagjik, konsiderohet liria e lundrimit. Anijet e të gjitha shteteve, ashtu sikurse edhe në rastin e regjimit juridik të ujërave territoriale, gëzojnë të drejtën e kalimit paqësor përgjatë ujërave arqipelagjike[427].

Kjo e drejtë mbështetur në nenin 52(2) mund të ndërpritet përkohësisht nga shteti arqipelagjik në rajone të caktuara detare për arsye sigurie, por kufizohet nga detyrimi ligjor i këtij shteti për të njoftuar më parë publikisht në organizatat ndërkombëtare përkatëse pezullimin e kësaj të drejte në ujërat e tij arqipelagjike. Në mënyrë që të lejojë zbatimin e të drejtës së lundrimit të lirë dhe kalimit paqësor të anijeve të huaja, shteti arqipelagjik ka detyrimin ligjor që sipas nenit 53 të shpall rrugëkalime apo korsi detare të përcaktuara përmes ujërave të tij arqipelagjike. Regjimi i veçantë juridik i shteteve arqipelagjike, i cili tashmë pasqyrohet dhe në të drejtën ndërkombëtare zakonore të detit, mendohet të ketë arritur të përmbushë jo vetëm kërkesat e natyrës juridike të shteteve arqipelagjike në botë, por edhe të shteteve të tjera bregdetare në përgjithësi.

[425] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 48.
[426] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 49.
[427] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 52(1).

2.6 Statusi juridik i ujërave ndërkombëtare

Regjimi juridik i ujërave ndërkombëtare tradicionalisht është karakterizuar nga një mbizotërim i parimeve juridike të *lirisë së lundrimit* dhe *juridiksionit të veçantë shtetëror* mbi anijet që lundrojnë në këto ujëra. Dispozitat ligjore të Konventës së Ujërave Ndërkombëtare (1958) dhe UNCLOS-it mbi ujërat ndërkombëtare mendohet të pasqyrojnë të drejtën ndërkombëtare zakonore të *lirisë së deteve*, e cila është konceptuar për herë të parë nga Grotius në shekullin XVI, dhe praktikuar nga shtetet europiane gjatë shekujve në vazhdim[428]. Normat ligjore bashkëkohore mbi ujërat ndërkombëtare janë të parashtruara në UNCLOS, e konsideruar nga komuniteti i shteteve bregdetare në botë si kushtetuta e oqeaneve.

Në dispozitat përkatëse të kësaj Konvente shprehet se rregullat normative mbi ujërat ndërkombëtare zbatohen *mbi ato hapësira detare të cilat nuk përfshihen në ZEE-në, ujërat territoriale, ujërat e brendshme, apo në hapësirën ujore arqipelagjike të shteteve arqipelagjike*[429]. Nocioni juridik i ujërave ndërkombëtare nuk përfshin vetëm pjesën ujore të oqeanit, por përfshin njëkohësisht edhe zonën ajrore përkatëse, si dhe shtratin dhe nëntokën oqeanike që përkon me këtë zonë. Ujërat ndërkombëtare sipas neneve 87 dhe 89 të UNCLOS-it, konsiderohen të lira për t'u shfrytëzuar nga anijet e të gjitha shteteve të sistemit ndërkombëtar. Kjo normë e vjetër zakonore e detit, e cila ndodhet e kodifikuar në dispozitat ligjore përkatëse të konventave të OKB-së dhe IMO-s mbi të drejtën e detit, konsiderohet një element themelor i natyrës ligjore i regjimit juridik ndërkombëtar të detit.

Duke marrë në konsideratë pikëpamjen se parimisht shtetet nuk mund të kontrollojnë aktivitetet e shteteve të tjera në ujërat ndërkombëtare, të cilat janë të lira t'i shfrytëzojnë këto ujëra dhe pasuritë natyrore të kësaj zone sipas interesave kombëtare, si dhe për arsye se teknologjia dhe industria oqeanike është duke u zhvilluar sistematikisht, institucionet ndërkombëtare vendosën të parashtrojnë një numër kufizimesh ligjore lidhur me zbatimin e të drejtave dhe lirive që zotërojnë shtetet mbi ujërat ndërkombëtare. Në këtë kontekst, sipas nenit 87 të UNCLOS-it liria e shfrytëzimit të ujërave ndërkombëtare nga ana e shteteve përfshin: *lirinë e lundrimit, të fluturimit të avionëve mbi këtë zonë, të shtrimit të kabllove dhe tubacioneve nënujore, të ndërtimit dhe përdorimit të ishujve artificialë dhe platformave të tjera detare, të peshkimit dhe të kërkimit shkencor*. Të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar mund të zbatojnë të drejtën e ushtrimit të nocionit ligjor të *deteve të lira* në ujërat ndërkombëtare, me kushtin që këto të drejta të respektojnë interesat e shteteve të tjera, të cilat sipas UNCLOS-it, kanë po ashtu të drejtën e shfrytëzimit dhe përdorimit të shtratit dhe nëntokës oqeanike në këto ujëra[430].

Ushtrimi i të drejtave shtetërore në ujërat ndërkombëtare është gjithashtu subjekt i kufizimeve normative të shprehura në të drejtën ndërkombëtare, të cilat përfshijnë *përdorimin në mënyrë paqësore të ujërave ndërkombëtare,* duke nënkuptuar dhe *ndalimin e provave bërthamore* dhe *të hedhjes të mbeturinave toksike apo bërthamore* në këtë zonë[431]. Sipas nenit 92 të UNCLOS-it, shteti i flamurit (kombësinë dhe flamurin e të cilit zotëron anija), ka të drejtën ekskluzive të ushtrimit të juridiksionit ligjor mbi anijet e tij që lundrojnë në ujërat ndërkombëtare. Elementi i mësipërm ligjor nënkupton se shteti i flamurit duhet të formulojë legjislacion kombëtar dhe të ushtrojë juridiksionin mbi anijet e tij jo vetëm bazuar në normat e

[428] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, 6-7.
[429] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 86.
[430] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 87 (2).
[431] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 88 dhe 301.

UNCLOS-it, por njëkohësisht edhe të traktateve të tjera, si COLREG (1972), MARPOL (73/78), SOLAS (74/78), SAR (1979), SUA (1988), etj.

Ushtrimi i juridiksionit ekskluziv të shtetit të flamurit mbi anijet kombëtare në ujërat ndërkombëtare nuk konsiderohet gjithëpërfshirës apo absolut. Ky juridiksion është subjekt i disa kufizimeve ligjore, sipas të cilave edhe shtete të tjera mund të ushtrojnë juridiksion ekzekutiv mbi anijet e huaja në raste të caktuara. Mbështetur në dispozitat ligjore të UNCLOS-it, autoritetet e shteteve mund të ndërhyjnë në anijet e huaja gjatë lundrimit të tyre në ujërat ndërkombëtare, gjatë situatave kur ekzistojnë të dhëna mbi përfshirjen e tyre në *veprimtari piraterike*[432]. Nenet 105, 107 dhe 110 i lejojnë anijeve ushtarake dhe qeveritare, të ndalojnë, të hyjnë me forcë dhe të bllokojnë anijet e huaja kur të dhënat mbi aktivitetin e tyre të piraterisë janë të besueshme dhe të arsyeshme.

E shqetësuar nga aktiviteti në rritje i piraterisë dhe terrorizmit global, OKB-ja me anë të agjensisë së saj IMO-s, formuloi Konventën SUA (1988), e cila gjithashtu parashtron norma ligjore mbi përkufizimin, përcaktimin dhe penalizmin e këtyre aktiviteteve të paligjshme. Po ashtu, UNCLOS-i u jep të drejtë anijeve ushtarake të shteteve të ndërhyjnë në rast se një anije e huaj në ujërat ndërkombëtare është përfshirë në *transmetime të paligjshme dhe të paautorizuara*, të cilat karakterizohen si aktivitete që kërcënojnë paqen, rendin dhe sigurinë e shteteve bregdetare[433]. Gjatë situatave kur anije me flamur të huaj dyshohen në mënyrë të arsyeshme se janë përfshirë gjatë lundrimit të tyre në ujërat ndërkombëtare në *transport dhe tregti skllevërish*, sipas të njëjtës dispozitë, të gjitha shtetet kanë të drejtë të ndërhyjnë dhe ta bllokojnë këtë anije.

I njëjti parim vlen edhe në rastet kur anije të caktuara, gjatë lundrimit të tyre në ujërat ndërkombëtare, dyshohen në zhvillimin e *trafikut të drogës* [434]. Megjithatë, në mënyrë që anija konkrete të bëhet subjekt ndalimi dhe kontrolli nga anije qeveritare të shteteve të tjera, duhet që të gjitha shtetet e përfshira në këtë situatë ligjore të shkëmbejnë informacion dhe të bashkëpunojnë gjatë kryerjes së këtyre procedurave. Në nenin 110(d) shprehet edhe lidhur me anijet të cilat konsiderohen si *anije pa kombësi ose me shumë kombësi*, të cilat mund të jenë subjekt kontrolli dhe bllokimi nga anijet qeveritare të të gjitha shteteve. Një tjetër kufizim i juridiksionit shtetëror mbi anijet e tij parashikohet në UNCLOS, i cili u lejon autoriteteve të shteteve të ndryshme të ndërhyjnë kur anijet e huaja për shkak të përplasjes ose mbytjes së tyre në ujërat ndërkombëtare rrezikojnë ndotjen e ujërave territoriale dhe burimeve natyrore oqeanike të shteteve të tjera[435].

[432] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 100.
[433] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 110 (c).
[434] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 108.
[435] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 221.

KREU I TRETË

IMPLIKIMI I TË DREJTËS SË DETIT NË MARRËDHËNIET NDËRKOMBËTARE

3.1 Rëndësia e regjimit juridik detar në sistemin ndërkombëtar

Në një sistem ndërkombëtar të globalizuar, kompleks dhe njëkohësisht të ndërvarur, rëndësia dhe faktorizimi i të drejtës ndërkombëtare të detit konsiderohet një element i vlefshëm, që në ditët e sotme karakterizohet gjithmonë e më shumë në rritje. Vlerësimi mbi të drejtën ndërkombëtare të detit nuk mendohet të ketë ardhur si rrjedhojë e kontributit apo zhvillimeve të pasqyruara në fushën studimore të teorisë pozitiviste të MN, por për arsye se pjesa dërrmuese e veprimtarive dhe aktiviteteve të natyrës globale, si dhe të aktorëve shtetërorë dhe joshtetërorë ndërkombëtarë janë duke shkaktuar pasoja të thella të karakterit global, duke mundësuar në këtë mënyrë lindjen e domosdoshme dhe të nevojshme të normave ligjore dhe aktorëve të rinj ndërkombëtarë[436]. Numri i madh dhe qëllimi i instrumenteve ligjore ndërkombëtare, shumëllojshmëria e karakterit ligjor që ato zotërojnë, kujdesi që ushtrojnë shtetet mbi trajtimin e negociatave ndërshtetërore, përgatitja dhe zbatimi i traktateve ndërkombëtare, rritja e shpejtë dhe mbizotërimi i institucioneve dhe regjimeve juridike të natyrës globale, tregojnë të gjitha së bashku, pozitën e rëndësishme që zotëron e drejta ndërkombëtare, veçanërisht e drejta e detit, në arenën globale dhe rrjedhimisht në fushën e MN. Pas shumë dekadave të kaluara në një tranzicion rrënjësor konceptual, e drejta ndërkombëtare e detit tashmë mund të konsiderohet përgjithësisht një forcë ligjore mbizotëruese mbi normat ligjore detare të së drejtës së brendshme të shteteve, një sfidë themelore me natyrë ndërkombëtare, e cila duhet të analizohet në mënyrë të hollësishme nga fusha studimore e MN[437].

Duke patur parasysh se distanca apo hapësira e vërtetë dhe ajo konceptuale ndërvepruese ndërmjet të drejtës ndërkombëtare të detit dhe disiplinës së MN tashmë po ngushtohet, mund të konsiderohet e nevojshme dhënia e një përgjigjeje praktike dhe teorike nga ana e fushës studimore të MN, veçanërisht lidhur me aktorët joshtetërorë, si pjesë e problemit dhe njëkohësisht e zgjidhjes së kësaj çështjeje themelore. Në këtë këndvështrim, procesi ndërkombëtar i ligjformimit është duke pësuar transformime pozitive, duke ofruar premisa dhe mundësi për një bashkëpunim më të ngushtë midis së drejtës ndërkombëtare të detit dhe fushës studimore të MN. Rrjedhimisht, në ditët e sotme hapësira ndarëse midis disiplinës së MN dhe të drejtës ndërkombëtare të detit po ngushtohet gjithmonë e më shumë, duke shkuar drejt përcaktimit të elementeve themelore të bashkëpunimit dhe bashkërendimit për arritjen e objektivave të njëjtë[438]. Të dyja këto fusha të rëndësishme studimore kanë përqafuar empirizmin dhe realizmin në mënyrë që të zhvillojnë koncepte dhe qasje teorike të përbashkëta, të cilat janë duke plotësuar vakumin konceptual ndërmjet retorikave dhe praktikave të MN nga njëra anë, dhe normave teorike dhe praktike të së drejtës

[436] Wilkinson, *International Relation,* 110-114.
[437] Dias, "International Law and International Relations: From competition to complementary," 280.
[438] Dias, "International Law and International Relations: From competition to complementary," 281.

ndërkombëtare të detit nga ana tjetër. Kështu, e drejta ndërkombëtare e detit dhe fusha e MN janë duke formuluar një konceptim të përbashkët mbi përkufizimin dhe rëndësinë e normave ligjore ndërkombëtare në fushën e këtyre marrëdhënieve. Në këtë kontekst, mund të mendohet se ekziston një marrëveshje dhe konsensus midis studimeve ligjore ndërkombëtare, dhe disiplinës së MN, sipas të cilës, normat ligjore përfaqësojnë një standard unik sjelljeje dhe funksionimi të përbashkët për një grup të caktuar aktorësh rajonalë dhe ndërkombëtarë[439].

Rregullat që drejtojnë pjesën dërrmuese të ndërveprimeve në MN mendohet të jenë të rrënjosura thellë në norma ndërkombëtare zakonore, morale, dhe rrjedhimisht ligjore. Këto norma ndërkombëtare mund të konsiderohen si përfytyrime të udhëheqësve shtetërorë dhe politikanëve për të mundësuar arritjen e një procesi normal të zhvillimit të MN, duke pasqyruar si pasojë nevojën mbi domosdoshmërinë e ekzistencës së këtyre normave ligjore në fushën e MN[440]. Përpjekja mbi përcaktimin e normave të përgjithshme ligjore për të krijuar një sistem rregullator në ndihmë të produktivitetit të MN, është një zhvillim që mund të thuhet se karakterizohet nga një traditë filozofike shekullore. Studiues si Emanuel Kant argumentonin se për shtetet sovrane është e natyrshme që të bashkëpunojnë dhe të krijojnë marrëveshje shumëpalëshe për përfitim të ndërsjelltë, sepse ato mund ta shihnin se ndjekja ekskluzivisht e interesave të tyre të veçanta, do të rezultonte në dëmtimin e të gjithë sistemit ndërkombëtar[441]. Normat e sjelljes që parashtrohen në marrëveshjet e institucionalizuara, të formuluara nëpërmjet organizatave ndërkombëtare dhe nga grup-shtete të caktuara, me kalimin e kohës bëhen sjellje të zakonshme, të vazhdueshme dhe normale, dhe rrjedhimisht fitojnë legjitimitet të natyrës rajonale apo ndërkombëtare duke lehtësuar zgjidhjet e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore. Si pasojë, udhëheqësit e shteteve krijojnë një mënyrë sjelljeje të bazuar në marrëveshjet ndërshtetërore, duke shmangur përgjithësisht dhe përfitimin që mund të rezultojë nga shkelja e normave ndërkombëtare të pasqyruara në këto marrëveshje[442].

Me kalimin e shekujve, institucionet dhe rregullat ndërkombëtare janë karakterizuar si më të forta, më të ndërlikuara dhe njëkohësisht më të rëndësishme. Rendi ndërkombëtar filloi duke u mbështetur gjerësisht vetëm në konceptin e fuqisë, por mendohet të ketë pësuar një zhvillim rrënjësor gjatë viteve të fundit, dhe mendohet të mbështetet më shumë në legjitimitet dhe në të drejtën ndërkombëtare[443]. Institucionet dhe rregullat ndërkombëtare që veprojnë aktualisht morën formë sidomos gjatë periudhave të hegjemonisë, kur një shtet apo grup-shtetesh arrinte të mbizotëronte në arenën ndërkombëtare pas një lufte hegjemoniste të zhvilluar ndërmjet Fuqive të Mëdha apo shteteve të tjera të fuqishme ushtarakisht. Organizatat ndërkombëtare që formojnë sot kornizën institucionale për ndërveprimet ndërkombëtare, siç janë OKB-ja, Organizata e Shteteve Amerikane apo Banka Botërore, u krijuan pas Luftës së Dytë Botërore nën udhëheqjen e SHBA-së. Rregullat e sjelljes ndërkombëtare të formuluara nga institucionet e mësipërme, me kalimin e kohës janë përforcuar si norma ligjore dhe shpeshherë janë kodifikuar në formën e të drejtës ndërkombëtare. Pavarësisht kësaj, shtetet më të fuqishme, veçanërisht hegjemonët, kanë pasur dhe vazhdojnë të kenë ndikim të konsiderueshëm mbi normat

[439] Dias, "International Law and International Relations: From competition to complementary," 280-281.
[440] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 277-282.
[441] Tim Dunne at al, *Teori te Marredhenieve Nderkombetare: Displina dhe Shumellojshmeria,* (Tirane: UET Press, 2010), 128, 146.
[442] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 282.
[443] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 282.

dhe nocionet ligjore që janë përfshirë historikisht në përmbajtjen e të drejtës ndërkombëtare të detit. Një prej këtyre nocioneve ligjore konsiderohet dhe koncepti i vjeter juridik i *deteve të lira* (freedom of the seas), ose i lundrimit të lirë të anijeve në ujërat ndërkombëtare, i cili gjatë viteve 1960-1980, është sanksionuar si normë në të drejtën e detit, dhe pikërisht në UNCLOS (1982)[444].

Megjithatë, gjatë shekullit XVIII dhe XIX, kur koncepti i mësipërm juridik nuk ishte i kodifikuar, anijet ushtarake të shteteve nuk ngurronin të ndalonin dhe sekuestronin anijet e shteteve të tjera në ujërat ndërkombëtare[445]. Sekuestrimi i këtyre anijeve të huaja u sillte përfitime të konsiderueshme shteteve që ndërmerrnin veprime të tilla ushtarake, por që natyrisht, kjo situatë mund të kishte pasoja negative edhe për anijet e tyre, të cilat ishin të ekspozuara ndaj sulmeve detare si kundërpërgjigje për aktet e kryera. Gjithsesi, elementi më i rëndësishëm lidhur më këtë çështje qëndron në faktin se kjo sjellje konkrete ndikoi drejt zhvillimit të tregtisë detare në vende të largëta, të cilat konsideroheshin më të rrezikshme, më pak të parashikueshme dhe më pak fitimprurëse. Shtetet tregtare mund të përfitonin më shumë duke neutralizuar këtë praktikë detare. Rrjedhimisht, me kalimin e shekujve, këto zhvillime detare sollën formimin e një norme juridike të mbështetur në konceptin e lirisë lundrimore në ujërat ndërkombëtare të anijeve të të gjitha shteteve. Ky koncept juridik rezultoi një prej parimeve të para të së drejtës ndërkombëtare të detit, e cila u zhvillua nga autori i njohur Hugo Grotius, gjatë periudhës së Luftës Tridhjetëvjeçare (1618-1648), kohë kur Holanda mbizotëronte tregtinë botërore dhe mund të përfitonte më së shumti prej transportit detar të anijeve[446]. Gjatë asaj periudhe, fuqia detare holandeze krijoi shtyllën kurrizore të konceptit ligjor ndërkombëtar të *deteve të lira*. Më vonë, kur tregtia detare botërore sundohej nga Anglia, koncepti juridik i *deteve të lira* u legjitimua nëpërmjet topave të anijeve luftarake britanike. Si shteti tregtar mbizotërues i botës, Anglia përfitoi prej një norme botërore të lundrimit dhe tregtisë së lirë detare. Duke zotëruar flotën detare më të fuqishme të botës, Anglia ishte në gjendje t'i përcaktonte e t'i bënte të detyrueshme rregullat për detet dhe oqeanet[447].

Prej shekullit XVIII deri në fund të shekullit XIX, komuniteti ndërkombëtar i konsideronte hapësirat detare dhe oqeanike, përjashtuar ujërat bregdetare shtetërore, përgjithësisht të hapura për t'u përdorur dhe shfrytëzuar lirisht nga të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar. Regjimi i ujërave ndërkombëtare gjatë kësaj periudhe pasqyronte interesat e fuqive mbizotëruese europiane, të cilat synonin mbajtjen nën kontroll të kolonive duke shfrytëzuar konceptin juridik të lundrimit të pakufizuar të flotës detare, si dhe lirinë e tregtisë e të komunikimit detar përmes konceptit të *deteve të lira*, të promovuar si një parim juridik për herë të parë në shekullin XVI nga Grotius. Koncepti i shfrytëzimit të pakufijshëm të ujërave ndërkombëtare pasqyronte kryesisht parimin juridik të lundrimit të lirë të anijeve dhe peshkimit të pakufizuar, për arsye se gjatë kësaj periudhe, mjetet detare ishin të vogla dhe të pakta në numër në krahasim me ditët e sotme, dhe rezervat e burimeve të gjalla detare mendoheshin të pakufishme. Gjatë periudhës së dytë të shekullit XX, themelet teorike dhe praktike mbi të cilat mbështeteshin parimet e mësipërme ligjore u karakterizuan nga ndryshime rrënjësore të natyrës juridike. Hegjemonia tradicionale e shteteve të fuqishme europiane gjatë kësaj kohe, u sfidua dukshëm jo vetëm nga lindja e dy superfuqive (SHBA-së dhe BS-së), të cilat si fuqi të mëdha detare ndanin interesin e përbashkët

[444] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*.
[445] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 282.
[446] Oscar R. Houston, "Freedom of the Seas: The Present State of International Law," *American Bar Association Journal*, Vol.42, No.3, (March 1956): 235-238.
[447] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 282.

për të maksimizuar lirinë e komunikimit detar, por edhe si pasojë e fuqizimit të faktorit të nacionalizmit dhe kërkesave të shteteve në zhvillim për autonomi politike dhe ekonomike, pjesa dërrmuese e të cilave fituan pavarësinë pas Luftës së Dytë Botërore.

Zhvillimet teknologjike dhe kërkesa në rritje për burime natyrore gjatë kësaj periudhe, promovuan dhe inkurajuan fuqishëm shfrytëzimin e shumëfishtë dhe të intensifikuar të hapësirave oqeanike, duke rritur rrjedhimisht mundësitë që në sistemin ndërkombëtar të lindnin konflikte dhe mosmarrëveshje ndërshtetërore. Gjatë kësaj kohe, praktika botërore ka dëshmuar lindjen e shumë *krizave progresive* mes shteteve të ndryshme, të cilat u zhvilluan në mënyrë graduale dhe që erdhën kryesisht si pasojë e konkurrencës mbi shfrytëzimin e burimeve natyrore oqeanike, një dukuri që historikisht ka ushtruar presion mbi sistemin ndërkombëtar ose mbi shtetet, deri në atë nivel sa këto konkurrenca të ashpra ndërshtetërore janë bërë shkak për konflikte rajonale[448]. Niveli i kërkimit teknologjik detar dhe arritjet shkencore nxorrën në dritë të dhëna thelbësore që tregonin se burimet natyrore oqeanike, tashmë nuk konsideroheshin të pakufishme, por zotëronin kufizime të konsiderueshme. Rrjedhimisht, burimet e naftës, të gazit dhe të mineraleve të ndryshme që gjendeshin në nëntokën oqeanike, sipas studimeve shkencore të asaj periudhe, konsideroheshin të rezaurueshme. I njëjti parim vlente edhe për burimet natyrore të gjalla, të cilat konsideroheshin plotësisht të varura nga zbatimi në mënyrë efikase i masave mbrojtëse kundër peshkimit pa kriter, ndotjes dhe kërcënimeve të tjera mbi prishjen e ekuilibrit të brishtë të ekosistemit detar dhe oqeanik[449].

Të gjitha këto zhvillime themelore dhe zbulime shkencore prodhuan një ndryshim rrënjësor në mënyrën e të menduarit dhe të perceptuarit të shteteve të pavarura, duke pasqyruar rrjedhimisht një situatë tensioni dhe ndjenjën e një presioni të fuqishëm ndërshtetëror brenda sistemit ndërkombëtar për krijimin ose ndryshimin e normave ligjore ndërkombëtare. Edhe shtetet e fuqishme të konsideruara tradicionalisht fuqi të mëdha ekonomiko-ushtrake si SHBA-ja, Anglia, Rusia, Franca, Kina etj, e kishin kuptuar se menaxhimi i krizave dhe konflikteve ndërkombëtare në shekullin XXI, kërkonte bashkëpunim ndërshtetëror, duke dhënë kontributin e tyre drejt formimit të një sistemi ligjor ndërkombëtar për të parandaluar fenomene të tilla. Kjo situatë solli si pasojë zhvillime rrënjësore në kuadër të së drejtës ndërkombëtare të detit, disa prej të cilave u shkaktuan nga rrethana të caktuara ndërkombëtare. Një rast konkret konsiderohet çështja e rrezikut të ndotjes masive të ekosistemit detar nga anijet të cilat transportonin naftë. Kërcënimi i ndotjes detare, veçanërisht nga gjenerata e re e anijeve supertanker, të ndërtuara për të rritur efikasitetin gjatë lundrimeve të gjata detare në vitet 1967 dhe 1975, në të njëjtën kohë kur Kanali i Suezit u mbyll si pasojë e konfliktit arabo-izraelit, ushtroi presion mbi shtetet bregdetare për të marrë masa të rrepta lidhur me anijet që lundronin në afërsi të bregdetit të tyre[450]. Këto masa konsideroheshin të detyrueshme për të mbrojtur sektorin e peshkimit, industrinë turistike dhe interesa të tjera kombëtare të natyrës detare të pozicionuara përgjatë brezit bregdetar shtetëror. Po ashtu, rreziku i peshkimit pa kriter dhe zhdukjes së specieve të ndryshme detare përgjatë ujërave bregdetare nën juridiksionin kombëtar të shteteve, i detyroi vendet e Amerikës së Jugut dhe disa shtete bregdetare të Atlantikut Verior, të ushtronin juridiksion të ekzagjeruar ligjor

[448] Petrit Nathanaili, *Krizat dhe Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* Cikël Leksionesh: Marrëdhëniet Ndërkombëtare (Universiteti i Tiranes: Fakulteti i Historisë dhe Filologjisë, 2011), 3-4.
[449] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 1-2.
[450] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 2-3.

mbi zona masive detare pranë bregdetit të tyre, duke shkelur si pasojë të drejtën zakonore të detit dhe praktikat e pranuara shtetërore[451].

Presioni i ushtruar si rrjedhojë i këtyre zhvillimeve u pasqyrua gjatë viteve 1970, veçanërisht lidhur me përcaktimin e zonave kombëtare detare me shtrirje deri në 200 milje detare nga ana e shteteve të ndryshme bregdetare[452]. Ndryshimet e tjera ligjore karakterizoheshin nga efekte juridike më të ndërlikuara dhe njëkohësisht më komplekse. Teknologjia moderne tashmë lejonte nxjerrjen e energjisë nga baticat dhe dallgët oqeanike, ndërtimin e urave nëpër ngushtica, dhe të ishujve artificialë përgjatë bregdetit shtetëror. Për më tepër, industria detare gjatë kësaj periudhe, mundësonte nxjerrjen e mineraleve dhe të burimeve natyrore të lëngshme nga nëntoka oqeanike, si dhe zbulimin elektronik me saktësi të madhe të burimeve të gjalla të peshkut në hapësirat oqeanike. Dëshira e parezistueshme e shteteve për të përfituar ekonomikisht nga shfrytëzimi i burimeve natyrore oqeanike së bashku me kufizimet e pashmangshme të mundësive gjeografike dhe teknologjike, i detyruan institucionet ndërshtetërore për të formuluar një sistem pragmatik zgjidhjesh ligjore për të lehtësuar përdorimin e rregullt dhe të disiplinuar të aktiviteteve njerëzore mbi detet e oqeanet. Një shembull të tillë paraqesin marrëveshjet ndërshtetërore mbi burimet natyrore jashtë zonës së shelfit kontinental dhe shfrytëzimin e burimeve të shtratit dhe nëntokës oqeanike, të lidhura nga shtete të ndryshme bregdetare gjatë periudhës së fundit të shekullit XX.

Ndryshimet që kanë karakterizuar të drejtën ndërkombëtare të detit gjatë kësaj kohe, janë arritur mbështetur kryesisht në zhvillimin e marrëdhënie diplomatike paqësore dhe mirëkuptimin ndërmjet shteteve që veprojnë në kuadër të organizatave ndërkombëtare. Pavarësisht mirëkuptimit diplomatik apo marrëdhënive paqësore, këto ndryshime apo përmirësime normative të natyrës ndërkombëtare në thelb pasqyrojnë konflikte të rëndësishme ndërmjet shteteve dhe aktorëve të tjerë të sistemit ndërkombëtar që kanë interesa mbi përdorimin dhe shfrytëzimin e hapësirave oqeanike dhe burimeve që gjenerojnë prej saj[453]. Kështu, shtrëngimi i normave ligjore kundër ndotjes detare, në mënyrë të pashmangshme, shkakton rritjen e kostos financiare të kompanive detare dhe rrjedhimisht të shteteve bregdetare të cilat zotërojnë juridiksion ligjor mbi këto anije. Masat normative lidhur me mbrojtjen dhe shfrytëzimin e qëndrueshëm të gjallesave detare, kufizon përfitimet financiare të industrisë së peshkimit, dhe si pasojë të shtetit që zotëron juridiksion mbi këto kompani, i cili është përgjegjës për rritjen ekonomike kombëtare dhe vjeljen e taksave mbi kompanitë përkatëse. Ndërtimi i platformave të naftës, urave detare dhe ishujve artificialë, kufizon lundrimin normal të anijeve dhe pengon rrugëkalimet kryesore të detit, duke shkaktuar humbje financiare dhe konflikte politike për shtetet bregdetare të përfshira në këto aktivitete apo incidente. Si rrjedhojë, spektri i interesave konfliktuale dhe i mosmarrëveshjeve ndërmjet shteteve në ditët e sotme, konsiderohet shumë i gjerë dhe njëkohësisht skajshmërisht i ndërlikuar për shkak të natyrës së veçantë të fushës ndërkombëtare të detarisë.

Duke marrë në konsideratë zhvillimet e mësipërme, mund të kuptohet që zhvillimi i të drejtës ndërkombëtare të detit nuk karakterizohet i veçuar nga proceset dhe disiplinat e tjera karakterizuese të sistemit ndërshtetëror botëror, por është ndikuar thellësisht dhe formatuar nga politika, rendi social, ekonomia, zhvillimi infrastrukturor dhe gjeografia e arenës së vërtetë botërore, për të cilën ajo

[451] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 10.
[452] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 2-3.
[453] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, 7.

konsiderohet e zbatueshme[454]. Pavarësisht kësaj, është e rëndësishme të theksohet se politika, siguria dhe ekonomia botërore, janë influencuar në mënyrë të konsiderueshme nga proceset juridike të krijimit, zhvillimit dhe zbatimit të së drejtës ndërkombëtare të detit. Rrjedhimisht, është krejtësisht logjike të mendohet se praktika e të drejtës ndërkombëtare lidhet ngushtësisht me artin e diplomacisë, politikën ndërkombëtare si dhe me realizimin e MN në përgjithësi. Ky element është veçanërisht i dukshëm në rastin e të drejtës ndërkombëtare të detit, e cila konsiderohet me rëndësi madhore për formësimin e MN në periudha të caktuara historike dhe gjatë periudhës moderne të shekullit të fundit. Regjimi juridik i oqeaneve është konsideruar vazhdimisht një çështje me natyrë të brishtë dhe kritike për fushën e MN, i cili përfaqëson kompromise të vështira dhe interesa të rëndësishme për shtetet. Një numër i konsiderueshëm çështjesh themelore, duke filluar nga ndryshimet klimaterike globale, shfrytëzimi i burimeve natyrore dhe energjisë oqeanike për mbrojtjen kombëtare, dhe; deri te kërcënimet e piraterisë, kriminalitetit dhe terrorizmit ndërkombëtar detar, i kanë treguar historikisht komunitetit ndërkombëtar se oqeanet përfaqësojnë interesa të rëndësishme strategjike për të ardhmen e njerëzimit, si dhe për vetë shtetet e sistemit ndërkombëtar[455].

Nga argumentimi i këtyre faktorëve, mund të kuptohet qartësisht se shtetet zotërojnë lloje dhe shkallë të ndryshme interesash në det, duke filluar nga fuqitë kryesore detare si Britania e Madhe, Japonia, SHBA-ja, Kina dhe Rusia, dhe deri te shtetet e vogla jobregdetare si Paraguaj, Moldavia dhe Kosova. Disa shtete shfrytëzojnë burimet natyrore në zonat detare shumë pranë bregdetit të tyre, ndërsa shtete të tjera zotërojnë zona me shtrirje të madhe detare dhe aktivizojnë industri të rënda dhe teknologji të përparuar për të shfrytëzuar burimet natyrore kombëtare në këto zona. Shtete të ndryshme zotërojnë shelf kontinental me shtrirje masive, ndërsa shtete të tjera nuk arrijnë të zotërojnë zonë të shelfit kontinental përtej ujërave të tyre territoriale. Secila prej këtyre ndryshimeve ligjore, politike, gjeografike, dhe ekonomike ndërmjet shteteve bregdetare dhe jobregdetare, ushtron një shkallë të caktuar ndikimi mbi politikat detare të shteteve përkatëse, të cilat gjenerojnë si rrjedhojë konflikte, mosmarrëveshje apo bashkëpunime ndërshtetërore në arenën e sistemit ndërkombëtar. Nën dritën e këtyre zhvillimeve, është domosdoshmërisht e nevojshme zbatimi i të drejtës ndërkombëtare të detit për të rregulluar veprimtarinë e përdoruesve të oqeaneve dhe të aktorëve ndërkombëtarë që veprojnë në fushën e detarisë. Rrjedhimisht, detyra kryesore e të drejtës ndërkombëtare të detit qëndron në krijimin e një ekuilibri ligjor dhe praktik ndërmjet shfrytëzimit të burimeve oqeanike dhe zhvillimit të qëndrueshëm të tij, dhe veçanërisht të ofrojë një kornizë ligjore ndërkombëtare për zgjidhjen e konflikteve dhe mosmarrëveshjeve mes shteteve të ndryshme në botë[456]. Parë në këtë optikë, është e rëndësishme të theksohet se praktika botërore ka treguar se pjesa dërrmuese e konflikteve ndërkombëtare detare nuk janë zgjidhur me anë të forcës ushtarake, por kryesisht bazuar në normat ligjore të së drejtës ndërkombëtare të detit, dhe shpeshherë sipas normave zakonore detare.

E drejta ndërkombëtare e detit përbëhet prej një sistemi normash, aktesh ligjore, standardesh dhe parimesh juridike, të cilat rregullojnë marrëdheniet ndërmjet shteteve sovrane dhe subjekteve të tjera institucionale të së drejtës ndërkombëtare me interesa të rëndësishme detare. Në këtë këndvështrim, e drejta ndërkombëtare e detit konsiderohet një mekanizëm ligjor bazë, në mungesë të së cilës sistemi ndërshtetëror,

[454] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 2.
[455] Borgerson, "The National Interest and the Law of the Sea", 13-15.
[456] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, 20-23.

i cili po konsiderohet gjithmonë e më shumë i ndërvarur në lidhje me burimet natyrore detare dhe shfrytëzimin e oqeaneve, mund të rezultojë i vështirë për të funksionuar. Konceptuar në këtë drejtim, e drejta e detit lehtëson funksionimin e bashkësisë ndërkombëtare përsa i përket zgjidhjes së çështjeve kryesore të natyrës detare. Megjithatë, e drejta e detit, përveç zbërthimit të elementit të mësipërm, synon edhe ushtrimin e kontrollit mbi shtetet duke ndaluar ose disiplinuar veprimtarinë e tyre në marrëdhëniet me shtete të tjera dhe institucionet ndërkombëtare. Zhvillimi i të drejtës ndërkombëtare të detit nga një sistem që kishte të bënte kryesisht me lehtësimin e bashkëpunimit ndërkombëtar ndërmjet shteteve, në një sistem që në ditët e sotme synon shumë më tepër kontrollin e subjekteve të tij, përbën tiparin më të spikatur të historisë të së drejtës ndërkombëtare në gjashtëdhjetë vitet e fundit. Argumenti më i fortë për ekzistencën e të drejtës së detit si një sistem juridik i vlefshëm për sistemin ndërkombëtar është për faktin se ka anëtarë të bashkësisë ndërkombëtare, të cilët e pranojnë se ekziston një paketë normash ligjore që ushtron ndikim me një forcë të caktuar juridike[457]. Ky është rasti i shteteve anëtare të UNCLOS-it (1982), SOLAS-it (1974), SUA-s (1988), MARPOL-it (1973), etj.

Në sistemin ndërkombëtar ekzistojnë shumë shtete të cilat besojnë në rëndësinë e të drejtës ndërkombëtare të detit. Megjithatë, shumëllojshmëria e formave të antagonizmit në MN, ndër të cilat është edhe hegjemonia mbi oqeanet, ka dëshmuar prezencën e momenteve të vështira që kalojnë marrëdhëniet mes shteteve, të cilat duke anashkaluar zbatimin e të drejtës ndërkombëtare shkaktojnë kriza të thella të karakterit global[458]. Kur Iraku ndërhyri ushtarakisht në Kuvajt në vitin 1990, ose dhe më parë, kur Tanzania ndërhyri në Uganda në vitet 1978-1979, pjesa më e madhe e shteteve i konsideruan këto veprime si të *paligjshme,* dhe jo thjesht si të *pamoralshme* ose të *papranueshme*[459]. Shtetet e zbatojnë të drejtën ndërkombëtare, dhe rrjedhimisht të drejtën e detit, në pjesën më të madhe të kohës sepse duan që edhe shtetet e tjera të zbatojnë të njëjtin parim. Arsyeja kryesore përse asnjëra palë në Luftën e Dytë Botërore nuk përdori armë kimike në fushën e luftës, ishte sepse asnjëra prej tyre nuk mund ta detyronte me forcë zbatimin e traktatit që ndalonte përdorimin e këtyre armëve[460]. Si rrjedhojë, edhe pala tjetër do të përgjigjej ndoshta duke përdorur armë kimike, dhe kostoja do të ishte e lartë për të dyja palët. Shtetet e zbatojnë të drejtën ndërkombëtare edhe sepse ata i tremben kostos së përgjithshme afatgjatë që mund të shkaktohet prej përhapjes së emrit të keq si shpërfillës i së drejtës ndërkombëtare të detit. Në rast se një shtet mashtron lidhur me kushtet e traktateve që nënshkruan, shtetet e tjera nuk do të nënshkruajnë traktate me këtë shtet në të ardhmen. Izolimi i cili rrjedh prej këtyre veprimeve mund të kishte pasoja shkatërruese për interesat kombëtare të atij shteti[461]. Një shtet i cili shkel të drejtën ndërkombëtare të detit, mund të përballet edhe me një kundërpërgjigje kolektive të një grupi shtetetesh, siç është vendosja me forcë e sanksioneve ekonomike dhe embargos mbi shkelësin e ligjeve apo dhe protestat diplomatike. Në këtë kontekst, e drejta ndërkombëtare e detit, përveç funksionit të saj normativ, është dhe një instrument komunikimi që promovon elemente ligjore jetike për parandalimin, menaxhimin dhe zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore në mënyrë paqësore dhe zbatimin dhe transformimin e koordinuar të rregullave dhe normave ndërkombëtare.

[457] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 38.
[458] Nathanaili, *Krizat dhe Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 1.
[459] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 38.
[460] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 309.
[461] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 38-39.

Qëllimi kryesor i së drejtës ndërkombëtare të detit ka qenë dhe mbetet ruajtja e paqes dhe krijimi i hapësirave bashkëpunuese midis shteteve me interesa detare. Komuniteti ndërkombëtar e ka vështruar gjithmonë të drejtën ndërkombëtare të detit si një mekanizëm për të shmangur rreziqet që mund t'i kërcënohen paqes dhe sigurisë në shkallë botërore. Mirëpo ndodh që në marrëdhëniet midis shteteve me interesa detare të lindin mosmarrëveshje, grindje dhe konflikte për arsyet nga më të ndryshme. Këto janë shpesh shprehje të interesave kontradiktore dhe qëndrimeve të diferencuara për problemet e politikës së jashtme, të cilat fokusohen në çështje me natyrë detare, siç mund të jetë shfrytëzimi i burimeve natyrore të ZEE-së apo juridiksioni mbi një zonë të caktuar detare. Është pikërisht një ndër detyrat më të rëndësishme të së drejtës ndërkombëtare të detit, të vendosë në dispozicion mjetet më të përshtatshme për t'i zgjidhur këto mosmarrëveshje dhe konflikte në mënyrë paqësore. Një pozicion themelor lidhur me këtë çështje zotërojnë edhe organizmat ndërshtetërorë që trajtojnë rregullimin normativ të çështjeve rajonale dhe atyre ndërkombëtare. Institucionet ndërkombëtare ndikojnë mbi sovranitetin shtetëror duke krijuar norma ligjore ndërkombëtare të detit që rregullojnë marrëdhëniet ndërmjet shteteve të cilat kanë interesa detare. Rrjedhimisht, e drejta ndërkombëtare e detit, mund ta kufizojë sovranitetin shtetëror, për arsye se krijon parime ligjore detare për drejtimin e MN, të cilat konkurrojnë me parimet thelbësore realiste me natyrë detare të sovranitetit dhe anarkisë[462]. Në këtë kontekst, e drejta e detit rrjedh prej traditës dhe marrëveshjeve të nënshkruara nga shtetet e sistemit ndërkombëtar, dhe zbatimi i saj do të varet kryesisht prej ndërsjelltësisë, veprimit kolektiv dhe normave ndërkombëtare të përgjithshme apo atyre të detit[463]. Rregullat dhe normat detare që drejtojnë pjesën më të madhe të ndërveprimeve në MN, janë të rrënjosura në të drejtën ndërkombëtare, dispozitat e të cilës mbështeten në normat morale me karakter ndërkombëtar.

Anarkia ndërkombëtare baraspeshohet nga rendi botëror, dmth, nga rregullat e institucioneve botërore nëpërmjet të cilave shtetet me interesa detare bashkëpunojnë për përfitime të ndërsjellta në fushën e detarisë. Rendi ndërkombëtar është mbështetur në mënyrë të konsiderueshme mbi fuqinë dhe supermacinë detare, por ky rend bëhet ndërmjetës i fuqisë së verbër me anën e vendosjes së normave ligjore dhe zakonore të detit, të cilat drejtojnë ndërveprimet e ndërsjellta midis shteteve me interesa detare[464]. Është tejet i rëndësishëm fakti që shtetet, së paku subjektet më me peshë të së drejtës ndërkombëtare të detit, nuk deklarojnë se qëndrojnë mbi këtë të drejtë ose se e drejta e detit nuk është e detyrueshme për ta[465]. Dëshmia më bindëse për ekzistencën dhe rëndësinë e të drejtës ndërkombëtare të detit, është fakti se shumica dërrmuese e normave juridike ndërkombëtare të detit zbatohen rregullisht nga shtetet. Këtu mund të përmendim ratifikimin dhe zbatimin rigoroz të normave të UNCLOS-it (1982) dhe SOLAS-it (1974) nga pjesa më e madhe e shteteve bregdetare. Natyrisht, sikurse ndodhin akte kriminale në kuadrin e legjislacionit kombëtar të shteteve, ekzistojnë dhe raste kur e drejta ndërkombëtare e luftës dhe ajo e detit shpërfillet ose sfidohet seriozisht nga shtete të ndryshme. Një prej këtyre dështimeve, mund të konsiderohet edhe ndërhyrja ushtarake e SHBA-së në Grenada, në vitin 1983[466]. Megjithatë, përveç rasteve të veçanta, funksionimi i përditshëm i të drejtës ndërkombëtare, dhe normalisht i të drejtës së detit, sipas ekspertëve të fushës, vijon në mënyrë të rregullt

[462] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 307.
[463] Shaw, *International Law,* 4-10.
[464] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 326.
[465] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 40.
[466] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 40.

dhe të pandërprerë[467]. Normalisht, zgjidhja e mosmarrëveshjeve që lindin ndërmjet subjekteve dhe individëve, konsiderohet një detyrë e të gjitha sistemeve juridike. Këtë funksion natyrisht duhet ta pasqyrojë edhe e drejta ndërkombëtare e detit që rregullon marrëdhëniet mes shteteve me interesa detare, pavarësisht se ky regjim juridik disponon vetëm një numër shumë të kufizuar institucionesh juridike ndërkombëtare të konsoliduara, siç është GJNDD-ja, dhe shpeshherë ky proces i rëndësishëm mund të mos jetë i suksesshëm[468]. Pavarësisht kësaj, dështimi i këtij procesi nuk përbën një shkak për të vënë në pikëpyetje vlefshmërinë e të drejtës së detit si një sistem juridik me natyrë ndërkombëtare. E drejta ndërkombëtare e detit aplikohet në mënyrë të përditshme në institucionet e shteteve me interesa detare, si ministritë e transportit, ministritë e jashtme, gjykatat dhe organet e tjera shtetërore, si dhe nga organizatat ndërkombëtare, si OKB-ja, BE-ja, IMO dhe OSHA-ja. Ministritë e jashtme të shteteve zotërojnë struktura të veçanta, detyra e të cilave është të ofrojnë mendime dhe rekomandime për çështje të së drejtës së detit dhe të ndihmojnë në përgatitjen e marrëveshjeve ligjore ndërkombëtare dhe traktateve shumëpalëshe[469].

Pavarësisht se oqeanet mbulojnë afërsisht tre të katërtat e sipërfaqes globale dhe konsiderohen me rëndësi madhore për sigurinë kombëtare të shteteve, duke përfshirë edhe SHBA-në, si shtetin më të fuqishëm të sistemit ndërkombëtar, përsëri ato nuk janë vlerësuar me seriozitetin e duhur. Gjysma e popullsisë botërore jeton brenda zonës bregdetare prej pesëdhjetë kilometrash nga bregu, dhe 10% e tyre jeton brenda rrezes prej 10 kilometrash nga bregdeti[470]. Oqeanet zotërojnë rrugëkalime lundrimore me anën e të cilave transportohet rreth 90% e importeve dhe eksporteve të shteteve të ndryshme, dhe pjesa më e madhe e hidrokarbureve, duke përfshirë naftën dhe gazin, transportohen nëpërmjet pikave nevralgjike si Kanali i Suezit dhe Ngushtica e Malakas. Rrjedhimisht, oqeanet përfaqësojnë një teatër botëror konfliktesh, ku nga njëra anë janë forcat ushtarako-detare të shteteve që shtrijnë juridiksionin kombëtar mbi këto hapësira oqeanike, ndërsa nga ana tjetër pozicionohen shtetet me sistem qeverisës diktatorial, organizatat ndërkombëtare kriminale, grupet terroriste e pirate, dhe trafikantët e lëndëve narkotike dhe të qenieve njerëzore që përpiqen të rrisin aktivitetet e tyre të paligjshme.

Gjatë situatave paqësore, aftësia e forcave detare të shteteve të fuqishme perëndimore si Franca, SHBA-ja, Italia dhe Britania e Madhe për të lundruar dhe vëzhguar hapësirën oqeanike, paraqitet me rëndësi jetike për sistemin ndërkombëtar. Kjo vjen për arsye se këto forca detare qeveritare konsiderohen një pengesë themelore në drejtim të shpërthimit të konflikteve midis aktorëve shtetërorë dhe joshtetërorë. UNCLOS (1982), si instrumenti themelor ligjor i të drejtës të detit, trajton të gjitha problematikat e mësipërme, duke përfshirë dispozita ligjore të cilat mbulojnë edhe çështjet tradicionale të gjeostrategjisë, siç mund të jenë lundrimi i anijeve ushtarake në ujërat ndërkombëtare dhe sigurimi i rrugëkalimeve detare të transportit dhe komunikimit. Përfshirja e këtyre dispozitave ligjore në *kushtetutën e deteve* (UNCLOS) është bërë pikërisht për faktin se hapësirat oqeanike mundësojnë zhvillimin e tregtisë ndërkombëtare, si dhe për arsye të rregullimit të ekulibrit të fuqisë ushtarake dhe shfrytëzimit ekonomik të këtyre hapësirave nga shtetet e sistemit ndërkombëtar. Nga këndvështrimi praktik i hapësirës oqeanike botërore, shtetet përgjithësisht konsiderohen si ishuj, sepse transporti detar është mekanizmi i duhur që mundëson lidhjen, afrimin dhe komunikimin e shteteve dhe kontinenteve me njëra-

[467] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 40.
[468] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* 31, 52-59.
[469] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 39.
[470] Borgerson, "The National Interest and the Law of the Sea," 13-15.

tjetrën. Incidentet e flotës ushtarako-detare iraniane në Ngushticën e Hormuzit në vitin 2008, dhe veprimtaria e ngjeshur piratarike dhe terroriste pranë ujërave bregdetare të Somalisë, tregon qartësisht sesa kritike dhe e rëndësishme është mbajtja e rrugëkalimeve detare të lira për lundrimin ndërkombëtar[471]. Hapësirat oqeanike, dhe fusha e detarisë në përgjithësi rrjedhimisht konsiderohen jetësore për interesat kombëtare të shteteve bregdetare si dhe për sistemin ndërkombëtar në tërësi.

Rëndësia e të drejtës së detit në sistemin ndërkombëtar është pasqyruar qartësisht gjatë punimeve të Konferencave të OKB-së mbi të Drejtën e Detit, përkatësisht në vitet 1958, 1960 dhe 1982, në të cilat shtetet pavarësisht konflikteve dhe mosmarrëveshjeve që kishin midis tyre, arritën në një konsesus historik për të krijuar instrumentin ligjor ndërkombëtar më të rëndësishëm të regjimit juridik të detit. Konferenca UNCLOS III (1982) konsiderohet një prej ngjarjeve me natyrë ligjformuese më themelore të shekullit XX. Ajo karakterizohet si fillimi i një revolucioni të vërtetë në të drejtën ndërkombëtare duke prezantuar një teknikë të re ligjformuese bazuar në një vendimmarrje ndërshtetërore konsensuale dhe pjesëmarrje universale[472]. UNLCOS-i, një komponent themelor i të drejtës së detit, i cili u krijua si pasojë e procesit të mësipërm ligjor dhe zbatimit të parimeve bazë të MN, pasqyron kornizën ligjore ndërkombëtare për rregullimin e të gjitha aktiviteteve njerëzore të zhvilluara në hapësirat detare dhe oqeanike.

Konferenca UNCLOS III është përshkruar nga pjesëmarrësit e saj si konferenca politike dhe legjislative më gjithëpërfshirëse e organizuar nga OKB-ja gjatë 60 viteve të ekzistencës së saj[473]. Në këtë kontekst, ishte e qartë se shtetet pjesëmarrëse rrezikonin çështje të rëndësishme kombëtare gjatë kësaj konference, dhe UNCLOS III konsiderohej një ngjarje themelore jo vetëm për të drejtën ndërkombëtare, por edhe për politikën globale si dhe për MN në përgjithësi[474]. Atmosfera politike e Konferencës UNCLOS III ndikoi gjithashtu edhe në procesin dhe metodat e ligjformimit të dispozitave përbërëse të konventës përkatëse. Politizimi i të drejtës së detit, u shfaq pjesërisht gjatë procesit parapërgatitor të Konferencës, ku në ndryshim nga konferencat e tjera ndërkombëtare të detit përgatitja e draftit të konventës nuk u zhvillua nga Komisioni i të Drejtës Ndërkombëtare, por nga vetë shtetet pjesëmarrëse. Ashtu sikurse edhe u theksua nga një prej ekspertëve kryesorë pjesëmarrës në konferencë, shtetet nuk ishin të gatshme t'ia linin promovimin e interesave kombëtare Komisionit të së Drejtës Ndërkombëtare, për arsye se vetëm përfaqësuesit shtetërorë mund të formulonin në mënyrë efikase zgjidhje ligjore e cila u shërbente interesave kombëtare të shteteve përkatëse dhe njëkohësisht zgjidhjes së mosmarrëveshjeve dhe konflikteve ndërkombëtare[475]. Një reflektim tjetër i karakterit politik të Konferencës UNCLOS III është edhe fakti se zhvillimin e punimeve të Konferencës e drejtonte Komiteti i Parë (politik) i Asamblesë së Përgjithshme të OKB-së, dhe jo Komiteti i Gjashtë (i natyrës juridike) i kësaj organizate[476].

Gjatë përgatitjes dhe përpilimit të UNCLOS-it (1982), shtetet pjesëmarrëse në konferencë ranë dakort të krijonin një paketë legjislative të detit, e cila do të

[471] Borgerson, "The National Interest and the Law of the Sea," 14.
[472] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, 2-3.
[473] Jens Evensen, "Working Methods and Procedures in the Third United Nations Conference on the Law of the Sea," 199 *Receuil des Cours*, 419-505, (1986): 430.
[474] Jens Evensen, *Keynote Address*: *The 1982 Law of the Sea Convention* (Law of the Sea Institute, 1983), xxi.
[475] Koh and Jayakumar, "An Overview of the Negotiating Process of UNCLOS III," *in United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary*, eds., Rosenne and Sohn (Martinus Nijhoff Publishers, 1985), 50.
[476] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 17.

rregullonte dhe disiplinonte çështjet detare me natyrë ekonomike, të mbrojtjes, të sigurisë, ndotjes së mjedisit, shpëtimit të jetës, etj. Preambula e UNCLOS-it lidhur me rëndësinë e formimit të së drejtës ndërkombëtare të detit shprehet se *shtetet anëtare të Konferencës, nisur nga dëshira për të trajtuar, nën frymën e mirëkuptimit dhe bashkëpunimit të përbashkët, të gjitha çështjet lidhur me të drejtën e detit, dhe të ndërgjegjshëm për rëndësinë historike që përfaqëson Konventa, si një kontribut i rëndësishëm në drejtim të paqes, drejtësisë dhe përparimit për të gjithë popujt e botës, vendosën unanimisht krijimin e normave ligjore të UNCLOS-it*[477]. Komuniteti ndërkombëtar ishte plotësisht i ndërgjegjshëm se problematikat e hapësirës oqeanike janë shumë të ndërlidhura me njëra-tjetrën dhe zgjidhjet e tyre ligjore duhet të merren në konsideratë si një kornizë e plotë dhe e vetme juridike. Preambula e UNCLOS-it vazhdon më tej duke theksuar se *krijimi i rendit ligjor të hapësirës oqeanike, në respekt të plotë të sovranitetit shtetëror, lehtëson komunikimin ndërkombëtar si dhe promovon përdorimin paqësor të oqeaneve, shfrytëzimin në mënyrë të barabartë dhe efikas të burimeve të tij natyrore, ruajtjen e burimeve të gjalla detare, dhe studimin, mbrojtjen dhe prezervimin e mjedisit detar dhe oqeanik*[478].

Arritja e objektivave të mësipërme kontribuon në realizimin e një rendi ekonomik ndërkombëtar të ndershëm, të paanshëm dhe të drejtë, nocioni themelor i të cilit përmban në vetvete nevojat dhe interesat e komunitetit ndërkombëtar në tërësi, veçanërisht interesat e vendeve në zhvillim, bregdetare ose jobregdetare qofshin ato. Parimet ligjore të UNCLOS-it, si elementi kryesor i të drejtës ndërkombëtare të detit, konsiderohen me rëndësi jetike për arsye se nocioni juridik i Rezolutes 2749 (XXV), e aprovuar në 17 Dhjetor 1970 nga Asambleja e Përgjithshme e OKB-së, përmban shtyllat themelore ligjore të shfrytëzimit në mënyrë të qëndrueshme të pasurive natyrore të oqeaneve, shtratit dhe nëntokës oqeanike përtej juridiksionit kombëtar të shteteve, të cilat konsiderohen trashëgimi e përbashkët e njerëzimit[479]. Konventa konsiderohet thelbësore edhe për faktin se promovon konceptin sipas të cilit shfrytëzimi dhe përdorimi i oqeaneve duhet të zhvillohet për të mirën e të gjithë njerëzimit, pavarësisht vendodhjes gjeografike të shteteve. Kodifikimi dhe zhvillimi i të drejtës ndërkombëtare të detit besohet nga shtetet anëtare të UNCLOS-it se do të kontribuojë në përmirësimin e paqes, sigurisë, bashkëpunimit dhe marrëdhënieve miqësore ndërmjet shteteve bazuar në parimin e drejtësisë dhe barazisë, dhe do të promovojë përparimin ekonomik dhe shoqëror të të gjithë njerëzimit, mbështetur në qëllimin dhe parimet e Kartës së OKB-së.

UNCLOS vlerësohet gjithashtu me rëndësi të madhe edhe përsa i përket çështjes së shmangies apo amortizimit të konflikteve apo krizave ndërkombëtare. Konventa përmban dispozita ligjore bazë në lidhje me zgjidhjen e mosmarrëveshjeve dhe konflikteve ndërshtetërore mbi çështjet të cilat mbulohen nga e drejta ndërkombëtare e detit. Pjesa XV e UNCLOS-it parashtron norma të përgjithshme rregullatore për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve shtetërore, të cilat lindin si pasojë e përdorimit të oqeaneve dhe shfrytëzimit të burimeve natyrore të detit[480]. Neni 279 shpreh detyrimin themelor të shteteve për të zgjidhur mosmarrëveshjet ndërshtetërore në mënyrë paqësore bazuar në nenin 2(3) të Kartës së OKB-së. Në nenin 283 theksohet se në rast mosmarrëveshjesh ndërshtetërore, palët duhet të shkëmbejnë mendime dhe pikëpamje për të zgjidhur problemet me anë të negociatave dhe komisioneve ndërmjetësuese.

[477] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Preambula, 25.
[478] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Preambula, 25.
[479] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 11.
[480] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, 29.

Pavarësisht kësaj, normat ligjore të UNCLOS-it parashtrojnë edhe kushtet sipas të cilave shtetet anëtare të Konventës për të zgjidhur mosmarrëveshjet dhe konfliktet në mënyrë paqësore, mund t'i drejtohen mekanizmave të ndryshëm ligjorë ndërkombëtarë si GJNDD-ja, e krijuar nga dispozita të veçanta ligjore të Konventës, GJND-ja, apo dhe gjykatave të arbitrazhit, të cilat trajtojnë çështje juridike të natyrës specifike detare[481]. UNCLOS arriti të menaxhonte në mënyrë të sukseshme shumë prej kontradiktave të mëdha ndërshtetërore të cilat nuk u arritën të zgjidheshin gjatë përpjekjeve të dështuara të mëparshme për të kodifikuar të drejtën zakonore të detit. Si rezultat, Konventa konsiderohet një prej kolonave bazë të rendit ligjor ndërkombëtar, dhe është përshkruar prej ekspertëve si një shembull i shkëlqyer i bashkëpunimit ndërkombëtar, diplomacisë, dhe i të drejtës ndërkombëtare mbi rregullimin e çështjeve botërore, duke u karakterizuar ndër proceset e negociatave ndërkombëtare më të sukseshme dhe njëkohësisht më të ndërlikuara të zhvilluara gjatë shekullit XX[482].

E drejta ndërkombëtare e detit paraqet një rëndësi të veçantë edhe për faktin se konceptet juridike të dispozitave të caktuara ligjore të saj kanë hedhur themelet për formimin e strukturave të posaçme ndërkombëtare, të cilat trajtojnë dhe merren me zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mbi çështje të rëndësishme oqeanike. Në këtë kontekst, normat ligjore të UNCLOS-it kanë mundësuar themelimin e tre institucioneve të rëndësishme ndërkombëtare. Një prej këtyre institucioneve është Autoriteti Ndërkombëtar i Shtratit Oqeanik, i cili është krijuar me qëllim organizimin dhe kontrollin e aktiviteteve të zhvilluara në zonën e ujërave ndërkombëtare, dhe veçanërisht për të administruar burimet natyrore të shtratit dhe nëntokës oqeanike. Autoriteti Ndërkombëtar i Shtratit Oqeanik, vendodhja e të cilit gjendet në qytetin Kingston në Xhamajka, u themelua në vitin 1994, kur hyri në fuqi edhe UNCLOS-i, dhe u kthye plotësisht operacional në rolin e një organizmi ndërkombëtar autonom në vitin 1996[483]. Mosmarrëveshjet e ndryshme ndërshtetërore, të cilat lindin si rezultat i aktiviteteve të zhvilluara në tabanin e thellësive oqeanike, arbitrohen nga Zyra mbi Mosmarrëveshjet e Shtratit Oqeanik, e cila është krijuar nga GJNDD-ja. Gjykata konkrete është krijuar bazuar në dispozitat ligjore të UNCLOS-it për të zgjidhur mosmarrëveshjet në lidhje me interpretimin dhe përmbajtjen ligjore të kësaj Konvente. Vendndodhja e GJNDD-së gjendet në Hamburg të Gjermanisë, dhe kjo gjykatë filloi aktivitetin zyrtarisht në Tetor të vitit 1996, dy vjet pas hyrjes në fuqi të UNCLOS-it[484]. Struktura e tretë ndërkombëtare, e krijuar mbështetur në normat ligjore të UNCLOS-it, është Komisioni mbi Kufizimin e Shelfit Kontinental, i cili mbajti mbledhjen e tij të parë në qershor 1997. Qëllimi i këtij Komisioni është të lehtësojë zbatimin e dispozitave ligjore të UNCLOS-it lidhur me përcaktimin e kufirit skajor të shelfit kontinental me gjerësi mbi 200 milje detare, dhe të rekomandojë shtetet e interesuara në lidhje me zgjidhjen e kësaj çështje[485].

Disa prej kontributeve kryesore të UNCLOS-it mbi fuqizimin e bashkëpunimit ndërshtetëror në kuadër të marrëdhënieve ndërkombëtare kanë të bëjnë me zhvillimin e proceseve ligjformuese dhe nocionit themelor të rregullave të caktuara. Koncepti thelbësor i kësaj Konvente i përket ndryshimit rrënjësor të procesit të ligjformimit në

[481] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 20-21.
[482] Donald R. Rothwell, "Oceans Management and the Law of the Sea in the Twenty-First Century," in *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses,* ed., Oude Elferink and Rothwell (Koninklijke Brill NV, 2004), 329.
[483] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 20.
[484] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 457.
[485] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 20-21.

fushën detare, i cili në ndryshim nga instrumentët e tjerë ligjorë ndërkombëtarë, u zhvillua në një frymë ndërveprimi dhe bashkëpunimi ndërshtetëror shumëpalësh. Elemente themelore në strukturën juridike të UNCLOS-it konsiderohen një numër detyrimesh normative për të raportuar, këshilluar, aprovuar dhe respektuar rregulla të përcaktuara nga organizata të ndryshme ndërkombëtare, duke përfshirë Autoritetin Ndërkombëtar të Shtratit Oqeanik dhe IMO-n. Konventa parashtron norma mbi arbitrimin dhe gjykimin e drejtë të çështjeve detare ende të pazgjidhura, duke promovuar bashkëpunimin ndërkombëtar dhe zbutjen e konflikteve ndërshtetërore mbi shfrytëzimin e burimeve natyrore oqeanike dhe ushtrimin e lundrimit dhe tregtisë së lirë në hapësirën oqeanike, të cilat kanë ekzistuar për shumë kohë në arenën ndërkombëtare[486].

Ratifikimi universal i UNCLOS-it, për herë të parë i inkurajon shtetet sovrane për artikulimin e përbashkët të normave ligjore të së drejtës së detit, të cilat mbulojnë rreth 70% të planetit, duke ofruar koncepte dhe mekanizma të përbashkët institucionalë për të zbatuar dhe përmirësuar këto rregulla. Pavarësisht kësaj, normat ligjore të detit nuk mund të eliminojnë interesat konfliktuale dhe mosmarrëveshjet ndërshtetërore. Por, kur këto norma ligjore funksionojnë në mënyrë optimale, atëherë arrijnë të minimizojnë mosmarrëveshjet, ngushtojnë rrezen e tyre të veprimit dhe transformojnë gjerësisht karakterin e tyre ndikues. Në rastin më të keq, funksionimi optimal i normave ligjore të Konventës mund të pakësojë rrezikun e përshkallëzimit të krizave ndërkombëtare, amortizon tensionet konfliktuale, sqaron çështjet problematike, si dhe lehtëson negocimin, ndërmjetësimin dhe bashkëpunimin ndërshtetëror[487].

Fakti që parimet juridike dhe rregullat themelore të regjimit juridik të detit pasqyrohen qartë në tekstin e UNCLOS-it, u mundëson qeverive të shteteve të jenë më të prirura të hyjnë në bashkëbisedime pragmatike me njëra-tjetrën, mekanizëm i cili mund kundërshtohej në rastin e zbatimit të së drejtës zakonore. Ratifikimi i normave të Konventës nga pjesa dërrmuese e shteteve të sistemit ndërkombëtar pakëson pengesat ligjore mbi lundrimin dhe komunikimin detar, të cilat konsiderohen jetësore për zbatimin e objektivave të OKB-së në respekt të ruajtjes të paqes dhe sigurisë ndërkombëtare dhe në respekt të promovimit të zhvillimit ekonomik, mbrojtjes së mjedisit dhe synimeve të tjera. Ndoshta kontributi më i rëndësishëm i koncepteve ligjore të UNCLOS-it mbi rritjen dhe përmirësimin e bashkëpunimit ndërshtetëror në kuadër të marrëdhënieve ndërkombëtare pasqyrohet në nenin 286 të këtij traktati. Në këtë dispozitë ligjore theksohet se në rastet kur mekanizmat juridikë për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore nuk kanë arritur të japin rezultat, atëherë mosmarrëveshjet lidhur me interpretimin apo zbatimin e Konventës duhen parashtruar përpara gjykatave të arbitrazhit (vendimi i detyrueshëm për t'u zbatuar), ose gjykatave të tjera, mbështetur në normat përkatëse të traktatit konkret[488]. UNCLOS përmban dispozita ligjore të cilat rregullojnë aktivitetet detare të zhvilluara në pjesën më të madhe të planetit. Rrjedhimisht, është e vështirë të përcaktohet shkalla e ushtrimit të ndikimit, me anën e së cilës UNCLOS mund të përmirësojë mangësitë dhe problematikat në të drejtën ndërkombëtare në respekt të zgjidhjes së mosmarrëveshjeve ndërshtetërore.

Gjatë këtyre dyzet viteve të fundit, kriminaliteti i zhvilluar në hapësirat detare dhe oqeanike ndërkombëtare është rritur dhe fuqizuar së tepërmi. Shtetet janë

[486] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Preambula, 25.
[487] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, 25-29.
[488] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 286.

karakterizuar nga një shqetësim në rritje lidhur me kriminalitetin ndërkombëtar gjatë dekadave të fundit, duke kërkuar krijimin dhe zhvillimin e kornizave ligjore dhe atyre bashkëpunuese botërore, rajonale dhe dypalëshe, për të trajtuar këtë problematikë në mënyrë më efikase. E drejta e detit, parashikon me anë të disa prej konventave ndërkombëtare norma ligjore për parandalimin, luftën dhe penalizimin e fenomeneve të piraterisë, terrorizmit, trafikut të drogës dhe qenieve njerëzore, klandestinëve detarë, dhe krimeve të tjera të natyrës detare. Trafiku i qenieve njerëzore veçanërisht, i cili ka ardhur si rezultat i impaktit të shkaktuar nga globalizmi, luftërat civile, luftërat ndërshtetërore, si dhe kolapset ekonomike në shtete të ndryshme, është kthyer gjatë viteve të fundit në një problematikë madhore për komunitetin ndërkombëtar[489]. Që prej vitit 1982 janë krijuar një numër instrumentash ligjorë ndërkombëtarë, të cilat promovojnë forcimin e bashkëpunimit ndërkombëtar për të luftuar aktivitetet kriminale në det. UNCLOS (1982), e cila konsiderohet një kornizë juridike themelore dhe njëkohësisht intrumenti kryesor ligjor i regjimit juridik të detit, përmban nene të caktuara mbi përcaktimin dhe marrjen e masave kundër piraterisë, trafikut të drogës dhe terrorizmit detar nga ana e shteteve. Meqenëse pirateria, trafiku i lëndëve narkotike dhe terrorizmi ndërkombëtar konsiderohen ndër kërcënimet kryesore kundër paqes, rendit dhe sigurisë botërore, dispozitat ligjore të kësaj Konvente, i lejojnë shteteve bregdetare të ndalojnë, kontrollojnë dhe bllokojnë anijet të cilat janë të përfshira në veprimtari kriminale të natyrës detare[490].

Dy prej aspekteve themelore të kriminalitetit ndërkombëtar me karakter detar konsiderohen trafikimi i drogës dhe trafiku i qenieve njerëzore në det. Konventa e OKB-së kundër Trafikut të Drogës dhe Substancave Psikotropike (1988), konsiderohet një kundërpërgjigje e përbashkët e komunitetit ndërkombëtar mbi këtë problematikë, duke promovuar bashkëpunimin ndërshtetëror të shteteve anëtare, element ky i pasqyruar veçanërisht në nenin 17 të kësaj Konvente, i cili parashtron çështjet e trafikut të drogës në det. Konventa konkrete është formuar pikërisht mbështetur mbi kriteret themelore të UNCLOS-it, të cilat parashtrojnë kushtet për bashkëpunimin ndërshtetëror në mënyrë që të neutralizohet trafiku detar i drogës duke u lejuar anijeve qeveritare të kontrollojnë dhe ndalojnë anijet e huaja të përfshira në transportin e paligjshëm të substancave narkotike. Të drejta të ngjashme në lidhje me bllokimin e anijeve të dyshuara për transport të paligjshëm të emigrantëve nga ana e shteteve bregdetare, parashtrohen edhe në Protokollin kundër Trafikut të Emigrantëve nëpërmjet Tokës, Detit dhe Ajrit të vitit 2000, i cili iu bashkëngjit si instrument plotësues ligjor Konventës së OKB-së kundër Krimit të Organizuar[491]. Për më tepër, Konventa SUA (1988), u kërkon shteteve të penalizojnë ligjërisht aktet e rrëmbimit me armë kundër anijeve, të vjedhjes me dhunë, ose çdo veprimtari tjetër të paligjshme e cila nuk mbulohet juridikisht nga dispozitat ligjore të UNCLOS-it mbi piraterinë. Veçanërisht, SUA u mundëson shteteve të penalizojnë aktivitetet kriminale të kryera kundër anijeve të tyre; anijeve të huaja gjatë lundrimit në ujërat e tyre territoriale apo të brendshme, ose; kur veprimtaria kriminale është kryer kundër shtetasve të tij të cilët lundrojnë në anijet e të gjitha shteteve të tjera[492].

Problematikat e shkaktuara gjatë dyzet viteve të fundit si rrjedhojë e përshkallëzimit dhe fuqizimit të mëtejshëm të kriminialitetit ndërkombëtar në

[489] Wilkinson, *International Relation*, 94-97.
[490] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Nenet 21, 25, 42, 56, 88, 99, 100, 105, 108, 109.
[491] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 437.
[492] IMO, *International Convention on the Suppresion of Unlawful Acts Against the Safety of Navigation* (1988), London: IMO Publication, 2005, Nenet 3, 4, 5 dhe 6.

hapësirën oqeanike botërore, siç janë terrorizmi, pirateria, trafiku i substancave narkotike dhe të qenieve njerëzore, kanë sjellë reagimin e pjesës më të madhe të shteteve të sistemit ndërkombëtar. Këto çështje të rëndësishme me natyrë globale kanë ndikuar në rritjen e nivelit të kërcënimit të paqes, rendit dhe sigurisë jo vetëm për shtete të caktuara, por edhe për mbarë sistemin ndërkombëtar, i cili konsiderohet shumë i brishtë në kontekstin e marrëdhënieve ndërshtetërore. Natyra specifike e të drejtës ndërkombëtare të detit, mundëson lundrimin paqësor të anijeve të shteteve të ndryshme përgjatë ujërave ndërkombëtare dhe ujërave territoriale të shteteve bregdetare. Duke marrë në konsideratë faktin se anijet e dyshuara në përfshirjen e aktiviteteve kriminale të karakterit ndërkombëtar normalisht operojnë nën juridiksionin ligjor të shtetit të flamurit, dhe se lundrimi i tyre mund të zhvillohet në ujërat kombëtare të një shteti tjetër dhe personat të cilët janë pjesë e ekuipazhit apo pasagjerët zotërojnë shtetësi apo kombësi të shteteve të ndryshme, atëherë mund të logjikohet sesa e vështirë konsiderohet zgjidhja ligjore lidhur me ndalimin dhe penalizimin e anijes shkelëse të ligjit dhe ekuipazhit të saj. Kjo vjen për arsye se shtetet e përfshira në këtë incident të natyrës ndërkombëtare, mbështetur në normat ligjore të detit, kanë të drejtë të mbrojnë interesat kombëtare mbi çështjen konkrete, e cila mund të rezultojë ndoshta në një përplasje politike ose tensione ndërshtetërore, ku secila palë përpiqet të mbizotërojë ligjërisht dhe praktikisht.

Rrëmbimi nga piratë indonezianë në vitin 1999 i anijes japoneze *Alondra Rainbow* me flamur panamez gjatë lundrimit të saj përgjatë bregdetit indonezian të Oqeanit Indian[493], solli si pasojë rritjen e tensioneve diplomatike ndërmjet Indonezisë, shtetasit e të cilës ishin të përfshirë në incident; Japonisë, si shteti i pronësisë së anijes, kombësinë e së cilës zotëronin dhe anëtarët e ekuipazhit të saj; Panamasë, si shteti i regjistrit dhe flamurit të anijes, dhe Indisë, forcat detare të së cilës arritën të ndalonin, bllokonin dhe sekuestronin anijen e rrëmbyer duke arrestuar dhe piratët indonezianë. Në këtë kontekst, ekzistenca e kornizës ligjore ndërkombëtare të detit merr përmasa të një rëndësie të veçantë duke parashtruar rregulla dhe norma përkatëse në kuadër të zgjidhjes të çështjes kriminale konkrete dhe rrjedhimisht të zbutjes së kontradikatave të shteteve të përfshira në incident me njëra-tjetrën, si dhe lehtësimit të bashkëpunimit ndërkombëtar. Kjo kornizë juridike e detit, përbëhet kryesisht nga nenet 100 deri 108, dhe 110 të UNCLOS-it (1982); Konventës SUA (1988)[494], dhe SOLAS-it (1974), me anë të Kapitullit V, XI-1 dhe XI-2, ku janë të inkuadruara juridikisht Kodi ISPS dhe ISM (Kodi Ndërkombëtar mbi Menaxhimin e Sigurisë).

Ndërkohë që terrorizmi detar gjatë shekullit XX dhe XXI është konsideruar një kërcënim i rrezikshëm për paqen dhe sigurinë botërore, fatkeqësisht në UNCLOS këtij fenomeni nuk i është dhënë ndonjë rëndësi apo seriozitet i madh. Në këtë Konventë janë formuluar vetëm disa dispozita të përgjithshme ligjore mbi përkufizimin dhe konceptin e terrorizmit dhe piraterisë detare. Nga ana tjetër, Konventa SUA, e krijuar nga IMO me rekomandimin e Asamblesë së Përgjithshme të OKB-së menjëherë pas ngjarjes terroriste të rrëmbimit të anijes pasagjere italiane *Achille Lauro* në vitin 1985, dhe e hyrë në fuqi në vitin 1992, konsiderohet një instrument më efikas në lidhje me bashkëpunimin ndërkombëtar për neutralizmin e

[493] Max Mejia & P.K. Mukherjee, "The SUA Convention 2005: a critical evaluation of its effectiveness in suppressing maritime criminal acts," *The Journal of International Maritime Law*, Vol.12, (2006): 171.

[494] IMO, *International Convention on the Suppresion of Unlawful Acts Against the Safety of Navigation*, Nenet, 7-15.

akteve të paligjshme në det[495]. Fillimisht e planifikuar nga Lëvizja për Çlirimin e Palestinës nën drejtimin e Abu Abbas, si një mision për të kontrabanduar armatim dhe mjete shpërthyese në drejtim të Izraelit, ngjarja terroriste mori një kthesë të papritur duke u transformuar në një incident të rrezikshëm rrëmbimi anijeje në ujërat ndërkombëtare, kur u zbulua aksidentalisht nga ekuipazhi i *Achille Lauro-s*. Terroristët morën nën kontroll anijen dhe kërkuan, ndërmjet të tjerave, lirimin e shokëve të tyre të mbajtur në burgjet izraelite, si dhe rrugëkalim të lirë për anijen e rrëmbyer. Gjatë zhvillimit të ngjarjes, një prej terroristëve vrau me armë zjarri një pasagjer me nënshtetësi të SHBA-së, duke e hedhur më pas në det[496].

Natyrisht, Italia, SHBA-ja, Izraeli dhe shtete të tjera mesdhetare të përfshira drejtpërsëdrejti ose tërthorazi në incident për shkak të natyrës ndërkombëtare të ngjarjes, u përpoqën të bashkëpunonin për të arritur në një zgjidhje të çështjes, por situata u kthye në një arenë mosmarrëveshjesh ndërmjet shteteve të mësipërme. Problemi kryesor mbetej se cili prej shteteve të përfshira në incident duhet të ishte juridikisht përgjegjës për arrestimin dhe dënimin e terroristëve palestinezë. Italia këmbëngulte se meqenëse zotëronte juridiksion mbi anijen *Achille Lauro*, e cila ishte me flamur italian, atëherë ndërhyrja dhe dënimi i terroristëve duhet të kryhej nga autoritetet përkatëse italiane. SHBA-ja, nga ana tjetër, theksonte se duke marrë në konsideratë faktin që pasagjeri që humbi jetën në anije zotëronte nënshtetësinë e saj, rrjedhimisht terroristët duhet të gjykoheshin nga gjykatat amerikane. Egjipti, për faktin se anija *Achille Lauro* gjatë lundrimit të saj qëndroi në ujërat e saj territoriale (Port Said), këmbëngulte se për shkelësit e ligjit duhet të ofrohej një marrëveshje ndërshtetërore nga autoritetet kombëtare të këtij shteti dhe Italisë. Ndërsa Izraeli, si një prej aktorëve themelorë të kësaj situate, kërkonte juridiksion të plotë ligjor për arsye se ky incident kishte impakt të drejtpërdrejtë në sigurinë e tij kombëtare. Rrjedhimisht, situata përfundoi në një mosmarrëveshje ndërmjet shteteve të interesuara në zgjidhjen e kësaj situate të rrezikshme dhe të ndërlikuar ligjërisht. Problemi më i mprehtë ekzistonte veçanërisht midis Italisë dhe SHBA-së, duke nxjerrë në dritë vakumin ligjor që ekzistonte lidhur me ndalimin, ekstradimin dhe penalizmin e personave të përfshirë në akte terroriste të natyrës detare.

Menjëherë pas përfundimit të ngjarjes terroriste të anijes pasagjere *Achille Lauro* në detin Mesdhe, shtete si Italia, Austria dhe Egjipti përpiluan një propozim në drejtim të IMO-s për rregullimin ligjor kundër këtyre akteve kriminale të zhvilluara në hapësirën detare, e cila rrjedhimisht do të krijonte bazën ligjore ndërkombëtare për të ndërmarrë veprime të duhura kundër personave të cilët kryenin akte të paligjshme kundër anijes, siç janë rrëmbimi me dhunë i anijes, veprimet e dhunshme kundër personelit të anijes, dhe vendosja e mjeteve shpërthyese të cilat mund të shkatërrojnë apo dëmtojnë anijen. Konventa SUA i përkufizon veprimet e mësipërme si akte të paligjshme, dhe i detyron shtetet anëtare të ndjekin ligjërisht ose t'i ekstradojnë personat e përfshirë në aktivitete kriminale detare[497]. Që prej krijimit të saj, Konventa SUA dhe Protokolli mbi Neutralizmin e Akteve të Paligjshme kundër Sigurisë së Platformave Fikse të Ndërtuara në Shelfin Kontinental, konsiderohen instrumenta ligjorë me rëndësi të veçantë në zgjidhjen e mosmarrëveshjeve juridiksionale ndërshtetërore gjatë rasteve të ngjarjeve kriminale, të dhunshme, dhe terroriste në det, si dhe për penalizimin e shkelësve të ligjit.

---

[495] Mejia and Mukherjee, "The SUA Convention 2005: a critical evaluation of its effectiveness in suppressing maritime criminal acts," 171.
[496] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 434.
[497] IMO, *International Convention on the Suppresion of Unlawful Acts Against the Safety of Navigation*, Neni 3.

Çështja problematike e terrorizmit ndërkombëtar mendohet të ketë mbulimin më të gjerë legjislativ sesa çdo veprimtari tjetër kriminale detare në kohët moderne. Aktualisht ekzistojnë trembëdhjetë konventa apo traktate ndërkombëtare të krijuara nën juridiksionin e OKB-së[498], të cilat trajtojnë juridikisht veprimtarinë terroriste ose aktivitete të ngjashme kriminale në lidhje me aviacionin civil, aeroportet ndërkombëtare, platformat fikse të ndërtuara në shelfin kontinental, marrjen e pengjeve, rrëmbimin e anijeve, mbrojtjen fizike të materialeve bërthamore, shënjimin e mjeteve shpërthyese plastike më qëllimin e zbulimit, akteve terroriste dhe financimin e terrorizmit. Duke marrë në konsideratë faktin që terrorizmi botëror ka shkaktuar një ndikim të madh në zhvillimin e sistemit ndërkombëtar dhe të MN në veçanti, duke provokuar si rrjedhojë konflikte të armatosura të përmasave të mëdha, si në rastin e pushtimit të Afganistanit nga SHBA-ja dhe shtete të tjera aleate, komuniteti ndërkombëtar i ka kushtuar një rëndësi madhore krijimit, zhvillimit, përmirësimit dhe zbatimit të normave ligjore të së drejtës ndërkombëtare mbi parandalimin, luftën dhe penalizmin e akteve terroriste. Ky është një progres i konsiderueshëm për teorinë e realizmit, e cila mbështetet te fuqia dhe pushteti shtetëror për të shpjeguar MN, për arsye se tashmë realizmi e pranon përfshirjen e normave ligjore ndërkombëtare në analizën e zhvillimit dhe të pasojave në MN. Në këtë kontekst, sulmet terroriste të 11 Shtatorit 2001 në New York, konsiderohen arsyeja kryesore në rritjen e madhe të mbështetjes ndërshtetërore mbi aderimin, ratifikimin dhe zbatimin e instrumenteve ligjorë ndërkombëtarë lidhur me terrorizmin dhe sigurinë detare. Më shumë se 70 ratifikime të reja të Konventës SUA (1988) u depozituan në IMO brenda dy viteve pas sulmeve terroriste të kullave binjake, duke iu përgjigjur kështu Rezolutës A. 924(22) të OKB-së për ratifikimin e traktateve mbi sigurinë globale[499].

Për më tepër, në mënyrë që të mundësohej marrja e masave kundër përsëritjes së incidentit të 11 Shtatorit 2001 në SHBA, si dhe duke marrë parasysh faktin që sektori ndërkombëtar detar, veçanërisht portet dhe anijet transoqeanike, paraqesin mundësi të shumta për t'u shfrytëzuar nga terroristët, IMO në vitin 2002 krijoi Kodin Ndërkombëtar mbi Sigurinë e Anijeve dhe Infrastrukturës Portuale (ISPS). Kodi ISPS, me mbështetjen e madhe financiare dhe politike të SHBA-së, e cila ishte shumë e interesuar në krijimin e një instrumenti ligjor ndërkombëtar me qëllim parandalimin e akteve terroriste kundër porteve dhe flotës tregtare amerikane dhe botërore, hyri në fuqi në vitin 2004, duke u konsideruar i pari traktat ndërkombëtar i ratifikuar nga një numër rekord shtetesh brenda një periudhe shumë të shkurtër kohore[500]. Kjo tregon rëndësinë e madhe që paraqet legjislacioni ndërkombëtar kundër terrorizmit në lidhje me bashkëpunimin ndërshtetëror dhe zhvillimin e mëtejshëm të MN në kuadër të kësaj problematike. Qëllimi kryesor i Kodit ISPS është krijimi i një kornize ligjore ndërkombëtare e cila përfshin bashkëpunimin ndërmjet qeverive të shteteve anëtare të IMO-s, agjensive qeveritare, si dhe autoriteteve dhe administrave kombëtare për të zbuluar dhe vlerësuar kërcënimet e sigurisë dhe marrjen e masave parandaluese kundër incidenteve kriminale dhe terroriste të cilat kanë impakt mbi portet dhe anijet e përfshira në tregtinë ndërkombëtare detare[501]. Përveç traktateve ndërkombëtare shumëpalëshe mbi antiterrorizmin, ekzistojnë të paktën shtatë konventa

[498] "United Nations", accessed May 17, 2013, http://www.un.org/News/dh/latest/intreaterror.htm.
[499] Mejia and Mukherjee, "The SUA Convetion 2005: a critical evaluation of its effectiveness in suppressing maritime criminal acts," 175.
[500] IMO, *International Ship & Port Facility Code and SOLAS Amendments,* 2003 Edition, London: IMO Publications, 2003, Preambula, 3.
[501] Xhelilaj, "Implementation e ISPS Code: Challenges and limitations," 94.

ndërkombëtare në nivel rajonal të krijuara nga Liga Arabe, Organizata e Shteteve Islamike, Këshilli i Europës, Organizata e Shteteve Amerikane, Organizata e Bashkimit Afrikan, Shoqata e Azisë Jugore mbi Bashkëpunimin Rajonal, dhe Komonuelthi i Shteteve të Pavarura, të cilat trajtojnë çështje mbi neutralizimin dhe luftën kundër terrorizmit global[502]. Ky interesim i madh i organizmave ndërkombëtarë për të krijuar një sistem rregullator me fokus në bashkëpunimin ndërshtetëror lidhur me parandalimin dhe luftën kundër fenomenit global të terrorizmit, tregon edhe njëherë rëndësinë madhore që përfaqëson për sistemin ndërkombëtar e drejta e detit.

3.2 Impakti i të drejtës së detit në marrëdhëniet ndërkombëtare

Hapësirat oqeanike mbulojnë pjesën më të madhe të sipërfaqes planetare, duke kontribuar thelbësisht në zhvillimin ekonomik dhe shoqëror të komunitetit ndërkombëtar. Padyshim, hapësirat oqeanike si dhe resurset minerale, hidrokarbure dhe ato të gjalla, të cilat gjenerohen prej tyre, konsiderohen ndër burimet natyrore themelore të planetit. Në këtë këndvështrim, pothuajse të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar kanë shfaqur interesa të rëndësishme ekonomike, politike, strategjike dhe sociale mbi oqeanet dhe burimet e tyre natyrore. Këto interesa pasqyrohen në një numër aktivitetesh të natyrës detare, siç janë gjuetia e gjallesave detare, transporti i të mirave, shfrytëzimi i hidrokarbureve dhe mineraleve të zbuluara në nëntokën oqeanike, misionet ushtarako-detare dhe kërkimi shkencor. Shfrytëzimi i oqeaneve dhe burimeve natyrore oqeanike ka ndryshuar rrënjësisht që prej periudhës kur hapësirat detare konsideroheshin me rëndësi lidhur me shfrytëzimin e rrugëkalimeve lundrimore dhe burimet e peshkut të supozuara të pashterueshme. Oqeanet tashmë nuk konsiderohen hapësira ujore të rrezikshme dhe të pakalueshme që mund të mbajnë të veçuara shtetet e ndryshme të botës midis njëra-tjetrës, por karakterizohen si ura të rëndësishme lidhëse ndërmjet vendeve. Aktualisht, të gjitha shtetet ndajnë interesa të njëjta në mënyrën sesi duhet të përdoren dhe shfrytëzohen këto hapësira oqeanike. Këto ndryshime kanë çuar drejt zhvillimit të një politike ndërkombëtare të ndërlikuar mbi juridiksionin e hapësirës detare dhe kontrollin e aktiviteteve detare gjatë pesëdhjetë viteve të fundit. Rritja e madhe e kërkesave juridiksionale mbi shfrytëzimin e hapësirave oqeanike ka rezultuar në krijimin dhe zhvillimin e një shkalle të madhe rregullash dhe normash ligjore në sistemin ndërkombëtar. Në këtë kontekst, e drejta ndërkombëtare e detit është konsideruar gjithmonë në epiqendër të interesave dhe sigurisë kombëtare të shteteve jo vetëm për shkak të rëndësisë ekonomike që paraqet, por edhe për ndikimin strategjik dhe ushtarak të përfaqësuar nga forcat detare të shteteve në ujërat ndërkombëtare.

Pavarësisht se hapësirat oqeanike janë përdorur tradicionalisht për qëllime tregtare dhe ekonomike, shfrytëzimi i oqeaneve për synime ushtarake, si një prej faktorëve themelorë në kuadër të MN, ka ekzistuar që prej krijimit për herë të parë të forcave ushtarake të shteteve të pavarura bregdetare. Shfrytëzimi i hershëm i oqeaneve për qëllime ushtarake ka pasur për synim pushtimin apo kolonizimin e vendeve të ndryshme të botës, si dhe kontrollin në mënyrë efikase të hapësirave oqeanike. Forma të hershme të forcave detare kanë ekzistuar përgjatë hapësirës detare përreth kontinentit europian, veçanërisht në detin Balltik, Detin e Veriut dhe detin Mesdhe. Lidhja historike ndërmjet legjislacionit detar dhe fuqisë ushtarake u shfaq dukshëm kur e drejta e detit filloi të zhvillohej kryesisht pas shekullit XVII, dhe

[502] "United Nations", accessed May 17, 2013, http://www.un.org/News/dh/latest/intreaterror.htm.

konsiderohej qartësisht e lidhur me diskutimet dhe debatet të cilat zhvilloheshin ndërmjet publicistëve të njohur si Grotius dhe Selden mbi të ardhmen e oqeaneve[503]. Argumenti në favor të konceptit juridik *dete të mbyllura* (Mare Clausum), i zhvilluar nga Selden, ishte i lidhur drejtpërsëdrejti me problemet e sigurisë së shteteve bregdetare dhe kërcënimit që paraqesnin forcat e huaja detare për këto shtete. Nga ana tjetër, nocioni i *lirisë së deteve* (Mare Liberum) i promovuar nga Grotius nuk pasqyronte vetëm shfrytëzimin e lirë të oqeaneve për qëllime tregtare dhe ekonomike, por përmbante në thelb edhe nocionin sipas të cilit hapësirat oqeanike mund të sundoheshin nga shtetet më të fuqishme ushtarake të kohës. Koncepti themelor i pikëpamjes së Grotius mbi oqeanet konsolidoi respektin mbi të drejtën e lirisë lundrimore në oqeane, duke forcuar gjithashtu edhe konceptin lidhur me kapacitetin e fuqive detare për të ushtruar ndikim nëpër oqeane gjatë periudhave paqësore[504].

Aktivitetet ushtarake të zhvilluara në hapësirat oqeanike në kohë paqeje karakterizohen nga një shumëllojshmëri funksionesh, të cilat normalisht zbatohen nga anijet e forcave detare të shteteve. Anijet ushtarake në radhë të parë zotërojnë aftësinë juridike për të kontrolluar zbatueshmërinë ligjore të subjekteve kombëtare gjatë ushtrimit të aktivitetit të tyre në ujërat detare që ndodhen nën juridiksionin shtetëror. Për më tepër, anijet ushtarake sigurojnë paprekshmërinë e integritetit të ujërave territoriale, të cilat konsiderohen juridikisht pjesë e tërësisë territoriale shtetërore, nga sulmet apo konfliktet e armatosura kundër shtetit bregdetar[505]. Në radhë të dytë, në përgatitje të arritjes së qëllimit të tyre, anijet ushtarake përfshihen shpesh në manovra dhe stërvitje luftarake në ujërat ndërkombëtare, të cilat ushtrojnë impakt thelbësor mbi lundrimin e lirë të anijeve të huaja në këtë rajon, dhe ndikojnë shpeshherë negativisht në marrëdhëniet e shtetit që zhvillon këto aktivitete me shtetet bregdetare në afërsi të këtyre ujërave, të cilat mund të ndihen të kërcënuara nga prezenca e huaj ushtarake. Funksioni i tretë, i cili mbështetet në shprehjen e Lord Grey-t….se *diplomacia në mungesë të forcës ushtarake konsiderohet një orkestër pa instrumenta muzikorë,* dhe që i referohet veçanërisht shteteve të fuqishme detare, ka lidhje me përdorimin e anijeve ushtarake me qëllim projektimin e ndikimit dhe fuqisë shtetërore në arenën e marrëdhënieve ndërkombëtare[506]. Funksioni i tretë mund të realizohet edhe vetëm me prezencën e forcave detare shtetërore në rajone oqeanike të konsideruara me rëndësi strategjike për interesat kombëtare. Ky element është pasqyruar shpeshherë me prezencën e flotës detare amerikane dhe asaj ruse në detin Mesdhe dhe në Oqeanin Indian gjatë situatave të tensionura apo konflikteve ndërshtetërore në rajonin e Lindjes së Mesme. Por nga ana tjetër, funksioni i tretë është karakterizuar edhe nga veprime konkrete ushtarake, si në rastin e bllokimit të anijes tregtare amerikane *Pueblo* në vitin 1968 nga anije ushtarake të Koresë së Veriut, e cila u akuzua për shkelje të ujërave territoriale koreano-veriore gjatë lundrimit të saj në këtë rajon[507].

Përplasja konceptuale midis normave të së drejtës ndërkombëtare të detit dhe interesave dhe sigurisë kombëtare të shteteve u përshkallëzua veçanërisht gjatë periudhës së kodifikimit dhe konsolidimit të normave zakonore të detit në shekullin XX. Kjo situatë u pasqyrua gjerësisht gjatë kodifikimit të këtyre normave nga OKB-ja në vitet 1960-1980, ku si pasojë e rëndësisë që paraqiste për shtetet e fuqishme detare *liria e lundrimit*, lindën mosmarrëveshje të thella ndërshtetërore lidhur me

[503] Farthing and Brownrigg, *Farthing on International Shipping*, 6-8.
[504] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 259.
[505] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 426.
[506] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 426.
[507] "History Channel Website", *North Korea seizes U.S. Ship Pueblo*, accessed June 8, 2013, http://www.history.com/this-day-in-history/north-korea-seizes-us-ship-pueblo.

përcaktimin e gjerësisë së ujërave territoriale. Çështja e lundrimit të anijeve ushtarake nëpër zona të caktuara detare, e pasqyruar në nocionet ligjore të *kalimit paqësor*, *kalimit tranzit* dhe lundrimit përgjatë ujërave arqipelagjike, ishte një tjetër situatë e mprehtë konfliktuale që vështirësoi arritjen e marrëveshjeve ndërshtetërore mbi formulimin e normave ligjore përkatëse të shprehura në UNCLOS. Ndikimi i vendimit gjyqësor të GJND-së në përfundim të *Procesit të Kanalit të Korfuzit* lidhur me krijimin e këtyre normave ligjore nuk duhet nënvlerësuar. GJND-ja u përball në këtë rast me një situatë shumë sensitive dhe kritike, të zhvilluar menjëherë pas Luftës së Dytë Botërore, kur problemet e sigurisë për shtete bregdetare si Shqipëria, dhe çështja e lirisë së lundrimit për superfuqi detare si Anglia, kishin një prioritet absolut. Gjykata gjatë këtij procesi u mbështet në parimet e përgjithshme dhe të njohura të kombeve të civilizuara, të cilat pasqyronin të drejtën e kalimit paqësor në kohë paqeje dhe detyrimin e shtetit bregdetar për të mos lejuar në territorin e tij detar veprime që bien ndesh me të drejtat e shteteve të tjera[508]. Vendimi i GJND-së mbi të drejtën e ushtrimit të kalimit paqësor të anijeve ushtarake gjatë periudhave paqësore rrjedhimisht u pasqyrua në UNCLOS (1982)[509]. I konsideruar prej GJND-së si një parim i përgjithshëm ligjor, koncepti juridik i lirisë lundrimore ose kalimit paqësor të anijeve ushtarake në ujërat territoriale të shteteve të tjera, merr një rëndësi të veçantë në të drejtën ndërkombëtare duke u trajtuar si koncept themelor gjatë interpretimit të normave ligjore lidhur me këtë çështje[510]. Pavarësisht kësaj, koncepti i mësipërm juridik është konsideruar përgjithësisht si problematik, duke mundësuar krijimin e një paqartësie dhe inefikasiteti ligjor në të drejtën ndërkombëtare, interpretimi i të cilës ka shkaktuar mosmarrëveshje të shumta të natyrës ndërkombëtare.

E drejta e detit, sikurse çdo sistem tjetër juridik, me anë të normave të saj ligjore synon parandalimin e përdorimit të dhunës nga subjektet e saj për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve dhe konflikteve të tyre. Siç u përcaktua nga GJND-ja në Procesin *Nikaragua kundër SHBA-së*, e shprehur në Raportin e GJND-së 14, të vitit 1986, këto rregulla përfshijnë disa nga detyrimet më themelore dhe të rëndësishme ndërkombëtare. Detyrimi parësor për mospërdorimin e forcës, sipas filozofisë së GJND-së, mendohet se është kthyer përgjithësisht në një parim ligjor të pakundërshtueshëm (*jus cogens*) për komunitetin ndërkombëtar Pavarësisht kësaj, fusha e rëndësishme e të drejtës së detit konsiderohet ndër më problematiket në sistemin juridik ndërkombëtar. Ndonëse shtetet e sistemit ndërkombëtar e pranojnë që përdorimi i forcës është përgjithësisht i palejueshëm, përsëri ekzistojnë mosmarrëveshje të thella për rrethanat konkrete në të cilat ajo mund të përdoret ligjërisht[511]. Natyrisht, ky konceptim nuk konsiderohet i panjohur për sistemin ndërkombëtar për shkak se forcat e armatosura kanë luajtur dhe vazhdojnë ende të luajnë një rol qendror dhe të patjetërsueshëm në MN. Megjithatë, është i pakundërshtueshëm fakti që shumë shtete nuk tregohen të gatshme të heqin dorë nga zotësia e tyre për të ushtruar një zgjidhje me anë të forcës në dobi të një sistemi ndërkombëtar në të cilin mosmarrëveshjet mund të zgjidhen mbi bazën e parimeve juridike dhe të drejtës ndërkombëtare.

Karantina detare e SHBA-së e ndërmarrë si pasojë e incidentit ushtarak të Kubës në vitin 1962, e cila rrezikoi të shkaktonte një konflikt të armatosur të përmasave ndërkombëtare, e nxori në dritë qartësisht këtë çështje shqetësuese. Kur

[508] International Court of Justice: Corfu Channel (*United Kingdoom v Albania*) *ICJ Rep 4*, (1949): 22.
[509] International Court of Justice: Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua (*Nicaragua v Unted States*) *ICJ Rep 14,* 111-112.
[510] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 268.
[511] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 404.

shtete me kapacitete të mëdha ushtarake ndihen të fuqishme mjaftueshëm, normat ligjore, qofshin këto të bazuara në konceptin juridik *të vetmbrojtjes* apo *në të drejtën e luftës dhe neutralitetit*, mund të mos konsiderohen më mekanizma frenues për veprimet e tyre[512]. SHBA-ja nuk u mandatua apo autorizua nga Këshilli i Sigurimit të OKB-së, dhe nuk zbatoi normat e Konventave të Gjenevës mbi të Drejtën e Detit (1958), përpara se të ndërmerrte masat për hyrjen në fuqi të karantinës detare në Kubë lidhur me parandalimin e importimit të raketave bërthamore nga BS-ja me anije tregtare në drejtim të këtij shteti ishullor. Organizata e Shteteve Amerikane e miratoi ushtrimin e kësaj ndërmarrjeje ushtarake nga ana e SHBA-së, por ky aprovim nuk u jepte legjitimitet apo të drejtë ligjore veprimeve të saj ushtarake, ashtu sikurse kërcënimi i pretenduar ndaj SHBA-së nuk mendohej të përbënte një rrezik të menjëhershëm dhe të drejpërdrejtë në mënyrë që t'i mundësonte këtij shteti ushtrimin e të drejtës ligjore të vetëmbrojtjes[513].

Presidenti Kenedi gjatë fjalimit të tij adresuar popullit amerikan në 22 tetor 1962, theksonte se shpallja e karantinës detare të Kubës ishte në përputhje me parimin juridik ndërkombëtar të vetëmbrojtjes, sepse veprimi i SHBA-së justifikonte mbrojtjen e sigurisë kombëtare amerikane dhe të gjithë hemisferës perëndimore[514]. Në rast se marrim në konsideratë se raketat sovjetike në Kubë përbënin faktikisht një kërcënim për SHBA-në, pyetja atëherë do të shtrohet nëse kërcënimi ishte i natyrës së tillë saqë bllokada detare e Kubës do të ishte e jusitifikueshme sipas doktrinës së njohur ligjore ndërkombëtare të vetëmbrojtjes. Pavarësisht kësaj, SHBA-ja gjatë veprimit të shpalljes së karantinës kubane ndodhej në shkelje të nenit 2 mbi lirinë e lundrimit, të shprehur në Konventën mbi Ujërat Ndërkombëtare (1958). Në nenin 2 të kësaj Konvente theksohet se ujërat ndërkombëtare janë të lira për t'u përdorur nga të gjitha shtetet dhe asnjë shtet nuk mund të ketë juridiksion apo sovranitet mbi këto ujëra, dhe rrjedhimisht mbi subjektet që e përdorin këtë hapësirë oqeanike. Të gjitha shtetet bregdetare dhe jobregdetare kanë të drejtën e lundrimit dhe peshkimit të lirë, shtrimit të kabllove dhe tubacioneve të nënujshme, etj. Megjithatë, terminologjia dhe shpjegimi i nenit në fjalë konsiderohet i paqartë juridikisht dhe mund të interpretohet ligjërisht në shumë mënyra, duke ndikuar rrjedhimisht drejt ndërmarrjes së këtij veprimi të njëanshëm nga ana e SHBA-së[515]. Në lidhje me aspektet ligjore të Kartës së OKB-së, mund të theksohet se dispozitat ligjore lidhur me karantinën e Kubës janë ato të nenit 2, paragrafi 4, në të cilat shprehet se të gjitha shtetet gjatë zhvillimit të marrëdhënieve të tyre ndërkombëtare duhet t'i përmbahen ushtrimit të kërcënimit dhe përdorimit të forcës kundër integritetit territorial ose pavarësisë politike të çdo anëtari të kësaj organizate, ose në çdo lloj mënyre që bie në kundërshtim me dispozitat ligjore dhe qëllimin e OKB-së. Gjithsesi, edhe kjo dispozitë ligjore mund të konsiderohet e paqartë nga pikëpamja juridike dhe lejon mundësi interpretimi. Si rrjedhojë, juristë të caktuar amerikanë e kanë justifikuar karantinën e Kubës sipas parimit ligjor të parandalimit të luftës, i cili mund të konsiderohet një formë kërcënimi kundër integritetit territorial dhe pavarësisë politike të SHBA-së[516].

Pavarësisht se mbështetur në pikëpamjen e shteteve të ndryshme e drejta ndërkombëtare nuk parashikon një mekanizëm të përshtatshëm, të vlefshëm dhe të detyrueshëm për zgjidhjen paqësore të mosmarrëveshjeve ose për ndëshkimin e atyre

[512] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 426.
[513] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 426.
[514] William L. Standard, "The United States Quarantine of Cuba and the Rule of Law," *American Bar Association Journal*, Vol. 49, No. 8 (1963): 745-47.
[515] Standard, "The United States Quarantine of Cuba and the Rule of Law," 745-747.
[516] Standard, "The United States Quarantine of Cuba and the Rule of Law," 746-747.

që priren të prishin paqen dhe sigurinë ndërkombëtare, e drejta e detit, e pasqyruar në UNCLOS (1982), parashtron norma të rëndësishme ligjore, të cilat përmbajnë rregullimin e zgjidhjes së konflikteve ndërshtetërore lidhur me çështjet e shfrytëzimit të oqeaneve dhe burimeve të tyre natyrore. Në këtë kontekst, kjo Konventë mund të konsiderohet instrumenti kryesor ligjor i natyrës ndërkombëtare që rregullon sjelljen e shteteve në lidhje me përdorimin dhe shfrytëzimin e oqeaneve, duke ndihmuar drejt një zhvillimi produktiv dhe konsolidimit të MN. Rrjedhimisht, rëndësia madhore që paraqet ky traktat ndërkombëtar në kuadër të MN nuk mund të nënvlerësohet. I njëjti parim vlen edhe për ndikimin që ushtron kjo Konventë në drejtim të marrëdhënieve politike dhe ekonomike ndërshtetërore, të cilat konsiderohen me rëndësi jetike për fushën e MN[517]. UNCLOS-i konsiderohet një traktat i natyrës kushtetuese botërore, i cili parashtron të drejta dhe detyrime për shtetet dhe aktorë të tjerë ndërkombëtarë në fusha të ndryshme detare lidhur me veprimtaritë njerëzore nëpër oqeane.

Rëndësia e UNCLOS-it nuk qëndron vetëm përsa i përket kontrollit ligjor që ushtron mbi aktivitetet njerëzore nëpër oqeane, por njëkohësisht i referohet edhe procedurave të parashtruara për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mbi kërkesat konkurruese për burimet natyrore oqeanike[518]. UNCLOS-i konsiderohet një prej tre traktateve ndërkombëtare që parashtrojnë norma të detyrueshme ligjore lidhur me konfliktet të cilat lindin si pasojë e interpretimit dhe zbatimit të këtyre dispozitave ligjore. Mosmarrëveshjet ndërkombëtare normalisht zgjidhen nëpërmjet përpjekjeve diplomatike dhe i nënshtrohen gjykimit ligjor, ndërmjetësimit zyrtar apo arbitrazhit vetëm me pëlqimin e palëve të përfshira në konflikt. Në këtë kontekst, krijimi i një traktati ndërkombëtar që përfshin mekanizma ligjorë për gjykimin apo arbitrimin e detyrueshëm të konflikteve ndërshtetërore që kanë të bëjnë me konkurrencën mbi burime dhe pasuri natyrore kaq shumë të rëndësishme për ekonominë, sigurinë dhe politikën e shteteve të ndryshme në botë, konsiderohet qartësisht një shmangie themelore e normave standarde të së drejtës ndërkombëtare[519].

Nën dritën e këtyre të dhënave, është e rëndësishme të nënvizohet së UNCLOS është krijuar kryesisht me qëllimin e rregullimit të çështjeve detare gjatë kohës së paqes, dhe jo për situatat që shprehin konflikte të armatosura. Presupozimi se shtrirja dhe efekti ligjor i të drejtave dhe detyrimeve të parashtruara në këtë Konventë mund të modifikohen ose të ndërpriten (anullohen) gjatë kohës së luftës, konsiderohet një çështje problematike dhe konfliktuale për MN, e vështirësuar gjithashtu dhe nga paqartësitë që karakterizojnë të drejtën ndërkombëtare të luftës. Kjo nuk nënkupton se të gjitha aktivitetet detare të zhvilluara nga anijet ushtarake konsiderohen njëlloj problematike nga pikëpamja ligjore. Zbatueshmëria ligjore e anijeve ushtarake ose qeveritare mbi aktivitetet e zakonshme oqeanike, siç janë peshkimi i kundraligjshëm, shkelja e ligjeve fiskale dhe doganore, apo kërcënimi kundër sigurisë kombëtare të shteteve bregdetare në ujërat territoriale dhe ZEE-në, janë të rregulluara qartësisht nga UNCLOS-i. Pas Luftës së Dytë Botërore është evidentuar një praktikë e pasur ndërkombëtare mbi përdorimin e forcës nëpër hapësirat oqeanike. Ndërsa aspektet ushtarako-detare gjatë luftës në Vietnam u zhvilluan në mënyrë shumë të kujdesshme duke minimizuar impaktin mbi aktivitetet e natyrës joushtarake dhe shmangur veprimet ushtarake në ujërat ndërkombëtare, konfliktet e armatosura të periudhës së mëvonshme kanë shkaktuar pasoja mbi shtetet apo aktorë ndërkombëtarë të papërfshirë në këto kriza globale. Kjo është veçanërisht e vërtetë për rastin e konfliktit

[517] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, 1-3.
[518] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Pjesa XV.
[519] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, 22-24.

të armatosur të ishujve Falklands dhe Malvinas, të zhvilluar midis Argjentinës dhe Britanisë së Madhe në vitin 1982, si dhe gjatë luftës Iran-Irak, të zhvilluar në vitet 1980-1988[520]. Të dy konfliktet e armatosura, sikurse dhe bombardimi i Tripolit nga forcat e SHBA-së gjatë konfliktit me natyrë detare mbi juridiksionin e Gjirit të Sidrës në vitin 1986, janë karakterizuar në fushën e MN si *kriza të befasishme,* të cilat u shkaktuan nga ngjarje të rastit dhe të menjëhershme, zgjatën shumë pak në kohë, dhe u parashikuan me vështirësi nga komuniteti ndërkombëtar[521].

Referencat e drejtpërdrejta dhe indirekte në UNCLOS mbi operacionet ushtarake dhe shfrytëzimin e hapësirës oqeanike, bëjnë të qartë se operacionet ushtarako-detare përgjithësisht nuk janë në kundërshtim me konceptin juridik të përdorimit paqësor të oqeaneve. Kapacitetet ushtarake mund të përdoren për të siguruar zbatimin e normave ligjore ndërkombëtare të cilat mundësojnë mbrojtjen e të drejtave dhe sovranitetin e shteteve bregdetare, për të ushtruar të drejtën e vetëmbrojtjes sipas të drejtës së përgjithshme ndërkombëtare, si dhe për të zhvilluar operacione ushtarake individuale ose të përbashkëta me qëllim ruajtjen e paqes dhe sigurisë bazuar në Kartën e OKB-së[522]. Shumë dispozita ligjore të UNCLOS-it përgjithësisht pasqyrojnë dhënien e një sigurie më të madhe për zhvillimin e operacioneve ushtarake në det, ndërkohë që përpiqen të krijojnë një balancë ligjore ndërmjet interesave të shteteve bregdetare dhe atyre të shteteve të cilat zotërojnë interesa ushtarako-detare. Në këtë kontekst, është e rëndësishme të theksohet se SHBA-ja, e cila përfaqëson shtetin bregdetar, dhe njëkohësisht shtetin me interesa ushtarako-detare, e kundërshtoi nënshkrimin e UNCLOS-it jo për shkak se interesat e saj të sigurisë kombëtare nuk u mbrojtën mjaftueshëm nga kjo Konventë, por sepse kishte rezerva të mëdha lidhur me dispozitat ligjore të Pjesës XI mbi shtratin oqeanik[523]. Në kuadër të UNCLOS-it, neni 29 është dispozita që përcakton elementet ligjore mbi nocionin e anijes ushtarake dhe ofron një përkufizim të përgjithshëm mbi qëllimet e Konventës lidhur me këtë çështje. Kalimi tranzit dhe lundrimi përgjatë ujërave arqipelagjike konsiderohen norma ligjore të natyrës sensitive përsa i përket ndikimit të tyre të mundshëm mbi operacionet ushtarake, dhe njohja e të drejtave të anijeve ushtarake mbi kalimin tranzit në këto ujëra, me të njëjtin status me anijet civile, është konsideruar i rëndësishëm për shtetet me kapacitete të fuqishme detare[524]. Në mënyrë të ngjashme, njohja e të drejtës së lundrimit të lirë të anijeve ushtarake në ujërat ndërkombëtare, duke përfshirë edhe ZEE-në, ishin themelore në lidhje me pranimin në nivel botëror të regjimit të mësipërm juridik. UNCLOS pasqyron gjithashtu zhvillime të rëndësishme në fushën e të drejtës ndërkombëtare për arsye se këto zhvillime ligjore aplikohen për operacionet ushtarake gjatë kohës së paqes, e cila përfshin përgjegjësinë shtetërore për humbjet dhe dëmtimet të shkaktuara mbi shtetet bregdetare si pasojë e moszbatimit të ligjeve kombëtare të këtyre shteteve nga anijet e huaja ushtarake gjatë lundrimit në ujërat e tyre territoriale[525].

Ndër çështjet e shumta që mund të përdoren për të pasqyruar impaktin e të drejtës së detit mbi aktivitetet ushtarake dhe rrjedhimisht mbi marrëdhëniet ndërmjet shteteve të ndryshme me interesa detare, dy mund të konsiderohen si më të rëndësishmet. Çështja e parë ka lidhje me krijimin e regjimit të ZEE-së bazuar në normat juridike të UNCLOS-it. Problemi kryesor qëndron në faktin se pavarësisht se

[520] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 421.
[521] Nathanaili, *Krizat dhe Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 3-4.
[522] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 266.
[523] Borgerson, "The National Interests and the Law of the Sea," 22-27.
[524] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Nenet 39 dhe 53.
[525] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Nenet 31 dhe 236.

liria lundrimore, fluturimi i avionëve dhe aktivitetet e tjera të ligjshme të lidhura me veprimtarinë e anijeve ushtarake janë të shprehura në dispozitat ligjore mbi ZEE-në në UNCLOS (nenet 58 dhe 87), nuk është e qartë juridikisht nëse manovrat ushtarake dhe përdorimi i armatimit luftarak në këtë zonë konsiderohen të lejueshme bazuar në normat e Konventës. Për më tepër, duke marrë në konsideratë rëndësinë madhore që përfaqësojnë forcat e armatosura për interesat kombëtare të shteteve, nuk është e qartë se si kjo problematikë ligjore, e cila mund të shkaktojë kriza ndërkombëtare, do të zgjidhet në të ardhmen. Problemi i dytë lidhet me instalimin e pajisjeve elektronike vëzhguese në rajone të caktuara detare dhe oqeanike, siç është Sistemi Sonar i Zbulimit të SHBA-së, i cili është instaluar përgjatë shelfit kontinental të këtij shteti, në Detin e Veriut, si dhe në detin Mesdhe[526]. Këto pajisje mund të konsiderohen si *struktura* të cilat rrjedhimisht përfshihen brenda dispozitës ligjore të nenit 60 të UNCLOS-it, duke i dhënë të drejtë ekskluzive shtetit bregdetar të autorizojë ose jo ndërtimin dhe përdorimin e këtyre strukturave dhe instalimeve në ZEE, të cilat ndikojnë në ushtrimin e të drejtave të saj sovrane në këtë zonë. Duke marrë në konsideratë qëndrimin e ekspertëve, të cilët mendojnë se fuqitë e mëdha detare, pavarësisht të drejtës ndërkombëtare të detit që përgjithësisht e kundërshton instalimin e këtyre pajisjeve në ZEE-në e shteteve të huaja, do të vazhdojnë instalimin dhe përdorimin e pajisjeve elektronike detare monitoruese[527], mund të theksohet se kjo situatë krijon premisa për lindjen e konflikteve apo tensioneve midis shteteve.

Një numër shtetesh bregdetare e kanë bërë të qartë në organizmat ndërkombëtarë se stërvitjet dhe manovrat ushtarake të shteteve të huaja në ZEE-në e tyre, duke përfshirë edhe përdorimin e armatimit luftarak, janë të lejueshme vetëm kur jepet më parë pëlqimi nga ana e shtetit që zotëron juridiksion kombëtar mbi këtë zonë. Këto shtete bregdetare e mbështesin qëndrimin e tyre ligjor bazuar në nenin 301 të UNCLOS-it, e cila konsiderohet e paqartë dhe e interpretueshme nga shumë ekspertë ligjorë ndërkombëtarë. Bangladeshi, Brazili, India, Malajzia, Pakistani dhe Uruguaji janë pozicionuar ligjërisht në mbështetje të kësaj iniciative me anë të *Deklaratave* të paraqitura në OKB mbi nënshkrimin dhe ratifikimin e UNCLOS-it[528]. Këto interpretime ligjore janë kundërshtuar nga shtete si Franca, Italia, Holanda dhe Britania e Madhe, ndërsa SHBA-ja, i konsideron operacionet, stërvitjet dhe aktivitetet ushtarako-detare në ZEE dhe ujërat ndërkombëtare si të drejta legjitime në kontekstin e përdorimit të ligjshëm të oqeaneve[529]. Nën dritën e diversitetit që karakterizon zhvillimin e praktikave shtetërore lidhur me këtë çështje të rëndësishme, autorë të caktuar si Churchill dhe Lowe theksojnë se nuk ekziston një interpretim i përbashkët ligjor universal për dispozitat ligjore përkatëse të UNCLOS-it mbi përdorimin për qëllime ushtarake të ZEE-së, si dhe mungojnë normat ndërkombëtare zakonore të detit për të vërtetuar nëse ekzistojnë të drejta të pakufizuara mbi zhvillimin e operacioneve ushtarake në rajonin detar të ZEE-së[530].

Kjo problematikë ligjore e natyrës ndërkombëtare ndikon masivisht në krijimin e situatave konfliktuale midis shteteve dhe, duke marrë në konsideratë

[526] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 427.
[527] T. Treves, "Military installations, structures and devices on the sea bed," *74 AJIL,* (1980):808-857.
[528] UNDOALOS, United Nations Convetion on the Law of the Sea: Declarations, cited in Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 280.
[529] R.W. Roach and J.A. Smith, *Limits in the Sea: United States Responses to Excesive Maritime Claims*, No.112, (Washington D.C: U.S. Departament of State Bureau of Oceans and International Environmetal and Scientific Affairs, 9 March 1992), 411.
[530] Robin Churchill, 'The Impact of State Practice on the Jurisdictional Framework contained in the LOS Convention' in *Stability and Change in the Law of the Sea: The Role of the LOS Convention*, ed., A. Oude Elferink (Leiden: Nijhoff, 2005), 135.

përfshirjen e forcave të armatosura në këto situata, është e qartë se çfarë impakti mund të ushtrojë kjo e fundit mbi përkeqësimin e mosmarrëveshjeve ekzistuese ndërshtetërore. Rrjedhimisht, situata e ndërlikuar ligjore që ekziston në lidhje me përdorimin e ZEE-së për aktivitete të natyrës ushtarake mbështetur në të drejtën ndërkombëtare të detit, paraqitet problematike për fushën e MN. Në këtë kontekst, paqartësia e të drejtës ndërkombëtare të detit, e shprehur me anë të dispozitave normative të UNCLOS-it, ndikon negativisht jo vetëm në zhvillimin normal të aktiviteteve shtetërore në hapësirat ujore ndërkombëtare, por krijon premisa të rrezikshme për konflikte ndërshtetërore të cilat mund të përshkallëzohen në konflikte të armatosura midis shteteve. Zhvillimi i manovrave të përbashkëta ushtarake të flotës detare të Koresë së Jugut dhe SHBA-së në afërsi të kufirit detar të ujërave territoriale të Koresë së Veriut në vitin 2010, solli si pasojë jo vetëm zhvillimin e një sulmi ushtarak me nëndetëse që kjo e fundit ndërmori kundër flotës detare koreano-jugore duke shkatërruar anijet ushtarake dhe vrasjen e një numri detarësh koreano-jugorë, por njëkohësisht ndikoi drejt aktivizimit të menjëhershëm të sistemit ushtarak koreano-verior duke rrezikuar një konflikt të armatosur të përmasave ndërkombëtare, i cili vuri në lëvizje mekanizmat politiko-ushtarake të Koresë së Jugut, SHBA-së, Kinës, Japonisë, Rusisë dhe shteteve të tjera, të cilat mund të ishin të përfshira drejtpërsëdrejti ose indirekt në situatën konfliktuale konkrete[531].

Ekspertët ndërkombëtarë mendojnë se e drejta e detit, veçanërisht dispozitat ligjore të UNCLOS-it në lidhje me testimin e armëve konvencionale dhe bërthamore, dhe zhvillimin e manovrave ushtarake në ujërat ndërkombëtare dhe në ZEE-në, mund të shkaktojnë konflikte apo mosmarrëveshje ndërmjet shteteve të ndryshme. Ndërkohë që UNCLOS-i parashtron qartësisht konceptin ligjor se liria e lundrimit është plotësisht e zbatueshme dhe mbizotëron regjimin e ujërave ndërkombëtare dhe të ZEE-së (përjashtuar të drejtat ligjore të shtetit bregdetar në ZEE-në), ajo ka dështuar të qartësojë ligjërisht se çfarë nënkupton me konceptin *liri e lundrimit*, si dhe nëse efekti juridik i këtij nocioni shtrihet edhe mbi të drejtën e anijeve ushtarake për të zhvilluar stërvitje me armatim luftarak brenda këtyre zonave detare[532]. I vetmi element ligjor i pasqyruar në UNCLOS mbi problematikën e caktuar është neni 87(2), në të cilin theksohet se në rastet kur anijet ushtarake zhvillojnë stërvitje në ujërat ndërkombëtare që përfshin përdorimin e armatimit, atëherë gjatë ushtrimit të kësaj veprimtarie shtetet duhet të bëjnë kujdes për mos të cënuar interesat e shteteve të tjera në rajon. Po ashtu, gjatë zhvillimit të stërvitjes ushtarake në ujërat ndërkombëtare shtetet duhet të marrin në konsideratë dispozitat ligjore të Pjesës XII të UNCLOS-it mbi detyrimet e shteteve të flamurit për të siguruar mbrojtjen dhe prezervimin e mjedisit detar dhe burimeve natyrore oqeanike. Në këtë kontekst, duhet vënë në dukje që neni 301 mbi Përdorimin Paqësor të Oqeaneve, i cili detyron të gjitha shtetet t'i përmbahen kërcënimit ose përdorimit të forcës në kundërshtim me parimet e të drejtës ndërkombëtare të pasqyruara në Kartën e OKB-së gjatë përdorimit të oqeaneve, dhe neni 88, i cili shpreh rezervimin e shtratit oqeanik ekskluzivisht vetëm për ushtrimin e aktiviteteve të natyrës paqësore, janë konceptuar përgjithësisht si dispozita që lejojnë çdo veprimtari njerëzore me përjashtim të përdorimit të forcës në det[533]. Në këtë drejtim, fuqitë e mëdha me interesa detare, bazuar në praktikën ndërkombëtare, nuk

[531] "South Korean Naval Ship Sunk by North Korea," *The Telegraph,* accessed October 20, 2013, http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/southkorea/7619087/South-Korean-ship-sunk-by-crack-squad-of-human-torpedoes.html.
[532] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 427.
[533] B.A. Boczek, "Peaceful purposes provisions of the United Nationas Convention on the Law of the Sea," *20 ODIL,* (1989): 359-389.

duket se i konsiderojnë këto dispozita ligjore si kufizime apo mekanizma frenues lidhur me operacionet e tyre ushtarake nëpër oqeane.

Këto çështje bëhen më tepër problematike dhe të debatueshme në ZEE-në, në të cilën edhe pse shteti bregdetar zotëron të drejta të kufizuara sovrane, përsëri ekzistojnë mundësi të mëdha për shpërthim konfliktesh dhe mosmarrëveshjesh ndërshtetërore në rastet kur anije të huaja ushtarake kërkojnë të zhvillojnë manovra dhe stërvitje apo prova me armatim konvencional në afërsi të kufirit detar të ujërave territoriale të shtetit bregdetar. UNCLOS-i nuk parashtron qartësisht të drejtat dhe detyrimet e anijeve të huaja ushtarake gjatë zhvillimit të manovrave dhe qitjeve luftarake në ZEE-në e shteteve të tjera, duke krijuar rrjedhimisht mundësinë e keqinterpretimit ligjor të dispozitave përkatëse, të cilat bazuar në rëndësinë që paraqesin forcat ushtarake mbi ruajtjen e paqes dhe të sigurisë kombëtare të shtetit bregdetar, ndoshta bëhen shkak për rritjen e tensioneve dhe mosmarrëveshjeve ndërshtetërore. Megjithatë, në nenin 58 të UNCLOS-it theksohet se anijet e shteteve të huaja që zhvillojnë aktivitetet e tyre në ZEE duhet të marrin në konsideratë të drejtat dhe detyrimet e shtetit bregdetar në lidhje me këtë zonë detare. Në këtë rast ekziston një paqartësi e madhe se çfarë shtrirje kanë të drejtat ligjore të anijeve të huaja ushtarake brenda kuadrit ligjor të së drejtave legjitime të shtetit bregdetar mbi ZEE-në[534]. Pavarësisht se në nenin 59 të UNCLOS-it nënvizohet se konfliktet e kësaj natyre duhet të zgjidhen bazuar në konceptin e barazisë dhe drejtësisë duke marrë në konsideratë rrethanat përkatëse dhe rëndësinë që paraqesin këto aktivitete për interesat kombëtare të shteteve të përfshira në këtë situatë, përsëri përplasja e të drejtave ligjore që zotërojnë shtetet konkrete bazuar në regjimin juridik ndërkombëtar të detit vazhdon të mbetet një problematikë e natyrës juridike e cila mund të shkaktojë incidente apo kriza ndërshtetërore. Kjo vjen për arsye se në kuadër të zgjidhjes ligjore të kësaj çështjeje të ndërlikuar ndërshtetërore përfshihen një numër faktorësh praktikë si largësia e zhvillimit të manovrave ushtarake nga kufiri i ujërave territoriale të shtetit bregdetar, kohëzgjatja e stërvitjes luftarake, impakti i këtyre operacioneve mbi lundrimin e lirë të anijeve në ZEE, si dhe problemet ekologjike që mund t'i shkaktojnë mjedisit oqeanik dhe burimeve natyrore detare të zonës konkrete[535].

Një problem i mprehtë ligjor që mund të ndikoj në lindjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore, dhe si pasojë edhe në rrjedhën e zhvillimeve në MN, konsiderohet përmbajtja e dispozitës ligjore të UNCLOS-it mbi kalimin paqësor të anijeve të huaja ushtarake përgjatë ujërave territoriale të shteteve bregdetare. Në Pjesën II të Seksionit të 3-të të UNCLOS-it në të cilën trajtohet çështja e kalimit paqësor në ujërat territoriale, shpjegohet qartësisht se anijet e të gjitha shteteve gëzojnë të drejtën e kalimit paqësor. Pavarësisht se nenet 29 deri 32 të kësaj Konvente adresojnë disa problematika të cilat kanë të bëjnë me anijet ushtarake, ato nuk ndikojnë në të drejtën e kalimit paqësor. Rrjedhimisht, është e qartë se anijet ushtarake sipas UNCLOS-it gëzojnë të drejtën e kalimit paqësor, e cila mund të ushtrohet në të njëjtën mënyrë si edhe për anijet tregtare. Megjithatë, në Konventë ekzistojnë tre kufizime të rëndësishme ligjore lidhur me ushtrimin e të drejtës së kalimit paqësor të anijeve ushtarake në ujërat territoriale të shteteve të tjera. Sipas nenit 19, anijet ushtarake gjatë kalimit paqësor nuk duhet të përfshihen në veprimtari të cilat nuk konsiderohen paqësore. Dispozitat ligjore të UNCLOS-it pasqyrojnë një numër veprimtarish që nuk duhet të zhvillohen nga anijet ushtarake gjatë kalimit paqësor. Lidhur me këto kufizime, theksohet se anijet ushtarake nuk duhet të

[534] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 427.
[535] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 280.

zhvillojnë aktivitete që kërcënojnë paqen, rendin dhe sigurinë e shtetit bregdetar; nuk duhet të përdorin forcën ushtarake në dëm të shtetit bregdetar; nuk duhet të zhvillojnë stërvitje dhe manovra ushtarake; nuk duhet të zhvillojnë veprimtari në lidhje me mbledhjen e të dhënave të cilat vënë në pikëpyetje sigurinë e shtetit bregdetar; nuk duhet të kryejnë aktivitete propaganduese, kërkim shkencor dhe veprimtari që synojnë ndërhyrjen në sistemet e komunikimit dhe transmetimit të shtetit bregdetar, si dhe nuk duhet të lejojnë lëshimin ose uljen e mjeteve dhe pajisjeve ajrore ushtarake në anije[536].

Megjithatë, disa aspekte teknike të natyrës funksionale të anijes ushtarake, siç është përdorimi i radarit gjatë kalimit paqësor në ujërat territoriale të shtetit bregdetar, mbetet i paqartë ligjërisht. Në ditët e sotme radari konsiderohet një pajisje e domosdoshme për lundrimin e sigurt të anijeve, por mund të përdoret gjithashtu për qëllime të natyrës ushtarake[537]. Një tjetër shqetësim lidhur me anijet ushtarake është se në të drejtën ndërkombëtare të detit, duke përfshirë dhe UNCLOS-in, nuk ekziston asnjë normë ligjore apo koncept juridik që trajton çështjen ligjore të vetëmbrojtjes legjitime të anijeve ushtarake gjatë lundrimit të tyre paqësor në ujërat territoriale të një shteti të huaj[538]. Kjo çështje problematike doli në dritë pas sulmit terrorist kundër anijes ushtarake amerikane *USS Cole* gjatë qëndrimit të saj në portin e Aden-it në Jemen, në tetor të vitit 2000, si dhe kundërpërgjigjes së mëvonshme ligjore dhe ushtarake të SHBA-së për të siguruar anijet e saj gjatë lundrimit ose qëndrimit të tyre në ujërat e brendshme dhe territoriale të konsideruara nga ky shtet si të rrezikshme për sigurinë ndërkombëtare[539].

Kufizimi i dytë ligjor mbi kalimin paqësor i detyron anijet ushtarake të zbatojnë rregullat e shtetit bregdetar të cilat bazohen në konceptin juridik të nenit 21 të UNCLOS-it. Për më tepër, Konventa në nenin 30 qartëson se kur anijet ushtarake anashkalojnë zbatimin e këtyre ligjeve kombëtare, atëherë autoritetet shtetërore kanë të drejtë ta ndjekin jashtë ujërave territoriale këtë anije, e cila si pasojë e këtyre veprimeve humbet dhe të drejtën ligjore të kalimit paqësor. Kufizimi i tretë pasqyron detyrimin ligjor të nëndetëseve ushtarake për të lundruar në sipërfaqe gjatë lundrimit paqësor si dhe për të shfaqur flamurin e tyre kombëtar. Ekzistenca dhe interpretimi i këtyre dispozitave normative të së drejtës ndërkombëtare të detit mbi kalimin paqësor të anijeve ushtarake, mund të kthehet në një burim mosmarrëveshjesh, krizash dhe konfliktesh ndërshtetërore, veçanërisht ndërmjet shteteve të fuqishme si SHBA-ja dhe Rusia, anijet ushtarake të së cilave kanë shfaqur tradicionalisht tendenca për të mos i respektuar këto rregulla. Problematika e parë lidhur me këtë çështje i referohet aftësisë së shteteve bregdetare mbi interpretimin e dispozitave ligjore të kalimit paqësor për të përcaktuar juridikisht nëse prezenca e anijes së huaj ushtarake në ujërat e saj territoriale përbën kërcënim apo jo mbi rendin dhe sigurinë kombëtare, ose për të përcaktuar nëse aktivitetet e anijes konkrete gjatë lundrimit paqësor nuk janë të natyrës paqësore[540]. Për të krijuar një balancë ndërmjet të drejtave sovrane të shteteve bregdetare dhe detyrimit të tyre për të respektuar konceptin juridik të kalimit paqësor, duhet marrë në konsideratë aplikimi i një standardi objektiv gjatë interpretimit të nenit

[536] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 19(2).
[537] John Ashley and Micheal N. Schmitt, "The Law of the Sea and Naval Operations," 42 *Air Force Law Review* 119, (1997): 131.
[538] A.V. Lowe, "Self-Defence at Sea," in *The Non-Use of Force in International Law*, ed., William E. Butler, (Marinus Nijhoff, 1989), 185-202.
[539] Departament of Defense, USS Cole Commission (United States), *USS Cole Commission Report,* (Washington: Departament of Defense, 2001).
[540] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 269.

19 të UNCLOS-it lidhur me këtë çështje[541]. Por kjo çështje konsiderohet një detyrë e ndërlikuar, veçanërisht kur në nenin 19 përdoren terma të tillë si *propaganda kundër shtetit bregdetar*, e cila është e vështirë të përcaktohet dhe vlerësohet në mënyrë objektive kur interesat kombëtare vihen në diskutim.

Një tjetër problematikë ligjore për marrëdhëniet ndërshtetërore vlerësohet çështja nëse shtetet bregdetare këmbëngulin lidhur me autorizmin e dhënë ose lajmërimin që duhet të bëjnë anijet e huaja ushtarake përpara ushtrimit të së drejtës së kalimit paqësor në ujërat e tyre territoriale. Pavarësisht se kjo çështje u diskutua thellësisht në vitin 1982 gjatë zhvillimit të Konferencës UNCLOS III, ku shtete të ndryshme pjesëmarrëse e bënë të qartë nëpërmjet Deklarimeve Zyrtare se anijet e huaja ushtarake duhet të kërkonin autorizim përpara se të ushtronin të drejtën e kalimit paqësor në ujërat e tyre territoriale, përsëri zgjidhja e kësaj situate ligjore nuk u përfshi në dispozitat përkatëse të UNCLOS-it[542]. Ndër shtetet anëtare të UNCLOS-it që kërkojnë aplikimin e dhënies së autorizimit për anijet e huaja ushtarake të cilat duan të ushtrojnë të drejtën e kalimit paqësor, ose dhënien e njoftimit paraprak janë: Shqipëria, Algjeria, Kina, Kongo, Burma, Pakistani, Filipines, Rumania, Sri Lanka, Sudani, Siria, Vietnami, Jemeni, Kroacia, Danimarka, Estonia, India, Libia, Koreja e Jugut, etj[543]. Në fushën e MN ekzistojnë mendime apo qëndrime të ndryshme mbi interpretimin e dispozitave ligjore mbi kalimin paqësor të anijeve ushtarake. Nga njëra anë paraqiten shtete si Kina, Pakistani dhe India, të cilat u kërkojnë anijeve të huaja ushtarake të marrin me parë pëlqimin e shtetit bregdetar ose të lajmërojnë përpara hyrjes në ujërat e tyre territoriale, ndërsa nga ana tjetër kemi shtete si Franca, Gjermania, Italia dhe Holanda, të cilat theksojnë se kërkesat ligjore nga shtetet e mësipërme për dhënien e pëlqimit ose njoftimin paraprak lidhur me anijet ushtarake nuk janë konform dispozitave ligjore të UNCLOS-it dhe të drejtës ndërkombëtare në përgjithësi[544]. Kjo situatë konfliktuale e natyrës ndërkombëtare, sipas autorëve të caktuar, paraqet një ndarje pikëpamjesh strategjike dhe qëndrimesh politike midis Lindjes dhe Perëndimit, e cila, duke marrë në konsideratë fuqinë ushtarako-ekonomike në rritje të Kinës, dhe superfuqitë aktuale si SHBA-ja, paraqet mundësinë e lindjes së krizave politike apo ushtarake të shkallës ndërkombëtare në të ardhmen[545].

Duke patur parasysh problematikat dhe natyrën sensitive që paraqet çështja e kalimit paqësor të anijeve ushtarake, nuk është e papritur që shqetësime të ngjashme apo dhe probleme akute të karakterit ndërkombëtar mund të lindin dhe nga ushtrimi i të drejtës së kalimit tranzit të anijeve ushtarake nëpër ngushtica ndërkombëtare. Traktati i Montreuz (1936), i krijuar për të trajtuar rregullimin e çështjeve navigacionale në Ngushticën e Bosforit, pasqyron një iniciativë ligjore që adreson problemet lundrimore të anijeve ushtarake gjatë kalimit të tyre nëpër këtë ngushticë ndërkombëtare. Traktati konkret përfshin në dispozitat e tij ligjore rregulla specifike mbi kategorizimin e anijeve të ndryshme ushtarake që mund të lundrojnë përgjatë

[541] Gerald Fitzmaurice, "Some Results from the Geneva Conference on the Law of the Sea," *8 International and Comparative Law Quarterly 73,* (1959): 96-97.
[542] UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, *UNCLOS: Declarations Made upon Signiture, Ratification, Accession or Succession or Anytime Thereafter*, accessed September 23, 2013, www.un.org/Depts/los/convention_agreement/convetion_declarations.htm.
[543] Churchill, "The Impact of State Practice on the Jurisidictional Framework Contained in the LOS Convention," 112-113.
[544] Declaration by Germany (1994), Italy (1995), and the Netherlands (1996) in *UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, UNCLOS: Declarations Made upon Signature, Ratification, Accession or Succession or Anytime Thereafter*.
[545] Tim Stephens, *The Impact of the 1982 Law of the Sea Convention* (n53), 306.

Ngushticës së Bosforit në varësi të kapacitetit, madhësisë, shtetit dhe flamurit[546]. Pavarësisht kësaj, UNCLOS-i në nenin 38 qartëson se kalimi tranzit është një e drejtë universale që e gëzojnë të gjitha anijet, përfshirë dhe ato ushtarake, të cilat lundrojnë përgjatë ngushticave ndërkombëtare. Si rrjedhojë, duket se ekziston një konflikt i natyrës juridike midis dy traktateve. Një shtet i cili është njëkohësisht palë në të dy traktatet duhet të marrë në konsideratë liritë ligjore që ofron UNCLOS-i, dhe kufizimet ligjore që paraqet Traktati i Montreuz-it lidhur me kalimin tranzit të anijeve të tij në Ngushticën e Bosforit. Kjo situatë, sikurse ka ndodhur dhe në të shkuarën, mund të shkaktojë konflikte midis Turqisë që zotëron juridikisht ngushticën, dhe shteteve si Rusia, e cila kërkon të forcojë pozitat gjeostrategjike duke dalë nga Deti i Zi në drejtim të hapësirës detare të Mesdheut. Rëndësia e nocionit të kalimit tranzit u pasqyrua në 2014, gjatë konfliktit ruso-ukranias lidhur me aneksimin e Krimesë. Si pasojë e pushtimit të rajonit ukrainas të Krimesë nga ana e forcave të armatosura ruse në mars 2014, kryeministri turk Erdogan deklaroi zyrtarisht se mund ta bllokonte kalimin tranzit në Ngushticën e Bosforit për anijet ruse, si nje kundërpërgjigje të shkeljes së sovranitetit të Ukrainës. Kjo mund të rezultonte në një konflikt politik dhe ushtarak mes dy vendeve, të cilat kanë interesa të mëdha strategjike në rajon.

Një element i rëndësishëm për shmangien e konflikteve ndërshtetërore në lidhje me kalimin tranzit të anijeve ushtarake në ngushticat ndërkombëtare, paraqet çështja se çfarë nënkuptohet me termin *lundrim normal* (nomal mode) i këtyre anijeve sipas nenit 39 (c), dhe se mundet që lundrimi normal i anijeve ushtarake, duke konsideruar natyrën e tyre specifike, të paraqesë kërcënim për sigurinë kombëtare të shteteve bregdetare që kufizojnë ngushticën konkrete. Në mungesë të sqarimit të kësaj problematike nga e drejta e detit, shumë aktorë të sistemit ndërkombëtar në raste të caktuara kanë marrë në konsideratë vendimin e GJND-së mbi *Procesin e Kanalit të Korfuzit*, në të cilën trupi gjykues theksonte se lundrimi i anijeve britanike nëpër ngushticë, me personelin ushtarak në gatishmëri të plotë dhe të vendosur në poste luftarake, me armatim gati për luftim, duke patur parasysh edhe tensionet ekzistuese ndërmjet Shqipërisë dhe Britanisë së Madhe në atë kohë, përsëri pasqyronte një kalim tranzit legjitim[547]. Megjithatë, mënyra e lundrimit të anijeve ushtarake britanike e mbështetur nga GJND-ja si një kalim tranzit legjitim, është shumë e debatueshme nëse mund të aplikohet në të gjitha rastet e lundrimit tranzit të anijeve ushtarake[548]. Kjo situatë parashtrohet veçanërisht për anijet ushtarake moderne, të cilat zotërojnë kapacitete për lëshimin e raketave luftarake në kohë rekord, ngritjen dhe uljen e avionëve dhe helikopterëve, përdorimin e radarëve dhe sonarëve ushtarakë të sofistikuar, si dhe përdorimin e pajisjeve moderne të identifikimit dhe zbulimit të mjeteve mbrojtëse të instaluara në thellësi të ujërave detare të ngushticës. Të gjithë elementet e mësipërme të natyrës juridike mbeten të pasqaruara mirë (ose të patrajtuara) nga dispozitat ligjore të UNCLOS-it, duke rritur mundësinë për keqinterpretim të situatave të ndryshme konfliktuale në lidhje me kërcënimin e paqes, sigurisë dhe rendit të shteteve bregdetare kufizuese të ngushticave nga njëra anë, dhe shteteve, anijet ushtarake të së cilave janë duke ushtruar të drejtën e kalimit tranzit.

Disa ngushtica ndërkombëtare paraqesin rëndësi të veçantë për shkak të vendndodhjes strategjike që zotërojnë, duke rritur ndjeshmërinë e shteteve lidhur me kufizimet ligjore të cilat mund të vendosen mbi kalimin tranzit të anijeve të tyre në këto ngushtica. Në rastin e Ngushticës Veriperëndimore që përshkron ishujt e

[546] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 271.
[547] International Court of Justice: Corfu Channel *(United Kingdoom v Albania), ICJ Rep 4*, (1949): 31.
[548] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 273.

Arqipelagut Arktik Kanadez, Kandaja ka vendosur një numër kufizimesh ligjore mbi anijet e huaja ushtarake të cilat lundrojnë përmes kësaj ngushtice[549]. Ndërsa shumë prej këtyre kritereve kufizuese nuk aplikohen për anijet me imunitet, një shqetësim të madh për Kanadanë paraqesin nëndetëset bërthamore që lundrojnë përmes ngushticës së saj. Në rast se statusi i kësaj ngushtice do të konsiderohet në të ardhmen ligjërisht ndërkombëtare, atëherë nëndetëset bërthamore në bazë të UNCLOS-it mund të lundrojnë nën sipërfaqen detare; por nëse ujërat e ngushticës do të vazhdojnë të karakterizohen si ujëra të brendshme kanadeze, lundrimi i nënujshëm i nëndetëseve është i palejueshëm[550]. Kjo çështje e natyrës ndërkombëtare vazhdon të jetë ende e pazgjidhur ligjërisht dhe praktikisht, duke krijuar tensione diplomatike të shpeshta midis Kanadasë dhe SHBA-së, si dhe midis Kanadasë dhe BE-së.

Konflikte të ngjashme ka patur edhe përgjatë zonës bregdetare veriore të Oqeanit të Arktikut që ndodhet nën juridiksionin e Rusisë, në të cilën nëndetëse të SHBA-së janë raportuar të kenë ndërmarrë lundrime të nënujshme gjatë periudhës së Luftës së Ftohtë[551]. Konflikte të tjera ndërshtetërore janë pasqyruar edhe si pasojë e vendimit të Jemenit për të mos lejuar anijet e huaja ushtarake të lundrojnë përmes ngushticës ndërkombëtare të Bab el Mandeb, pa marrë më parë autorizimin apo dhënien e pëlqimit nga ana e këtij shteti[552]. Nga ana tjetër, Irani kërkon që vetëm shtetet anëtare të UNCLOS-it kanë të drejtën e ushtrimit të kalimit tranzit përmes Ngushticës së Hormuzit, duke shkaktuar reagimin e SHBA-së, e cila për një kohë të gjatë kundërshtonte ratifikimin e kësaj Konvente[553]. Është intersant fakti që edhe shtete si Suedia dhe Danimarka kërkojnë që Ngushticat e Balltikut, përfshirë Ngushticën e Oresundit, të rregullohen nga konventat ndërkombëtare historike të atij rajoni, të cilat parashtrojnë taksimin e anijeve ushtarake që lundrojnë përgjatë ngushticave konkrete[554].

Ne fushën e MN ekzistojnë dy pikëpamje të ndryshme lidhur me ndikimin që ushtron e drejta e detit mbi konfliktet e armatosura apo krizat ndërkombëtare. Pikëpamja e parë, e mbështetur nga pjesa më e madhe e aktorëve të MN, pasqyron mendimin se përdorimi i forcës ushtarake në ditët e sotme mund të autorizohet ligjërisht vetëm nga Këshilli i Sigurimit apo Asambleja e Përgjithshme e OKB-së, bazuar në Rezolutën *Të Bashkuar për Paqe,* ose ndryshe mbështetur në të drejtën e trashëguar zakonore *të vetëmbrojtjes,* e konceptuar juridikisht në nenin 51 të Kartës së OKB-së. Pikëpamja tjetër, pavarësisht legjitimitetit të përdorimit të forcës në MN, pasqyron mendimin se kur përdorimi i forcës është i një shkalle të madhe atëherë konfliktet e armatosura duhet të rregullohen nga e drejta e luftës dhe e neutralitetit[555]. Të dhëna të cilat mbështesin të dy pikëpamjet konkrete mund të gjenden lehtësisht në praktikën botërore. Gjatë luftës Iran-Irak (1980-1988), SHBA-ja përdori gjuhën e të drejtës tradicionale të luftës për të përshkruar të drejtat dhe detyrimet e palëve të përfshira në konflikt. Nga ana tjetër, për një situatë të ngjashme konflikti të armatosur,

---

[549] Donald R. Rothwell, The Canadian-US Northwest Passage Dispute: A reassessment, *26 Cornell International Law Journal*, (1993): 331-372.
[550] Roach and Smith, *Limits in the Sea: United States Responses to Excesive Maritime Claims*, 339-353.
[551] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 273.
[552] Roach and Smith, *Limits in the Sea: United States Responses to Excesive Maritime Claims*, 289-299.
[553] UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, UNCLOS: Declaration from Iran; an assertion which was strongly rejected by the United States, cited in Roach and Smith, *Limits in the Sea……*, 312.
[554] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 274.
[555] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 422.

Britania e Madhe shmangu në mënyrë të kujdesshme normat e të drejtës së luftës duke iu referuar plotësisht të drejtave që shtetet e përfshira në konfliktin e armatosur zotërojnë sipas nenit 51 të Kartës së OKB-së[556]. Kjo situatë ligjore paraqet një rëndësi të veçantë mbi ndikimin që ushtron e drejta ndërkombëtare e detit mbi zhvillimet ushtarake dhe marrëdhëniet ndërshtetërore në përgjthësi. Për shembull, bazuar në të drejtën tradicionale të luftës e të neutralitetit palët e përfshira në konflikt kanë të drejtën që vazhdimisht të ndalojnë dhe kontrollojnë të gjitha anijet e shteteve neutrale për të kapur dhe sekuestruar ngarkesë kontrabandë ose vetë anijet, ndërsa sipas nenit 51 të Kartës së OKB-së, palët ndërluftuese zotërojnë vetëm të drejtën për të ndaluar dhe kontrolluar anijet të cilat dyshohen mbi baza të logjikshme dhe të besueshme për transportin e paligjshëm të armatimit të shteteve kundërshtare duke mos i bllokuar këto anije por thjesht duke i detyruar të ndryshojnë destinacion[557].

Normat ligjore të së drejtës ndërkombëtare, të cilat parashikojnë të drejtën e shteteve për përdorimin e forcës apo *ius ad bellum*, mund të ndahen në dy kategori. Në kategorinë e parë përfshihen normat ligjore që kontrollojnë përdorimin e forcës ushtarake nga shtete të caktuara ose nga një numër shtetesh që veprojnë bazuar në iniciativën e vet. Pavarësisht faktit nëse veprimet e armatosura i ndërmarrin shtete të veçanta apo një grup shtetesh, ky koncept juridik është perceptuar si përdorim i njëanshëm i forcës[558]. Nga ana tjetër, ekzistojnë norma ligjore që përcaktojnë nocionin lidhur me përdorimin e forcës nga organizata ndërkombëtare të autorizuara, siç janë OKB-ja apo NATO. Në këtë rast, normalisht kemi të bëjmë me përdorimin e përbashkët të forcës, sepse ai rrjedh nga vendimi kolektiv i një organi të autorizuar në mënyrë të ligjshme. Si rregull, këto veprime të armatosura përfshijnë një numër shtetesh, siç ndodhi në rastin e operacionit ushtarak shumëkombësh kundër Irakut në vitin 1981, dhe kundër pushtimit të Kuvajtit në vitin 1990, por që në thelb kemi të bëjmë me përdorimin e forcës në emër të të gjitha shteteve në mbështetje të qëllimeve të përbashkëta të bashkësisë ndërkombëtare. Kështu, dallimi ndërmjet përdorimit të *njëanshëm* dhe *kolektiv* të forcës nuk qëndron te numri, por te autoriteti dhe qëllimi për përdorimin e kësaj force[559]. Pavarësisht numrit të shteteve të përfshira, rasti i parë shpreh një situatë që rrjedh si pasojë e një vendimi të njëanshëm dhe synon arritjen e qëllimeve të shtetit ose shteteve vepruese, ndërkohë që i dyti pasqyron situatën mbi marrjen e një vendimi nga ana e një organizate ndërkombëtare të autorizuar dhe legjitime dhe ndërmerret në interes të bashkësisë ndërkombëtare në tërësi.

Pas Luftës së Dytë Botërore, veçanërisht pas përfundimit të Luftës së Ftohtë, kanë qenë të shumta rastet në të cilat forcat detare të shteteve anëtare të OKB-së janë përdorur për qëllime të caktuara në kuadër të zhvillimeve politike dhe ushtarake në fushën e MN. Në vitin 1966, Britania e Madhe u autorizua nga Këshilli i Sigurimit me anë të Rezolutës 221, të vendoste një bllokadë detare për portin e Beiras (ish-qytet portugez), në mënyrë që të ndalej transportimi i naftës në drejtim të Rhodezisë në mbështetje të regjimit diktatorial të Smith-it. Anijet greke *Joanna V* dhe *Manuela,* të cilat tentuan të thyenin bllokadën detare ishin subjekt i përdorimit të forcës ushtarako-detare të flotës britanike duke u ndaluar dhe penalizuar, ndërsa mbi anijen franceze *Artois* anijet ushtarake britanike përdorën fuqinë e armatimit luftarak për ta detyruar

[556] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 422.
[557] US State Department, *Special Report No.166. US Policy in the Persian Gulf,* (Washington DC: US Government, 1987); Shih dhe International Court of Justice: Nicaragua Case (1986) *ICJ Report 12,* 112.
[558] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 404.
[559] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 405.

të kthehej mbrapa, duke zbatuar plotësisht rregullat e bllokadës detare[560]. Vetëmbrojtja, e cila u lejon shteteve të kërcënuara nga sulmet e armatosura të shteteve të tjera të përdorin forcën ushtarake në proporcion me shkallën e kërcënimit për të shmangur rrezikun konkret, praktikisht konsiderohet themeli i legjitimitetit mbi përdorimin e forcës ushtarake në det. Çështja juridike e vetëmbrojtjes është pasqyruar mjaft mirë në vitin 1982, gjatë konfliktit ushtarak detar të ishullit të Falklandit midis Argjentinës dhe Britanisë së Madhe. Pas ripushtimit të ishullit dhe dëbimit të forcave ushtarake të Argjentinës, Britania e Madhe për të mbrojtur forcat detare dhe ishujt nën sovranitetin e saj, krijoi një zonë ekskluzive oqeanike me rreze 200 milje detare, në të cilën anijet ushtarake dhe qeveritare argjentinase nuk lejoheshin të hynin. Përcaktimi i kësaj zone detare shmangte nevojën për të vlerësuar saktësisht nëse anijet ose avionët argjentinas paraqesnin faktikisht kërcënim apo jo për ishullin e Falklandit dhe flotën ushtarake britanike. Formimi i kësaj zone detare u mbështet juridikisht në nenin 51 të Kartës së OKB-së mbi vetëmbrojtjen, që konkretisht i referohej mbrojtjes së ishujve të kontestuar dhe forcave detare britanike. Rrjedhimisht, kur anija ushtarake argjentinase *General Belgrano* u konsiderua sipas britanikëve një kërcënim për ishujt Falkland gjatë lundrimit të saj pranë zonës ekskluzive oqeanike të përcaktuar më parë, atëherë u sulmua nga forcat e saj detare dhe si pasojë u shkatërrua plotësisht[561]. UNCLOS-i nuk përmban dispozitë ligjore mbi krijimin e zonave të tilla detare por zona ekskluzive oqeanike përreth ishullit Falkland përgjithësisht është respekuar nga komuniteti ndërkombëtar[562].

Kapaciteti i OKB-së për të ndërhyrë në çështje të cilat konsiderohen kërcënim për paqen dhe sigurinë ndërkombëtare në përgjithësi, dhe për sigurinë detare në veçanti, konsiderohet një zhvillim i rëndësishëm për të drejtën ndërkombëtare të detit të periudhës së pas viteve 1945. Mandati i Këshillit të Sigurimit për menaxhimin e çështjeve të tilla themelore pasqyrohet në Kapitullin VII të Kartës së OKB-së. Në rastet kur Këshilli i Sigurimit vendos se ngjarje të caktuara të natyrës globale përbëjnë kërcënim për sigurinë dhe paqen ndërkombëtare, mbështetur në nenet 40, 41 dhe 42 të Kartës së OKB-së, ky institucion mund të formulojë rezoluta në të cilat parashtrohen rekomandime apo norma ligjore për trajtimin e këtyre problematikave. Masat e marra, përjashtuar ushtrimin e forcës ushtarake, janë të shprehura në nenin 41 dhe mund të përfshijnë masa të karakterit mbrojtës detar, siç është ushtrimi i sanksioneve tregtare të zbatura në hapësirat detare dhe oqeanike. Në mënyrë të ngjashme, neni 42 i Kartës së OKB-së autorizon marrjen e masave që lejojnë përdorimin e forcës dhe bllokadën ushtarake, të cilat përfshijnë edhe operacionet ushtarako-detare në rajone të ndryshme oqeanike[563]. Në të dyja rastet, forcat detare të shteteve anëtare të OKB-së mund të përfshihen në ushtrimin dhe zbatimin e normave juridike të pasqyruara në rezolutat e Këshillit të Sigurimit. Ndërkohë që disa prej sanksioneve të natyrës detare janë ndërmarrë nga Këshilli i Sigurimit para viteve 1990, pjesa më e madhe e praktikës ligjore të OKB-së mbi këtë çështje është zhvilluar pas përfundimit të Luftës së Ftohtë dhe kryesisht në lidhje me konfliktet e armatosura në Irak (1990-2003), në ish-Republikën Jugosllave (1992-1993)[564], si dhe në Haiti (1994). Rasti i konfliktit të

[560] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 423.
[561] "UK Parliamentary Debates" (Hansard), *House of Commons, 6th Series,* Vol.21, Col.1045, 7 April 1082.
[562] G.K. Walker, "State Practice following World War II, 1945-1990," in *Targeting Enemy Merchant Shipping,* ed., R.J. Grunawalt (New Port Rhode Island, US Naval War College, 1993), 121-122.
[563] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 276.
[564] "UN Security Council Resolution 787" (1992), (12); "UN Security Council Resolution 820" (1993) (22).

armatosur të Irakut paraqet një rëndësi të madhe lidhur me ndikimin e normave ndërkombëtare të detit në zhvillimin e situatave të krizave dhe konflikteve luftarake në kontekstin e MN, për arsye se pasqyrojnë për të parën herë pas periudhës së Luftës së Ftohtë fuqinë e efektshme dhe superiore të normave të Kartës së OKB-së.

Zbatimi i masave të sigurisë detare në Gjirin Persik gjatë viteve 1990, mbështetur në dispozitat ligjore përkatëse të Kartës së OKB-së, mundësuan përmbushjen me sukses të sanksioneve ekonomike kundër Irakut duke bllokuar transportin detar të naftës irakiane drejt vendeve të tjera. Këto masa përmbanin një dimension të gjerë juridik të natyrës detare. Në këtë kontekst, Rezoluta 665 (1995) e Këshillit të Sigurimit shprehet se....*u bëhet thirrje shteteve anëtare që bashkëpunojnë me qeverinë kuvajtiane, të cilat kanë forca detare në rajon, që nën autoritetin e Këshillit të Sigurimit, të përdorin masat e nevojshme për të ndaluar të gjitha anijet të cilat hyjnë dhe dalin në rajonin detar në mënyrë që të inspektohen dhe të verifikohet ngarkesa dhe destinacioni i tyre, dhe të sigurohet zbatimi i dispozitave përkatëse të parashtruara në Rezolutën 661*. Rezoluta e mësipërme, përbënte bazën ligjore për zbatimin e operacioneve të mandatuara nga OKB-ja kundër transportit të paligjshëm detar dhe anijeve të cilat lundronin në afërsi të bregdetit irakian, duke përfshirë Detin e Kuq dhe Gjirin Persik, për rreth 13 vjet. Në raste të caktuara numri i përgjithshëm i forcave detare të shteteve anëtare të OKB-së, të cilat u përfshinë në operacionet detare për zbatimin e sanksionave ekonomike kundër Irakut, arriti në 95 anije ushtarake nga 18 shtete të ndryshme anëtare të OKB-së[565]. Një tjetër shembull mbi autorizimin ligjor të dhënë nga OKB-ja për zhvillimin e operacioneve ndërkombëtare detare, lindi lidhur me çështjen problematike të armëve bërthamore dhe shqetësimin nga Këshilli i Sigurimit në përpjekje për të ndaluar shpërndarjen e këtyre armatimeve të dëmtimit në masë. Pas zhvillimit të provave bërthamore nga Korea e Veriut në vitin 2006, Këshilli i Sigurimit krijoi Rezolutën 1718, e cila vendosi kufizime mbi anijet e shteteve anëtare të OKB-së për të furnizuar apo transportuar materiale të caktuara ushtarake dhe teknologji mbi krijimin e armëve bërthamore drejt këtij shteti[566].

Në vitin 2009, pas incidentit lidhur me lëshimin e një rakete bërthamore të paaktivizuar në Detin e Japonisë nga Koreja e Veriut, e cila shkaktoi një shkallë të madhe shqetësimi në gjirin e komunitetit ndërkombëtar përsa i përket kapacitetit bërthamor të Koresë së Veriut, Këshilli i Sigurimit rriti numrin dhe efikasitetin e sanksioneve kundër këtij shteti[567]. Rezoluta 1874 (2009) e krijuar për këtë qëllim, i mandatoi shtetet anëtare që jo vetëm të ndërmerrnin masa kundër anijeve të tyre që përfshiheshin në tregti të paligjshme me Korenë e Veriut, por me pëlqimin e shtetit të flamurit anijet ushtarake të OKB-së mund të inspektonin anije të huaja në ujërat ndërkombëtare në rast se zotëronin të dhëna të besueshme se këto anije mbartnin ngarkesë të ndaluar ligjërisht[568]. Shtetet e flamurit të cilat nuk lejonin inspektimin e anijeve të tyre gjatë lundrimit në ujërat ndërkombëtare, duhet t'i urdhëronin këto anije të lundronin drejt porteve kombëtare në mënyrë që autoritetet shtetërore të kryenin inspektime dhe kontrolle përkatëse. Efekti i këtyre masave të OKB-së, rrjedhimisht u jep të drejtën ligjore shteteve anëtare të kësaj organizate të zbatojnë në mënyrë të kufizuar konceptin ligjor të së drejtës së vizitës (*right of visit*) të parashtruar juridikisht në nenin 110 të UNCLOS-it.

---

[565] Rob McLaughin, "United States Mandated Naval Interdiction Operations in the Territorial Sea," 51 *International and Comparative Law Quarterly 249* (n 123), (2002): 261.
[566] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 277.
[567] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 277.
[568] "UN Security Council Resolution 1874" (2009), (12).

Në këtë kontekst, është e qartë se normat ligjore të natyrës detare të formuluara nga Këshilli i Sigurimit mund të shkaktojnë një impakt të rëndësishëm në marrëdhëniet ndërshtetërore në kuadër të sistemit ndërkombëtar. Kufizimi i tregtisë detare për shtete të ndryshme lidhur me ngarkesat që janë subjekt i sanksioneve të OKB-së kundër Koresë së Veriut dhe veçanërisht Irakut, i cili zotëron dhe një pjesë të konsiderueshme të rezervave botërore të naftës, ka shkaktuar humbje financiare për shtetet, duke sjellë si rrjedhojë jo vetëm ndryshimin e politikave ekonomike të shteteve konkrete, por në disa raste edhe shkeljen e embargos dhe krijimin e tensioneve ndërshtetërore. Rasti i luftës civile në Siri e pasqyron mjaft mirë këtë situatë të ndërlikuar mosmarrëveshjesh ndërkombëtare, duke nxjerrë në dritë kontraditat midis aleancës SHBA-BE, të cilat kërkojnë zbatimin e sanksioneve të fuqishme ekonomiko-politike dhe ndërhyrje ushtarake kundër Sirisë, dhe Rusisë, e cila nuk e respekton vendimin e shteteve të tjera duke thyer embargon dhe furnizuar me armatim ushtrinë dhe autoritetet qeveritare siriane. Nga ana tjetër, probleme të mprehta politike ka krijuar dhe prezenca e normave dhe rezolutave të caktuara të OKB-së, të cilat kufizojnë konceptin ligjor të lirisë së lundrimit në ujërat ndërkombëtare, të promovuara fuqishëm nga UNCLOS dhe e drejta zakonore e detit, duke krijuar hapësira për mosmarrëveshje midis shteteve përsa i përket kontrollit dhe bllokimit të anijeve të tyre që shpeshherë ndalohen padrejtësisht nga anijet ushtarake të shteteve me ndikim të madh ndërkombëtar siç janë SHBA-ja, Britania e Madhe, etj.

Në vitin 2003, duke marrë parasysh zhvillimet ndërkombëtare lidhur me terrorizmin dhe përdorimin e armëve bërthamore, Presidenti Bush i propozoi Këshillit të Sigurimit krijimin e një rezolute për adresimin e problematikave të mësipërme. Këshilli i Sigurimit u kundërpërgjigj duke formuluar Rezolutën 1540 (2004)[569]. Rezoluta parashtron një numër masash që duhet të ndërmerren nga shtetet për të luftuar përdorimin dhe shpërndarjen e armëve të dëmtimit në masë (bërthamore, kimike dhe biologjike), duke përfshirë dhe transportin e tyre detar, të cilat konsiderohen kërcënim për paqen dhe sigurinë ndërkombëtare. Rezoluta i bën thirrje shteteve të mos mbështesin aktorë joshtetërorë të cilët merren apo kërkojnë të dhëna mbi armët e dëmtimit në masë (ADM), dhe të ndërmarrin masa për të parandaluar krijimin e këtyre armëve brenda territorit të tyre. Po ashtu, Rezoluta 1540 (2004) thekson se *mbështetur në autoritetet ligjore kombëtare, legjislacionin e brendshëm dhe të drejtën ndërkombëtare, shtetet duhet të bashkëpunojnë për të ndërmarrë masa parandaluese mbi trafikimin e paligjshëm të armëve bërthamore, kimike dhe biologjike, mënyrat e tyre të transportit dhe materialeve që kanë lidhje me këto armatime*[570]. Kjo Rezolutë paraqet një rëndësi relative dhe për të drejtën ndërkombëtare të detit dhe ndikimin e saj në marrëdhëniet dhe politikat ndërmjet shteteve të ndryshme jo vetëm sepse mbi 90% e lëvizjeve të ngarkesave në botë kryhet nëpërmjet transportit detar, por dhe se duke marrë parasysh madhësinë dhe strukturën e ndërlikuar që pasqyrojnë anijet transoqeanike në ditët e sotme, mund të konsiderohet relativisht e lehtë transporti dhe fshehja e ADM-së në brendësi të këtyre anijeve. Detyrimi kryesor që kjo Rezolutë parashtron është obligimi i shteteve që të bashkëpunojnë konform të drejtës ndërkombëtare dhe veçanërisht Konventës SUA (1988) dhe UNCLOS-it (1982), për të parandaluar transportin detar dhe tokësor të jashtëligjshëm të armëve biologjike e kimike dhe aktivitetin e ADM-së.

Roli i Këshillit të Sigurimit të OKB-së mbi të drejtën e detit ka marrë një rëndësi të madhe veçanërisht pas fundit të Luftës së Ftohtë dhe sulmeve terroriste në

[569] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 278.
[570] "UN Security Council Resolution 1540," (2004), (10).

Washington dhe New York në vitin 2001. Gjatë periudhës së pas Luftës së Ftohtë, kontributi kryesor i Këshillit të Sigurimit ka qenë autorizimi mbi ndërmarrjen e një sërë masash në lidhje me ndalimin dhe inspektimin e anijeve për të siguruar zbatimin e rezolutave të detyrueshme, të cilat parashtrojnë norma mbi vendosjen e embargos apo parandalimin e transportit detar të ngarkesave të paligjshme drejt shteteve shkelëse të ligjit[571]. Këshilli i Sigurimit autorizoi masa të tilla mbështetur në Kapitullin VII të Kartës së OKB-së lidhur me Luftën e Gjirit Persik (1991), konfliktin e armatosur në Afganistan (2001)[572], për luftën në Jugosllavi (1991-1993), në Haiti (1993-1994), si dhe luftën civile në Sierra Leone (1997)[573]. Për shkak të natyrës sensitive të këtyre operacioneve ushtarake të karakterit ushtarak, embargot, zbatimi i sanksioneve, si dhe ndalimi dhe inspektimi i anijeve të dyshuara për shkelje ligjore, janë zhvilluar nga forcat ushtarako-detare nën autoritetin e OKB-së.

Gjatë veprimtarisë së tij për të ruajtur paqen dhe sigurinë ndërkombëtare, Këshilli i Sigurimit ka vepruar mbështetur në parimet ekzistuese të së drejtës ndërkombëtare dhe asaj të detit[574]. Këshilli i Sigurimit gjatë implementimit të rezolutave të saj u ka bërë vazhdimisht thirrje shteteve anëtare të vepronin bazuar në të drejtën ndërkombëtare për të zbatuar rregullat e sanksioneve detare. Në Rezolutën 1540 (2004), Këshilli u kërkonte shteteve parandalimin dhe penalizimin e transportit detar të ADM-së dhe sistemit të shpërndarjes së tyre për aktorët joshtetërorë, por nuk autorizonte ndalimin dhe bllokimin e anijeve të huaja në ujërat ndërkombëtare nga forcat detare nën autoritetin e OKB-së. E njëjta qasje u zbatua edhe për Rezolutën 1718 (2006) mbi transportin detar të ngarkesave të caktuara, e cila erdhi si pasojë e provave bërthamore të Koresë së Veriut. Masat e Këshillit të Sigurimit kundër piraterisë ndërkombëtare në ujërat bregdetare të Somalisë kanë treguar jo vetëm kapacitetin e OKB-së për të trajtuar këtë problematikë, por edhe impaktin e këtyre nismave mbi aspekte të së drejtës ndërkombëtare të detit, si dhe për konceptin ligjor të piraterisë të pasqyruar në nenet 100 deri 107 të UNCLOS-it[575]. Në këtë kontekst, është e rëndësishme të theksohet se në Rezolutën 1851 (2008) bëhet e qartë se operacionet detare kundër piraterisë duhet të zhvillohen konform të drejtës ndërkombëtare humanitare, duke aplikuar dispozitat ligjore përkatëse të së drejtës së detit dhe normave ndërkombëtare humanitare të zbatueshme për këto lloj operacionesh dhe misionesh detare.

Lufta e Gjirit Persik (1980-1988) midis Irakut dhe Iranit nxori në dritë shumë problematika ligjore përsa i përket përdorimit të forcës ushtarake. Një prej shqetësimeve kryesore ishte lidhur me përdorimin e forcës në mbrojtje të anijeve të huaja. Gjatë muajve të fundit të konfliktit, kur sulmet kundër anijeve të shteteve neutrale u përshkallëzuan, pronarët e anijeve filluan të regjistronin anijet e tyre duke përdorur flamurin e Britanisë së Madhe dhe SHBA-së në mënyrë që të siguronin mbrojtje detare nga anijet e tyre të luftës të dislokuara në Gjirin Persik. Kjo praktikë, e cila mund të krijonte implikime seroize ushtarake dhe politike në rast se do të vazhdonte në shkallë të gjerë, nxori në dritë problematika mbi lidhjen e vërtetë faktike ndërmjet anijes dhe shtetit të flamurit, si dhe mbi të drejtën apo detyrën e anijeve

[571] Natalie Klein, *Maritime Security and the Law of the Sea*, (Oxford: Oxford Univers. Press, 2010), Kap.6.
[572] M.J. Valencia, *The Proliferation Security Initiative: Making Waves in Asia*, (Adelphi Papers, 2005), 34.
[573] Jon M Van Dyke, Perspective: Balancing Navigational Freedom with Environmental and Security Concerns, *Colorado Journal of International Environmental Law & Policy* (Yearbook) 19, (2003), 25.
[574] Rob McLaughin, "United Nations Naval Peace Operations in the Territorial Sea," 260-264.
[575] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 263.

ushtarake për të mbrojtur anijet tregtare të shteteve të tjera nga sulmet e palëve ndërluftuese. Kjo çështje shqetësuese vazhdon të mbetet ende e pazgjidhur ligjërisht për arsye se dispozitat e UNCLOS-it nuk përmbajnë elemente rregulluese mbi këtë vakum ligjor, ndërsa Konventa e OKB-së mbi Kushtet e Regjistrimit të Anijeve (1986), e krijuar posaçërisht për t'i dhënë zgjidhje juridiskionit ligjor për çështjen konkrete ende nuk ka hyrë në fuqi për shkak të mosmarrëveshjeve ndërshtetërore të natyrës ekonomike e politike. Situata konkrete ka ndikuar drejt lindjes së tensioneve dhe fërkimeve diplomatike ndërmjet shteteve si Panamaja, Liberia dhe Qipro, të cilat lejojnë regjistrimin dhe mbajtjen e flamurit të tyre për anijet e huaja pavarësisht se nuk ekziston asnjë lidhje fizike apo ligjore midis shtetit në fjalë dhe anijes, dhe shteteve si Gjermania, Britania e Madhe, Japonia dhe SHBA-ja, të cilat tradicionalisht nuk kanë favorizuar transferimin e anijeve të tyre tregtare në regjistrat e hapur detarë të këtyre shteteve. IMO, në mënyrë që të shmangte një krizë diplomatike ndërmjet dy kampeve kundërshtare, të cilat mbështetnin pikëpamje të kundërta mbi këtë çështje të rëndësishme për ekonomitë e tyre kombëtare, në vitin 1960, i kërkoi mendim konsultativ GJND-së lidhur me këtë konflikt ndërshtetëror të karakterit ligjor[576].

Një tjetër aspekt i rëndësishëm i të drejtës ndërkombëtare të detit dhe ndikimit të saj mbi sistemin ndërkombëtar dhe marrëdhëniet ndërshtetërore konsiderohet çështja juridike e çmilitarizimit dhe zonave detare të ndaluara për përdorimin e armëve bërthamore. Që prej Luftës së Dytë Botërore, fusha e MN është karakterizuar nga ushtrimi në rritje i presionit për çmilitarizimin e zonave të caktuara detare, të konsideruara si trashëgimi e përbashkët e njerëzimit (*res communis*). Në këtë këndvështrim, dhe rajoni oqeanik i Antarktidës konsiderohet një prej zonave detare që është subjekt i dispozitave normative të Traktatit Ndërkombëtar të Antarktidës (1959), efekti juridik i së cilës shtrihet në hapësirat jugore të Oqeanit Paqësor dhe Indian, deri në gjerësinë gjeografike jugore 60 gradë[577]. Sipas nenit 1 të Traktatit konkret, rajoni i Antarktidës duhet të shfrytëzohet vetëm për qëllime paqësore, duke ndaluar çdo veprimtari të natyrës ushtarake siç janë ndërtimi i bazave ushtarake dhe fortifikimeve, zhvillimi i manovrave ushtarake, dhe qitjet me armatim luftarak[578].

Në bazë të Traktatit të Antarktidës, zhvillimi i çdo forme operacionesh ushtarake në rajonet jugore të Oqeanit Paqësor dhe atij Indian konsiderohet i paligjshëm. Argjentina dhe Britania e Madhe, të cilat janë nënshkuese të këtij Traktati, e respektuan bazën e tij ligjore gjatë konfliktit të Ishullit Falkland në vitin 1982, duke mos i shtrirë operacionet ushtarako-detare përtej kufizimit oqeanik të përcaktuar nga Traktati[579]. Në një përpjekje për të parandaluar përshkallëzimin e përdorimit të armëve bërthamore në hapësirat oqeanike, janë formuluar një numër traktatesh shumëpalëshe të cilat pengojnë zhvillimin e provave bërthamore në ujërat territoriale, ZEE-në dhe përgjithësisht në ujërat ndërkombëtare pranë bregdetit të Amerikës Latine, detit të Karaibeve, në pjesën jugore të Oqeanit Paqësor, Azisë Juglindore dhe Afrikës[580]. Megjithatë, këto traktate duke u zbatuar edhe në ujërat ndërkombëtare mund të shkaktojnë probleme mbi lundrimin paqësor dhe të lirë të

[576] "International Maritime Organization," *Constitution of Maritime Safety Committee and IMO Council,* accessed March 23, 2013, http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/Documents/CONSTITUTION%20OF%20THE%20MARITIME%20SAFETY%20COMMITTEE.pdf.

[577] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 281.

[578] "Secretariat of Antartic Treaty", accessed May 25, 2013, http://www.ats.aq/e/ats.htm.

[579] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 281.

[580] Scott Parish, "Nuclear Weapon Free Zone and Maritime Transit of Nuclear Weapons," in *The oceans in the Nuclear Age,* eds., Caron and Scheiber (Martinus Nijhoff Publishing, 2010), 337-351.

anijeve të cilat përdorin energji bërthamore për funksionimin e tyre, si dhe anijeve ushtarake me raketa me mbushje bërthamore. Në Traktatin e Raratongës të vitit 1985, me qëllim ndalimin e armëve bërthamore në rajonin jugor të Oqeanit Paqësor duke marrë në konsideratë këtë problematikë theksohet se asnjë element ligjor në këtë traktat nuk paragjykon ose ndikon mbi të drejtat e shteteve sipas sistemit ligjor ndërkombëtar për të ushtruar të drejtën e lundrimit të lirë në këtë zonë oqeanike[581].

Pavarësisht kësaj, UNCLOS-i (Pjesa XI), si traktati themelor në përbërje të së drejtës ndërkombëtare të detit, nuk parashikon qartësisht nëse ujërat ndërkombëtare mund të konsiderohen si një zonë e ndaluar për përdorimin e armëve bërthamore, përjashtuar nenin 141 në të cilin theksohet se kjo zonë oqeanike duhet të përdoret vetëm për qëllime paqësore. Në këtë kontekst, ndoshta mund të supozojmë se interpretimi i nenit 140 ku theksohet se aktivitetet brenda ujërave ndërkombëtare duhet të zhvillohen për të mirën e të gjithë njerëzimit, dhe i nenit 145 në të cilin nënvizohet se këto aktivitete duhet të mos dëmtojnë mjedisin detar, ofron mbështetje në mbrojtje të pikëpamjes se ujërat ndërkombëtare mund të konsiderohen zonë e çmilitarizuar nga përdorimi i armëve bërthamore. Megjithatë, deri në përcaktimin në mënyrë të saktë ligjore të kësaj çështjeje nga UNCLOS, regjimi i ujërave ndërkombëtare mund të mbetet burim konfliktesh të mundshme ndërmjet shteteve të ndryshme, veçanërisht të shteteve me kapacitete bërthamore si SHBA-ja, Rusia, Franca, India, etj, të cilat historikisht kanë vërtetuar se në situata kritike mund ta anashkalojnë të drejtën ndërkombëtare të detit.

Një rast konkret mbi shkeljen e të drejtës ndërkombëtare të detit paraqet Franca, e cila ndërmjet viteve 1966-1996 ka kryer në hapësirat ujore të Oqeanit Paqësor, pranë bregdetit të Polinezisë Franceze (ishulli Moruroa), një numër të madh testimesh të armëve bërthamore, të cilat shkaktuan reaksion të madh ndërkombëtar, protesta në shkallë botërore, dhe u bënë burim tensionesh dhe mosmarrëveshjesh diplomatike ndërmjet Francës dhe shteteve të tjera si Zelanda e Re, Australia, Polinezia Franceze, dhe organizatave ndërkombëtare si Greenpeace[582]. Në vitin 1974, pak para zhvillimit të provave bërthamore të Francës në Oqeanin Paqësor, Zelanda e Re në formë proteste kundër vendimit të Francës për të kryer shpërthimin bërthamor nën sipërfaqen oqeanike, dërgoi luftëanijet *Canterbury* dhe *Otago* në poligonin e planifikuar për të kryer provat bërthamore[583]. Si pasojë të këtij incidenti dhe presionit të fuqishëm ndërkombëtar, Franca i ndërpreu përkohësisht provat bërthamore në Oqeanin Paqësor, për t'i vazhduar përsëri ato disa vite më vonë në rajone të ndryshme oqeanike.

Nën dritën e këtyre zhvillimeve, është e rëndësishme të theksohet se shkelja e të drejtës ndërkombëtare të detit mund t'u shkaktojë shteteve të ndryshme shumë probleme në kuadër të sistemit ndërkombëtar, duke dëmtuar rëndë si pasojë edhe procesin e bashkëveprimit dhe të bashkërendimit ndërshtetëror në fushën e MN[584]. Përveç sanksioneve juridike që mund t'i vihen nga organet e institucioneve ndërkombëtare si OKB-ja ose BE-ja, shtetet mund të kenë edhe kosto të tjera politike dhe ekonomike. Humbja e ndikimit dhe e besimit si pasojë e shkeljes të normave të së drejtës ndërkombëtare mund të shkaktojë rënie të tregtisë së jashtme, humbje e ndihmave të huaja ose bllokimi i bisedimeve dy ose shumëpalëshe për çështje më rëndësi kombëtare. Shumë shtete mund të kundërshtojnë lidhjen e marrëveshjeve

[581] "International Atomic Energy Agency, " *South Pacific Nuclear Free Zone Treaty*, Neni 2, accessed November 12, 2012, http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infcircs/Others/inf331.shtml.
[582] David Stanley, *South Pacific Handbook*, 7th Edition, (Avalon Travel Publishing, 2000), 262.
[583] Stanley, *South Pacific Handbook*, 262-263.
[584] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*, 48.

ndërshtetërore me vende të tjera, në rastet kur ato janë evidentuar si shkelëse të së drejtës ndërkombëtare dhe traktateve rajonale ose globale. Si rrjedhojë e ndërhyrjes ushtarake në Grenadë, SHBA-ja humbi ndikimin dhe besimin në rradhët e shteteve të botës së të paangazhuarve duke shkaktuar pasoja të rënda për politikën amerikane në rajonin e Karaibeve[585]. I njëjti fenomen ndodhi edhe në rastin e ndërhyrjes ushtarako-detare të Argjentinës në ishujt Falkland, e cila shkaktoi probleme për marrëdhëniet ndërkombëtare të Argjentinës në arenën politike botërore, veçanërisht me Britaninë e Madhe dhe aleatët e saj. Ndërhyrja ushtarake e dhunshme e Argjentinës në ujërat territoriale dhe në vetë territorin britanik të ishullit të Falklandit pasqyroi shkeljen e të drejtës ndërkombëtare, veçanërisht të së drejtës ndërkombëtare të detit mbi juridiksionin dhe integritetin e ujërave kombëtare të ishullit Falkland, si pjesë e sovranitetit të Britanisë së Madhe[586].

3.3 Përcaktimi i kufijve detarë si burim konfliktesh ndërkombëtare

Zhvillimi i të drejtës ndërkombëtare të detit ka ndikuar dukshëm mbi hapësirat oqeanike në mënyra të ndryshme, ku impakti më domethënës dhe më i rëndësishëm njëkohësisht i përket kapacitetit të shteteve bregdetare për të zotëruar nga pikëpamja juridiksionale një numër zonash detare në afërsi të brezit të tyre bregdetar. Fillimisht kërkesat për zotërimin juridiksional të ujërave territoriale nga shtetet bregdetare ishin aq shumë të pakta në numër saqë komuniteti ndërkombëtar nuk e quajti të arsyeshme krijimin e normave ligjore ndërkombëtare për rregullimin e kësaj çështjeje[587]. Pavarësisht kësaj, me kalimin e kohës, duke patur parasysh kërkesat gjithmonë në rritje nga ana e shteteve për zotërimin e regjimit të ujërave territoriale, shtrirjen e kësaj zone përtej hapësirave kufizuese historike, si dhe konceptimin dhe krijimin e zonave të tjera detare si zona detare fqinje, ZEE-ja dhe shelfi kontinental, në sistemin ndërkombëtar lindi nevoja për të përcaktuar standarde normative të cilat mund të aplikoheshin në menaxhimin e situatave dhe krizave ndërshtetërore mbi ndarjen e kufijve detarë të këtyre zonave. Problematika më e madhe pasqyrohej veçanërisht në rastet e ndarjes së zonave detare të kufizuara ndërmjet shteteve përbri apo përballë njëra-tjetrës, të cilat shpeshherë përbënin burim konfliktesh apo krizash rajonale me një ndikim të konsiderueshëm për MN. Duke marrë në konsideratë faktin që zonat detare nën juridiksionin shtetëror pasqyronin jo vetëm interesa ekonomike thelbësore bazuar në ekzistencën e pasurive të mëdha natyrore brenda këtyre hapësirave ujore, por edhe interesa të mëdha kombëtare të natyrës politike dhe gjeostrategjike, atëherë është e kuptueshme se çfarë ndikimi mund të ushtrojë regjimi juridik i detit lidhur me delimitimin e kufijve detarë mbi MN.

Pas përfundimit të Luftës së Dytë Botërore deri në shpërbërjen e BS-së në fillim të viteve 1990, harta politike e botës ka pësuar ndryshime thelbësore. Në këtë kontekst, procesi më i rëndësishëm gjatë këtyre gjashtëdhjetë viteve të fundit është konsideruar lindja e shumë shteteve të reja të pavarura, pjesa dërrmuese e të cilave shtriheshin brenda kufijve territorialë të përcaktuara nga fuqitë koloniale. Proceset politike gjatë kësaj periudhe janë karakterizuar nga përcaktimi në mënyrë të qartë sipas aspektit kulturor, etnik, social, strategjik dhe politik të kufijve detarë të këtyre shteteve ish-koloniale, të cilat normalisht sollën si pasojë krijimin e

[585] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 48.
[586] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 424.
[587] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 383.

mosmarrëveshjeve dhe konflikteve të rëndësishme në gjirin e sistemit ndërkombëtar. Pavarësisht shfaqjes së faktorit të ish-kolonializimit në shekullin XX, përgjithësisht shtetet janë karakterizuar historikisht nga zhvillimi i konflikteve të natyrave nga më të ndryshmet, siç janë mosmarrëveshjet diplomatike e politike, konfliktet tregtare, detantat, krizat politiko-ekonomike dhe luftëra të mëdha me natyrë fetare apo koloniale, të cilat kanë pasur për qëllim ndër të tjera sigurimin e interesave kombëtare në lidhje me çështje themelore, siç janë dalja në det[588], juridiksioni mbi zona detare, si dhe përfitimi i pasurive natyrore oqeanike.

Konfliktet e armatosura dhe krizat politike ndërmjet shteteve të fuqishme të sistemit ndërkombëtar, janë zhvilluar shpeshherë jo vetëm për të siguruar dalje të karakterit strategjik në hapësirat detare apo oqeanike, por edhe për të përfituar sa më shumë ekonomikisht dhe politikisht nga ndarja e ujërave territoriale, ZEE-së dhe shelfit kontinental. Rasti më i hershëm i historisë bashëkohore europiane në lidhje me mosmarrëveshjet ndërshtetërore mbi përcaktimin e kufijve detarë ka ekzistuar në fillim të shekullit XX. Në mungesë të një marrëveshjeje zyrtare apo traktati dypalësh të efektshëm, Norvegjia dhe Suedia iu drejtuan në vitin 1909 Gjykatës Ndërkombëtare të Arbitrazhit (*Çështja Grisbadarna Arbitration*), për të përcaktuar kufijtë e ujërave territoriale dhe të zonave përkatëse detare të peshkimit[589]. Konflikti ndërshtetëror historik midis këtyre shteteve, mendohet të ketë ekzistuar që prej krjimit të marrëveshjes dypalëshe të vitit 1661, e zhvlerësuar juridikisht në ditët e sotme, dhe përfshinte arrtijen e qëllimeve kombëtare të rëndësishme ekonomike dhe politike për shtetet e përfshira në këtë konflikt të natyrës detare[590]. Po ashtu, shtete të tjera si Rusia, Jugosllavia, Anglia, Franca dhe Gjermania janë përplasur shumë herë ushtarakisht dhe politikisht gjatë shekujve të fundit duke shkaktuar kriza ndërkombëtare dhe luftëra të ndryshme të përmasave kontinentale, me qëllim për t'i mos lejuar njëri-tjetrit daljen në detin Adriatik, detin Jon, Detin e Zi apo dhe detin Mesdhe në përgjithësi, si një faktor themelor me rëndësi të madhe gjeostrategjike dhe rrjedhimisht politike.

Konfliktet ndërshtetërore mbi ndarjen e kufijve detarë, ashtu sikurse dhe përcaktimi i kufijve tokësorë, paraqesin një rëndësi madhore për sistemin e MN. Në këtë këndvështrim, përcaktimi i kufijve detarë dhe ndarja e zonave oqeanike konsiderohet një çështje themelore për sistemin ndërkombëtar, e cila mund të konsiderohet shumë e vështirë për t'u zgjidhur për arsye se përmban një numër faktorësh kompleks të natyrës politike, ligjore, gjeografike, ekonomike dhe strategjike. Duke marrë në konsideratë se përcaktimi i kufijve detarë dhe ndryshimi i tërësisë territoriale, konsiderohen faktor themelor në shpërthimin e krizave ndërkombëtare, dinamika e vendimmarrjes politike është anormale dhe e jashtëzakonshme. Kjo lloj dinamike rrjedhimisht ka rezultuar shpesh në përshkallëzimin e krizave ndërkombëtare, të cilat për arsye se kanë në epiqendër interesa të rëndësishme kombëtare, karakterizohen nga prioriteti i lartë i qëllimeve të shtetit që kërcënohet mbi ndryshimin e kufijve detarë, kohën e kufizuar në dispozicion përpara se të ndërmerren veprime të kësaj rëndësie dhe krijimin e situateve të paparashikueshme në shumë raste[591]. Gjatë viteve të fundit, vetëm në rajonin e Lindjes së Mesme janë konstantuar rreth gjashtëdhjetë situata të ndryshme

[588] Nathanaili, *Krizat dhe Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 1.
[589] "Arbitral Award in the Question of the Delimitation of a Certain Part of the Maritime Boundary between Norway and Sweden," *American Journal of International Law 226* (*Grisbadarna Arbitrattion*), (1910).
[590] "Convention between Denamrk and Sweden (1660-61)," 6 *Consolidated Treaty Series* 495.
[591] Nathanaili, *Krizat dhe Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 1.

mosmarrëveshjesh dhe konfliktesh ndërshtetërore, të cilat mbështetur në faktorët e mësipërm kanë shkaktuar dhe vazhdojnë të shkaktojnë kriza të konsiderueshme politike, duke u kthyer shpeshherë në konflikte të armatosuara që paraqesin një kërcënim serioz për paqen, mbrojtjen dhe sigurinë e sistemit ndërkombëtar. Ekspertët botërorë mendojnë se potenciali i shumë prej këtyre mosmarrëveshjeve për të shpërthyer në konflikte dhe tensione ndërkombëtare në të ardhmen, është një element i cili nuk duhet nënvlerësuar nga fusha e MN. Në shumë raste, kur marrëdhëniet ndërshtetërore përkeqësohen, paqartësia mbi përcaktimin e kufijve detarë u ka ofruar shteteve mundësinë për të demonstruar armiqësitë e tyre tradicionale edhe për shkaqe të cilat nuk kanë aspak lidhje me përcaktimin e zonave detare. Shkaku kryesor për përcaktimin e qartë ligjor dhe praktik të kufijve detarë është i lidhur kryesisht më çështjen e shfrytëzimit të burimeve natyrore të gazit dhe naftës të nëntokës oqeanike. Nga ana tjetër, kur përfitimi ekonomik nga shfrytëzimi i burimeve natyrore të naftës, gazit, arit dhe mineraleve të tjera është konsideruar i një niveli të konsiderueshëm, konfliktet ndërshtetërore nuk kanë munguar edhe në rastet kur kufijtë detarë kanë qenë të përcaktuar ligjërisht më parë[592].

Problemi kryesor që ka kontribuar drejt lindjes së mosmarrëveshjeve ndërshtetëtore mbi përcaktimin e kufijve detarë mendohet të ketë ardhur për arsye se e drejta ndërkombëtare e detit, në mënyrë që të sigurojë një përcaktim të qartë të sovranitetit shtetëror mbi territorin detar nën dritën e sfidave bashkëkohore konkurruese, siç janë faktorët politikë, ekonomikë, kulturorë dhe socialë, nuk përmban një sistem normash ligjore me prioritet dhe qartësi juridike të krijuara nëpërmjet konventave ndërkombëtare dhe jurisprudencës[593]. Po ashtu, konfliktet janë përshkallëzuar shpeshherë për shkak të politikave dhe vendimeve të pamenduara mirë të qeverive të ndryshme në botë, të cilat nuk janë të gatshme të humbasin konfliktet ndërshtetërore për përcaktimin e kufijve detarë për arsye se mund të vuajnë pasoja të rënda politike dhe të humbasin interesa me rëndësi kombëtare. Në këtë kontekst, katër vendime të rëndësishme politike mund të identifikohen në lidhje me ndarjen e kufijve detarë: vendimi për të negociuar, vendimi për të propozuar një ndarje kufiri, vendimi për të lëshuar koncesione në mënyrë që të arrihet një marrëveshje dhe vendimi për të pranuar përcaktimin e një kufiri detar[594].

Edhe vendimi për të respektuar vendimin e detyrueshëm ligjor të gjykatave ndërkombëtare apo arbitrazhit konsiderohet një vendim politik. Përveç faktorit politik, konfliktet kufitare të natyrës detare ndërmjet shteteve shpeshherë përshkallëzohen në rastet kur krijohen lidhje të fuqishme me interesa të rëndësishme të natyrës ekonomike, sociale dhe të identitetit kombëtar. Territoret dhe zonat detare kombëtare mund të përmbajnë burime të rëndësishme natyrore, siç janë hidrokarburet, rezervat minerare, apo burime ujore, si dhe mund të ofrojnë dalje në hapësirat detare apo oqeanike me rëndësi strategjiko-ekonomike për interesat shtetërore. Zonat detare të kontestuara mund të konsiderohen edhe me rëndësi historike apo të përfaqësojnë interesa mbi mbrojtjen dhe sigurinë kombëtare të shteteve. Nga ana tjetër, një tjetër faktor destabilizues mund të konsiderohet konkurrenca për burimet natyrore detare të kontestuara apo subjekt i përdorimit të përbashkët rajonal, të cilat janë bërë më shumë

[592] G. H. Blake, "International Boundaries and Territorial Stability in the Middle East: An Assessment," *GeoJournal*, Vol. 28, No. 3, *The Middle East and the Emerging New World Order* (November 1992): 372.
[593] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 191-98.
[594] Bernard H. Oxman, "International Maritime Boundaries: Political, Strategic and Historical Considerations," *The University of Miami Inter-American Law Review,* Vol. 26, No. 2 (1994/1995): 255.

intensive gjatë viteve të fundit për shkak të progresit në fushën ekonomike dhe të kërkimit shkencor, zhvillimeve të reja teknologjike, rritjes së çmimeve të produkteve detare, ndryshimeve mjedisore oqeanike, shfrytëzimit pa kriter të burimeve të gjalla dhe natyrore detare, si dhe të ndryshimeve klimaterike botërore, duke shkaktuar si pasojë lindjen apo përkeqësimin e mosmarrëveshjeve dhe të krizave ndërshtetërore.

Zotërimi i burimeve natyrore të shtratit oqeanik dhe të drejtat e peshkimit mbi zona të caktuara detare, kanë pasur veçanërisht një impakt të konsiderueshëm mbi politikën dhe vendimet e qeverive të shteteve të ndryshme, duke shkaktuar shpeshherë mosmarrëveshje në lidhje me ndarjen e kufijve detarë, të cilat kanë gjeneruar konflikte ndërshtetërore. Në mënyrë të veçantë, të drejtat e peshkimit në zonat e mbivendosura të ZEE-së, të pasqyruara në UNCLOS (1982), zotërojnë më shumë potencial në krijimin e tensioneve duke çuar në përshkallëzimin e menjëhershëm të situatave konfliktuale deri në përdorimin e forcës dhe shfaqjen e krizave të befasishme[595]. Ekspertët ndërkombëtarë të MN mendojnë se shtetet të cilat duan të shmangin provokimin e shteteve fqinje, duhet të përmbahen nga ndërmarrja e veprimeve të vendosura dhe të menjëhershme në lidhje me zhvillimin e aktiviteteve të kërkimit dhe shfrytëzimit të naftës dhe gazit natyror, dhe të përfshihen në mënyrë konstruktive në bashkëbisedime dypalëshe për zgjidhjen e çështjes së përcaktimit të kufijve detarë të zonave me rëndësi kombëtare.

Ekzistenca e paqartësive ligjore ndihmon në këtë aspekt duke kontribuar në frenimin e ndërmarrjes të këtyre veprimeve ekstreme shtetërore për arsye të përmbajtjes në vetvete të efekteve kufizuese mbi investitorët e naftës dhe të gazit, kompanitë ndërkombëtare me kapacitete të mëdha financiare, si dhe për vetë sipërmarrjet dhe industritë teknologjike nën juridiksionin e qeverive. Në rastet e shfrytëzimit të naftës dhe gazit që ndodhen në zonat e shelfit kontinental dhe ZEE-së, të cilat janë subjekt i mosmarrëveshjeve ndërshtetërore për përcaktimin e kufijve të tyre, veprimet e vendosura dhe të shpejta që shtetet ndërmarrin për shfrytëzimin e këtyre burimeve mund të shkaktojë incidente, të cilat shpeshherë çojnë drejt konflikteve ndërshtetërore. Një rast konkret është konsideruar mosmarrëveshja midis Maltës dhe Libisë, e cila u përshkallëzua në konflikt të natyrës ushtarake kur në Gusht të vitit 1980, një fregatë ushtarake libiane ndaloi punimet në një prej puseve të naftës, të cilën Malta po e instalonte në zonën naftëmbajtëse detare të Medinës[596]. Në zgjidhjen e këtyre konflikteve u përfshi detyrimisht GJND-ja, e cila me anë të vendimeve të saj përcaktoi ndarjen e kufijve të shelfit kontinental të kontestuar ndërmjet Libisë dhe Maltës[597].

I njëjti parim themelor pasqyrohet edhe në rastin mbi të drejtat juridiksionale të shteteve në lidhje me çështjen e peshkimit dhe burimeve të gjalla detare. Anijet e peshkimit të cilat futen ilegalisht në zona të kontestuara peshkimi midis dy shteteve, kanë ushtruar historikisht dhe vazhdojnë të ushtrojnë një ndikim të pashmangshëm drejt fillimit të konflikteve ndërshtetërore. Problematika të tilla kanë ekzistuar gjatë viteve 1970 dhe 1980 midis shteteve të ndryshme si Italia, Malta, Libia, Spanja, Franca dhe Tunizia, anijet e peshkimit të së cilave duke shkelur legjislacionin kombëtar të zonave detare të peshkimit të shteteve të huaja në detin Mesdhe dhe Gjirin e Biskajës, kanë rezultuar në shpërthimin e krizave ndërshtetërore. Një konflikt ndërshtetëror i rëndësishëm në lidhje me të drejtat e peshkimit, u shfaq midis Italisë dhe Tunizisë ndërmjet viteve 1975-1984. Anijet italiane të peshkimit u kapën duke

[595] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 290-93.
[596] Nurit Kliot, "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin," *GeoJournal*, Vol. 18, No. 3, *Marine Geography* (April 1989): 266.
[597] E. D. Brown,"The Tunesia- Libya Continental Shelf Case," *Marine Policy* (July 1983): 142-162.

peshkuar në ujërat kombëtare tuniziane, duke shkaktuar si rrjedhojë arrestimin e ekuipazhit dhe bllokimin e anijeve me flamur italian. Anijet italiane kishin shkelur marrëveshjen dypalëshe të vitit 1971, e cila mbështetej në normat ligjore të Konventave të Gjenevës mbi të Drejtën e Detit (1958), duke shkaktuar një krizë politike midis këtyre shteteve. Po ashtu, një tjetër incident me objekt anije italiane të peshkimit, ndodhi në detin Adriatik, kur në vitin 1984 një anije ushtarake jugosllave qëlloi me armë zjarri anijet italiane që peshkonin në ujërat territoriale jugosllave[598]. Nga ana tjetër, gjatë të njëjtës periudhë, anijet ushtarake franceze kanë qëlluar mbi dhjetë herë me armë zjarri kundër anijeve spanjolle të peshkimit, të cilat kishin shkelur regjimin juridik të ZEE-së franceze duke hyrë ilegalisht brenda ujërave të saj kombëtare në Gjirin e Biskajës[599].

Frika e shfaqjes së një status quo-je të pafavorshme për shtetet dhe dëshira për të arritur një status quo të favorshme në lidhje me zotërimin e juridiksionit mbi burime të rëndësishme natyrore, janë gjithmonë prezente në politikën dhe diplomacinë ndërkombëtare. Nxjerrja e burimeve natyrore nga oqeanet u krijon përfitime të mëdha shteteve, dhe si rrjedhojë edhe fuqi ekonomike, kështu që janë pikërisht këto burime natyrore të cilat shkaktojnë konflikte ndërkombëtare. Në këtë këndvështrim, ishte pikërisht përfitimi i burimeve natyrore minerale dhe të naftës, të munguara për zhvillimin e industrisë së rëndë dhe ekonomisë kombëtare, e cila përgjithësisht e detyroi Japoninë të shkonte drejt fillimit të konfliktit të armatosur në teatrin e Oqeanit Paqësor gjatë Luftës së Dytë Botërore. Rrjedhimisht, qeveritë e shteteve të ndryshme janë gjithmonë nën një presion të vazhdueshëm për të ndërmarrë veprime provokative për të përforcuar të drejtat e tyre mbi zonat detare të pasura me burime natyrore.

Në konfliktet ndërkombëtare dallohen tre cilësi kryesore në lidhje me burimet natyrore oqeanike, të cilat janë: nevoja për funksionimin e ekonomisë industriale; rezervat minerare dhe të hidrokarbure të shtratit oqeanik që ndodhen brenda një zone të caktuar detare, për të cilat shtetet mund të përfshihen në konflikte të armatosura për t'i vendosur nën kontroll, dhe se burimet natyrore oqeanike kanë prirje që të jenë të shpërndara në mënyrë të pabarabartë në sipërfaqen planetare, duke qenë me bollëk në një shtet dhe në mungesë të plotë në një shtet tjetër[600]. Këto cilësi të burimeve natyrore oqeanike tregojnë se tregtia e këtyre burimeve konsiderohet jashtëzakonisht fitimprurëse dhe normalisht shumë e politizuar, duke krijuar shpeshherë probleme ekonomike dhe financiare që mund të çojnë drejt konfrontimeve rajonale apo ndërshtetërore[601].

Komuniteti ndërkombëtar ka përjetuar një numër të madh problematikash dhe konfliktesh mbi delimitimin e kufijve detarë dhe mbivendosjes së zonave detare, të cilat kanë ardhur si pasojë e krijimit të ZEE-së prej 200 miljesh detare, dhe nevojës për garanci mbrojtjeje lidhur me shfrytëzimin e burimeve natyrore detare, duke përfshirë mbrojtjen ushtarake, të pasqyruar në UNCLOS. Gjatë vitit 1995, Kanadaja filloi zbatimin e rregullave të reja të peshkimit përtej ZEE-së prej 200 miljesh detare, duke përdorur edhe forcën ushtarake për të kërcënuar dhe bllokuar anije peshkimi spanjolle. Nga ana tjetër, më herët në kohë, gjatë përcaktimit dhe sanksionimit të vijave bazë, të cilat shërbejnë si pikënisje për përcaktimin e kufijve detarë, Kanadaja shkaktoi probleme lidhur me lundrimin e anijeve të huaja përgjatë ujërave të saj

[598] Kliot, "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin," 268.
[599] Kliot, "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin," 268.
[600] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 469.
[601] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 307.

bregdetare[602]. Të dy situatat konkrete shkaktuan një përplasje të rëndë politike ndërmjet Kanadasë nga njëra anë dhe BE-së dhe SHBA-së nga ana tjetër, të cilat e akuzuan shtetin arktik për pirateri në ujërat ndërkombëtare pavarësisht se konsideroheshin aleatë tradicionalë[603].

Rrjedhimisht, çështja shqetësuese mbi përcaktimin e kufijve detarë në ditët e sotme ekziston dukshëm dhe paraqet një faktor problematik për zhvillimin normal të MN. Shumë ekspertë ndërkombëtarë mendojnë se në mënyrë që të arrihet shmangia apo amortizimi i konflikteve ndërshtetërore, duhet të konceptohet fillimisht ideja se çështja themelore për t'u trajtuar është njohja e rëndësisë të interesave të përbashkëta ndërshtetërore, si dhe krijimi i zonave të përbashkëta të zhvillimit detar. Kompanitë e biznesit nuk ndërmarrin rreziqe financiare për investime lidhur me kërkimin dhe shfrytëzimin e burimeve oqeanike nëse ekzistojnë konflikte ndërshtetërore të pazgjidhura mbi juridiksionin dhe të drejtat sovrane të këtyre burimeve. Një shembull i mirë në këtë kontekst është konflikti mbi ishujt Falkland dhe shfrytëzimi i rezervave të naftës pranë këtyre ishujve. Shtetet si Britania e Madhe dhe Argjentina janë të ndërgjegjshme se nuk ekziston asnjë mundësi për shfrytëzimin ekonomik të hidrokarbureve që mund të zbulohen atje, në rast se kompanitë e naftës shpenzojnë shuma të mëdha për ndërtimin e infrastrukturës speciale në afërsi të ishujve dhe jo në rajonin e duhur detar[604].

Nën dritën e këtyre zhvillimeve, duke marrë në konsideratë dhe përplasjen e faktorëve politiko-ekonomikë të mësipërm, duket shumë e vështirë të arrihet një zgjidhje e suksesshme e konflikteve ndërshtetërore që kanë lidhje me interesat kombëtare të karakterit detar apo dhe përcaktimin e zonave detare thjesht duke përdorur metodat ligjore tradicionale apo edhe proceset gjyqësore ndërkombëtare. OKB-ja dhe organizata të tjera ndërkombëtare, të cilat zotërojnë si pushtet dhe fuqi ligjore, ashtu edhe dobësi të konsiderueshme në një sistem ndërkombëtar të natyrës anarkike dhe të ndërvarur, përgjithësisht nuk kanë arritur të karakterizohen si mekanizma produktivë dhe efikasë në amortizimin apo zgjidhjen e shumë mosmarrëveshjeve ndërkombëtare. Është e vërtetë se sovraniteti shtetëror krijon një nevojë reale për organizata të tilla në nivelin praktik për arsye se nuk ekziston asnjë qeveri botërore e cila mund të kryejë rolin e bashkërenduesit dhe koordinatorit të veprimeve të shteteve të ndryshme për të arritur përfundime të ndërsjella mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërkombëtare. Megjithatë, është e rëndësishme të theksohet se i njëjti sovranitet shtetëror që dikton nevojën e ekzistencës të një qeverie botërore, duket se e kufizon shumë fuqinë e OKB-së dhe të organizatave të tjera ndërkombëtare, për shkak se qeveritë e ruajnë fuqinë për veten e tyre dhe nuk janë të prirura për t'ia deleguar atë OKB-së ose ndonjë institucioni tjetër të karakterit botëror, veçanërisht për çështjet mbi përcaktimin e kufijve shtetërorë[605].

Pavarësisht argumenteve të mësipërm, Këshilli i Sigurimit të OKB-së, i cili është një institucion përgjegjës për ruajtjen e paqes dhe sigurisë botërore, si dhe për rikthimin e paqes atje ku është prishur, qoftë edhe në rastet e konflikteve ndërshtetërore mbi ndarjen dhe përcaktimin e kufijve detarë, konsiderohet në ditët e sotme një mekanizëm themelor për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërkombëtare në kuadër të MN. Vendimet e tij janë të detyrueshme për të gjitha shtetet anëtare të OKB-së, duke luajtur si rrjedhojë një rol vendimtar në zgjidhjen e mosmarrëveshjeve

[602] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?*, 53.
[603] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 464-66.
[604] James Eberle, "International Boundaries: The Security Angle," *The World Today*, Vol. 48, No. 4, pp. 68-71, *Royal Institute of International Affairs* (Apr., 1992): 69.
[605] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 286.

dhe konflikteve. Këshilli i Sigurimit zotëron fuqi dhe pushtet shumë të madh për të përcaktuar ekzistencën dhe natyrën e një kërcënimi për sigurinë, për të organizuar kundërpërgjigjen ndaj këtij kërcënimi apo rreziku, dhe për të bërë të detyrueshme vendimet e tij për shtetet anëtare nëpërmjet udhëzimeve dhe rezolutave të detyrueshme. Në rreth 60 vite të ekzistencës së tij, Këshilli i Sigurimit ka miratuar më shumë se 1250 rezoluta dhe shumë të tjera shtohen çdo muaj[606]. Këto rezoluta përfaqësojnë plane të hollësishme të fuqive të mëdha për zgjidhjen e konflikteve të ndryshme të botës që lidhen me mbrojtjen, sigurinë dhe paqen botërore, dhe veçanërisht me konfliktet rajonale mbi kufijtë detarë dhe tokësorë të shteteve.

Sikurse u theksua më lart, konfliktet ndërshtetërore mbi ndarjen e kufijve detarë konsiderohen shumë të vështira për t'u zgjidhur në mënyrë paqësore dhe afatgjatë. Praktika botërore ka nxjerrë në dritë shumë konflikte dhe mosmarrëveshje ndërkombëtare mbi ndarjen e kufijve për zona të ndryshme detare nën juridiksionin e shteteve bregdetare. Statistikat në praktikën ndërkombëtare tregojnë se gjysma e të gjitha konflikteve të armatosura ndërshtetërore gjatë periudhës 1816-1992, të zhvilluara ndërmjet shteteve fqinje, kishte si qëllim kryesor përcaktimin e kufijve territorialë dhe atyre detarë[607]. Megjithatë, gjatë periudhës 1945-1992, për arsye të zhvilliomit të Luftës së Dytë Botërore që ndryshoi plotësisht për një periudhë të caktuar hartën politike të botës, u dallua një rritje e numrit të luftërave të zhvilluara midis shteteve bregdetare fqinje për çështje të përcaktimit apo ruajtjes të kufijve shtetërorë.

Përsa i përket përcaktimit të kufijve detarë, është e vlefshme të theksohet se rreth një e katërta e të gjitha konflikteve të armatosura gjatë periudhës 1816-1992, në mënyrë të hapur kishin si qëllim apo përfshinin çështje ose mosmarrëveshje mbi kufijtë tokësorë dhe detarë, ndërsa pjesa tjetër përfshinte probleme të ndryshme mbi kufijtë territorialë, të ndërlidhur me elemente të tjera të rëndësishme të sistemit ndërkombëtar, siç janë faktorët politikë, ekonomikë, strategjikë, etj[608]. Pavarësisht konfliktualitetit të vazhdueshëm në arenën ndërkombëtare, në fushën e MN ekzistojnë disa qasje kryesore për zgjidhjen në mënyrë paqësore të konflikteve mbi përcaktimin e kufijve detarë. Qasja e parë pasqyron procedurat e detyrueshme ligjore nga institucionet gjyqësore, si dhe proceset jo të detyrueshme në kuadër të sistemit ndërkombëtar. Procedurat e detyrueshme, përfshijnë vendimet e gjykatave ndërkombëtare, ndërsa procedurat jo të detyrueshme normalisht përfshijnë ndërmjetësimin apo aktivizimin e palëve të treta në rolin e ndërmjetësuesit. Megjithatë, të njëjtët faktorë që vështirësojnë arritjen e marrëveshjes ndërshtetërore në konfliktet mbi ndarjen e kufijve detarë, shpesh i detyrojnë shtetet të mos jenë të gatshme të shtrojnë çështjet e tyre ligjore përpara gjykatave ndërkombëtare apo forumeve të arbitrazhit.

Gjykatat ndërkombëtare dhe trupat gjyqësore të arbitrazhit shpesh nxjerrin në dritë ushtrimin e elementeve ligjore të regjimit jurirdik ndërkombëtar që janë të përshtatshme për rastet konkrete, dhe kjo mund të krijojë kushte të pafavorshme për shtetet. Të tilla procese, kanë tendencën e përqëndrimit të plotë ligjor mbi çështjet e sovranitetit shtetëror, dhe palët nën gjykim mund të frikësohen se ndoshta humbasin çështjen ndërshtetërore apo dhe të detyrohen të bëjnë lëshime të pakëndshme për interesat kombëtare të shtetit. Po ashtu, rezultati i proceseve gjyqësore nga gjykatatat ndërkombëtare lidhur me kufijtë detarë në shumë raste janë të paparashikueshme, dhe

[606] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 293.
[607] The Carter Centre, *Approaches to Solving Territorial Conflicts: Sources, Situations, Scenarios, and Suggestions*, (The Carter Centre, May 2010), 47.
[608] The Carter Centre, *Approaches to Solving Territorial Conflicts,* 47.

udhëheqësit politikë shpesh nuk janë të gatshëm të pranojnë rrezikun e humbjes së territoreve tokësore apo atyre detare. Arbitrazhi ndërkombëtar mund të ofrojë një mënyrë më të ekuilibruar dhe fleksibël për të arritur një përfundim të kënaqshëm, por rezultatet që vijnë prej këtyre proceseve i bëjnë politikanët përgjithësisht nervozë dhe të paqëndrueshëm. Si rrjedhojë, në shumë raste, vendimet gjyqësore apo të arbitrazhit lidhur me ndarjen e kufijve detarë nuk janë zbatuar nga palët humbëse të procesit gjyqësor[609]. Këto vendime të rëndësishme politike kanë ardhur kryesisht kur gjykatat ndërkombëtare, edhe pse të kërkuara nga palët në proces apo dhe për të aplikuar normat ligjore më të drejta dhe më të logjikshme për rrethana të veçanta, kryesisht nuk kanë marrë në konsideratë faktorët e parimit juridik të drejtësisë dhe paanshmërisë, por kanë interpretuar normat ndërkombëtare në mënyrë strikte dhe të drejtpërdrejtë.

Qasje të tjera për zgjidhjen e konflikteve mbi kufijtë detarë në fushën e MN, duke përfshirë bashkëbisedimet dypalëshe apo forma të tjera ndërmjetësimi nga palë të treta, mund të jenë më të pranueshme për shtetet[610], megjithëse edhe këtyre qasjeve mund t'u bëhet rezistencë nga shtetet me interesa të papërfillshme detare por me interesa të mëdha politike. Shumëllojshmëria e faktorëve politikë, ekonomikë, strategjikë dhe shoqërorë të përfshirë në përcaktimin e kufijve detarë dhe parimet ligjore të detyrueshme, kanë dhënë mbështetje për zgjidhje nëpërmjet kanaleve politike më shumë sesa nëpërmjet vendimeve të aktorëve të tretë të përfshirë në proces. Shumë shtete kanë arritur të përcaktojnë ndarjen e kufijve detarë nëpërmjet marrëveshjeve, dhe kanë qenë të afta të marrin në konsideratë një spektër të gjerë faktorësh, të cilat lidhen me aspektin gjeografik të rajonit detar si dhe me marrëdhëniet politike ndërmjet shteteve përkatëse.

Qasja tjetër mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjve mbi kufijtë detarë pasqyron zbatimin e të drejtës ndërkombare të detit, e përfaqësuar nga UNCLOS, si dhe procedurat që i lejojnë panelit ndërkombëtar zgjidhjen e konfliktit mbështetur në parimin e paanshmërisë dhe drejtësisë[611]. Edhe GJND-ja, sipas statutit të saj dhe me kërkesën e palëve në gjykim, mund të marrë vendime mbi kufijtë detarë bazuar në parimin juridik të *ex aequo et bono*, ose ndryshe bazuar në konceptin e drejtësisë dhe mirëqënies[612]. Megjithatë, duhet të theksohet se për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mbi ndarjen e kufijve detarë në mënyrë paqësore, nuk ka peshë vetëm qasja e aplikuar në sistemin ndërkombëtar për të arritur një marrëveshje të pranuar nga palët e përfshira në konflikt, por një element themelor konsiderohet edhe mënyra e dorëzimit të sovranitetit të zonës detare të kontestuar nga një shtet te tjetri, e cila duhet të kryhet në përputhje me të drejtën ndërkombëtare, pavarësisht nëse kjo procedurë vjen si rezultat i negocimeve ndërshtetërore që kanë çuar drejt marrëveshjes reciproke apo ndonjë vendimi gjyqësor.

Pavarësisht ekzistencës të një literature të përcaktuar juridike të karakterit ndërkombëtar detar, baza ligjore mbi të cilat janë mbështetur vendimet mbi përcaktimin dhe ndarjen e kufijve detarë, duke përfshirë të drejtën e traktateve dhe normat zakonore, konsiderohet e shumëllojshme dhe me një shtrirje të konsiderueshme. Raste të caktuara për delimitimin e kufijve detarë janë përcaktuar bazuar në të drejtën ndërkombëtare zakonore të detit, Konventat e Gjenevës (1958), UNCLOS-it (1982), apo duke përfshirë të drejtën ndërkombëtare zakonore dhe atë të traktateve njëkohësisht. Një prej ndikimeve kryesore të ushtruar mbi të drejtën

[609] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 450-51.
[610] Dixon, E Drejta Ndërkombëtare, 365-66.
[611] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Pjesa XV.
[612] The Carter Centre, *Approaches to Solving Territorial Conflicts*, vi.

ndërkombëtare të detit gjatë kësaj periudhe, është konsideruar natyra ndryshuese ligjore e zonës së shelfit kontinental. Konventa mbi Shelfin Kontinental (1958), e cila vazhdon të jetë e zbatueshme për një numër shtetesh bregdetare të cilat e kanë ratifikuar atë, përqendrohej në aspektin juridik të zgjatimit nënujor natyral të kontinentit, e reflektuar në çështjen gjyqësore si Procesi i *Arbitrimit Anglo-Francez*, tashmë është zëvendësuar nga koncepti ligjor i nenit 76 të UNCLOS-it (1982), dispozitat e të cilës nuk i japin më rëndësi aspektit gjeomorfologjik të shelfit kontinental, por i lejojnë shtetet të zotërojnë juridiksion mbi një shtrirje minimale prej 200 miljesh detare[613]. Duke marrë në konsideratë jurisprudencën ndërkombëtare, praktikat shtetërore dhe metodat e ndarjes së kufijve detarë të parashtruara në nenet 15, 74 dhe 83 të UNCLOS-it, mund të jetë relativisht e mundur të përcaktohen karakteristikat themelore të parimeve bashkëkohore mbi ndarjen e kufijve detarë.

Meqenëse e drejta ndërkombëtare e detit është zhvilluar gjerësisht gjatë shekullit XX, në sistemin ndërkombëtar është formësuar një kornizë ligjore e përgjithshme botërore, brenda së cilës shtetet mund të parashtrojnë ankesat që kanë kundër njëri-tjetrit mbi përcaktimin e kufijve detarë. Origjina e një sistemi të tillë juridik ekziston në institucionin e GJND-së, pavarësisht se juridiksioni i saj ligjor është i kufizuar dhe numri i dosjeve nën gjykim është relativisht i vogël[614]. Dobësia e madhe e GJND-së është se shtetet nuk ndajnë të njëjtin qëndrim për t'ua nënshtruar veten juridiksionit të saj ligjor ose për t'iu nënshtruar vendimeve të saj[615]. Pothuaj të gjitha shtetet e kanë nënshkruar traktatin që krijoi GJND-në, por vetëm rreth një e treta e tyre e kanë nënshkruar paragrafin jo të detyrueshëm të traktatit, i cili shpreh pranimin për t'ia nënshtruar juridiksionin GJND-së për raste të veçanta, kurse një numër shtetesh edhe më i madh prej nënshkruesve kanë shtuar kushtëzimet e tyre për ruajtjen e të drejtave të veta dhe kufizimin e shkallës juridiksionale në të cilën GJND-ja mund të shkelë sovranitetin kombëtar. Kjo problematikë e natyrës ligjore, ndikon thellësisht në mënyrën se si shtetet përpiqen të zgjidhin mosmarrëveshjet e tyre mbi përcaktimin e kufijve detarë, duke vështirësuar zbutjen apo amortizimin e konflikteve ndërshtetërore në fushën e MN. SHBA-ja, për shembull, nuk e ka pranuar dispozitën ligjore jo të detyrueshme në Statutin e GJND-së kur u padit nga Nikaragua në vitin 1986 në lidhje me minimin e kufijve të saj nga CIA, dhe nuk pranoi që t'i jepte GJND-së asnjë pushtet mbi politikën e SHBA-së në Amerikën Qendrore[616]. Nga ana tjetër, një prej sukseseve të GJND-së, ishte zgjidhja e një konflikti te ndërlikuar kufitar në vitin 1992 ndërmjet Hondurasit dhe El Salvadorit. Me anën e një marrëveshjeje të ndërsjelltë të dyja shtetet i kishin kërkuar GJND-së në vitin 1986 që të zgjidhte konfliktin e tyre territorial për gjashtë segmente kufitare, tre ishuj dhe ujërat përkatëse territoriale. Konflikti për këtë çështje kishte filluar qysh prej vitit 1861, dhe kishte përfunduar në konflikt të armatosur në vitin 1969. Në vendimin e saj, GJND-ja përcaktoi kufijtë e ujërave territoriale duke i delimituar sipas parimit të barazisë dhe drejtësisë mes Hondurasit, El Salvadorit dhe Nikaraguas[617].

Duke filluar nga Procesi gjyqësor i *Shelfit Kontinental të Detit të Veriut* (1969), deri në vitin 2010, GJND-ja ka shqyrtuar trembëdhjetë raste mosmarrëveshjesh ndërshtetërore mbi ndarjen e kufijve detarë, duke kontribuar

[613] Barbados v Trinidad and Tobago, *45 ILM 798*, (2006): 224-226.
[614] Keith Highert, "The Peace Palace Heats Up: The World Court in Bussiness Again?," *American Journal of International Law 85* (4), (1991): 646-654.
[615] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 311.
[616] David P. Forsythe, *The Politics of International Law: US Foreign Policy Reconsidered* (Boulder, CO: Lynne Rienner, 1990), 53-57.
[617] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 311.

gjerësisht në zhvillimin e të drejtës ndërkombëtare të detit, e cila nga ana e saj ka ndikuar dukshëm mbi praktikat shtetërore për këtë çështje[618]. Pjesa dërrmuese e këtyre mosmarrëveshjeve është trajtuar nga GJND-ja mbështetur në dispozitat ligjore të UNCLOS-it, e cila hyri në fuqi në vitin 1994. Proceset gjyqësore të GJND-së mbi ndarjen e kufijve detarë të zhvilluara para hyrjes në fuqi të UNCLOS-it, janë zhvilluar mbështetur në Konventat e Gjenevës (1958). Një rast të tillë paraqet Procesi *Tunizia kundër Libisë* (1982), lidhur me ndarjen e shelfit kontinental, e cila ishte kthyer në një burim konfliktesh politike dhe ushtarake ndërmjet këtyre shteteve për shumë vite me radhë[619]. E njëjta situatë u karakterizua edhe në konfliktin midis Kanadasë dhe SHBA-së, të dyja vende anëtare të Konventës mbi Shelfin Kontinental (1958), të cilat iu drejtuan GJND-së në vitin 1984 për të zgjidhur mosmarrëveshjet lidhur me ndarjen e kufijve detarë në Gjirin e Maine-it. Të dy shtetet kishin përjetuar periudha tensionesh diplomatike dhe politike për shkak të pozitës së vështirë gjeografike që paraqiste ky rajon detar, si dhe paqartësisë të dispozitës ligjore mbi ndarjen e kufijve detarë të pasqyruar në Konventën mbi Shelfin Kontinental (1958). Një tjetër konflikt ndërshtetëror i rëndësishëm, ka qenë ai midis Guinesë dhe Guinea Bissau për ndarjen e kufijve detarë. Të dy shtetet për të shmangur konfliktin e armatosur iu drejtuan GJND-së për të zgjidhur mosmarrëveshjen e tyre. Në Procesin *Guinea kundër Guinea Bissau* (1985), GJND-ja vendosi se ndarja e të gjithë kufijve detarë duhet zhvilluar sipas parimit të zgjidhjes së drejtë dhe të barabartë[620]. Po ashtu, në Procesin *Greenland/Jan Mayen - Danimarka kundër Norvegjisë* (1993), GJND-ja zbatoi dispozitat ligjore përkatëse të UNCLOS-it dhe KUT-it[621]. Ndërsa, *Procesi gjyqësor midis Kanadasë dhe Francës* (1992), lidhur me përcaktimin e kufijve detarë, kishte të bënte me ndarjen e shelfit kontinental nga njëra anë dhe ZEE-së në anën tjetër[622].

Shekulli XX përjetoi një zhvillim të vrullshëm të së drejtës ndërkombëtare të detit dhe praktikave shtetërore përkatëse në lidhje me ndarjen e kufijve detarë, dhe këto çështje janë trajtuar gjerësisht nga delegacionet shtetërore gjatë përgatitjes së Konventave të Gjenevës (1958) dhe UNCLOS-it (1982). Pavarësisht kësaj, ndërsa e drejta ndërkombëtare e detit mbi ndarjen e kufijve detarë është karakterizuar nga një zhvillim i dukshëm, dhe në praktikën botërore ekzistojnë shumë raste të zgjidhjes me sukses të mosmarrëvëshjeve mbi kufijtë detarë të cilat janë zgjidhur si pasojë e marrëveshjeve dypalëshe apo bazuar në vendimet gjyqësore dhe të arbitrazhit ndërkombëtar, përsëri ekzistojnë raste në të cilat shtetet bregdetare vazhdojnë të kenë konflikte mbi përcaktimin e këtyre kufijve. Një shembull mbizotërues konkret është mosmarrëveshja ende e pazgjidhur midis Kanadasë dhe SHBA-së mbi kufijtë e tyre detarë të ZEE-së në Oqeanin Arktik[623]. Me shumë rëndësi për zhvillimin e MN konsiderohet edhe mosmarrëveshja ndërkombëtare që ekziston në lidhje me ndarjen e ZEE-së dhe të shelfit kontinental ndërmjet Kanadasë, SHBA-së, Danimarkës, Rusisë dhe Norvegjisë në rajonin oqeanik rreth Polit të Veriut[624]. Përveç burimeve natyrore të konsiderushme si gazi, nafta dhe minerale të ndryshme që zotërojnë zonat detare pranë Polit të Veriut, komuniteti ndërkombëtar ka shfaqur shqetësime edhe lidhur me

[618] Robert Colb, *Case Law on Equitable Maritime Delimitations: Digest and Commentaries* (The Hague, Martinus Nijhoff, 2003), 69-71.
[619] Continental Shelf *(Tunisia/Lib ian Arab Jamahiriya)* (1982) *ICJ Rep 18*.
[620] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 183.
[621] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 396.
[622] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 192.
[623] Ted L McDorman, *Satl Water Neighbours: International Ocean Law between United States and Canada* (New York, Oxford University Press, 2009), 43-48.
[624] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* 7.

përdorimin e këtij rajoni të izoluar nga pjesa tjetër e botës për qëllime terroriste. Ish-ambasadori i SHBA-së në Kanada, Paul Celluci, ka shprehur shqetësimin se në mungesë të një juridiksioni ligjor kombëtar mbi këtë rajon si pasojë e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mbi kufijtë detarë, rajone si Ngushtica Veriperëndimore, mund të përdoren nga terroristët për të trafikuar ADM, substanca dhe lëndë narkotike, si dhe armatim dhe emigrantë të paligjshëm[625].

Përveç faktorëve politikë, ekonomikë dhe gjeostrategjikë, problematika kryesore që ka ushtruar një ndikim madhor mbi lindjen apo mungesën e zgjidhjes së këtyre mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mbi kufijtë detarë, mendohet të ketë ardhur edhe për arsye se e drejta ndërkombëtare e detit, e përfaqësuar nga konventa të ndryshme, nuk duket se përmban një sistem normativ ligjor me prioritet dhe qartësi të plotë juridike. Konventa e parë ndërkombëtare, e cila ka përcaktuar rregullimin ligjor të ndarjes së kufijve detarë është KUT-i dhe Konventa e Shelfit Kontinental (1958). Neni 6 i Konventës mbi Shelfin Kontinental përmban konceptin juridik që adreson çështjen e ndarjes së kufijve të shelfit kontinental ndërmjet shteteve përballë dhe përbri njëra-tjetrës. Pavarësisht këtij kontributi të rëndësishëm ligjor për përcaktimin në mënyrë paqësore të zonave të shelfit kontinental në botë, shtete të ndryshme si Jugosllavia, Kina, Greqia, Irani, Venezuela dhe Franca, menjëherë pas përfundimit dhe hyrjes në fuqi të Konventës, paraqitën rezervimet e tyre që kundërshtonin thelbin ligjor të nenit 6 mbi shelfin kontinental[626]. Jugosllavia nuk pranonte zbatimin e referencës *rrethana të veçanta* në përbërje të nenit 6; Venezuela kundërshtonte të gjithë nenin[627], ndërsa Franca kundërshtonte pranimin e parimit të baraslargësisë në përcaktimin e shelfit kontinental në Gjirin e Biskajës, Gjirin e Granvillit, Ngushticën e Doverit dhe në rajonin e Detit të Veriut pranë bregdetit të saj[628]. Këto deklarime të njëanshme mbi përcaktimin e kufijve të shelfit kontinental tregonin mosmarrëveshjet diplomatike dhe konfliktet që kishin shtetet bregdetare mbi këto zona të rëndësishme detare. Këtë argument e përforcon mjaft fakti që Britania e Madhe, e cila është shtet kufitar me Francën, menjëherë pas deklarimeve të kësaj të fundit mbi kundërshtimin e parimit të baraslargësisë për përcaktimin e rajoneve të caktuara detare, dorëzoi në OKB dokumentin zyrtar me kundërshtime të natyrës juridike kundër rezervimeve të karakterit juridik të Francës[629].

Shtetet e përfshira në konfliktin e mësipërm u përplasën diplomatikisht gjatë edhe pas përfundimit të Konferencave të UNCLOS-it, duke kundërshtuar vazhdimisht njëra-tjetrën me anë të deklaratave dhe rezervimeve të dërguara në sekretariatin e Konferencës. Konflikti midis Francës dhe Britanisë së Madhe vazhdoi në vitin 1977 lidhur me ndarjen e shelfit kontinental në rajonet detare të Kanalit Anglez dhe të disa zonave detare të Oqeanit Atlantik në jug dhe në perëndim të të dy shteteve. Një karakteristikë e rëndësishme në lidhje me zonën detare të Kanalit Anglez ku do kryhej ndarja e kufijve detarë, ishte prezenca e ishujve britanikë në afërsi të Gjirit të Saint Malo, ngjitur me bregdetin normandez të Francës, e cila e vështiresonte më tepër përcaktimin e kufirit detar. Konflikti përfundoi në Gjykatën Ndërkombëtare të Arbitrazhit për t'i dhënë një zgjidhje ligjore (*Anglo-French Arbitration*). Një tjetër konflikt ndërshtetëror mbi përcaktimin e zonave të shelfit kontinental bazuar në nenin 6 të Konventës mbi Shelfin Kontinental (1958), është konsideruar edhe rasti i ndarjes së kësaj zone në Detin e Veriut ndërmjet Republikës Federale të Gjermanisë nga njëra

[625] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic*?,17.
[626] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 388.
[627] UN Doc No ST/LEG/SER. E/2. f.627.
[628] UN Doc No ST/LEG/SER. E/2. f.626-627.
[629] UN Doc No ST/LEG/SER. E/2. f.628.

anë, dhe Holandës dhe Danimarkës nga ana tjetër. Dështimi i negociatave diplomatike midis këtyre shteteve për të përcaktuar zonat përkatëse të shelfit kontinental bazuar në parimin e baraslargësisë të pasqyruar në nenin 6 të Konventës, i detyroi ato që t'i drejtoheshin GJND-së për ta zgjidhur në bazë të së drejtës ndërkombëtare të detit këtë çështje[630]. Pas vendimit të GJND-së, e cila nxirrte si përfundim përdorimin e metodave të ndryshme të përcaktimit të kufirit në mënyrë që të arrihej një zgjidhje e drejtë dhe jo një distancë e baraslarguar, shtetet konkrete në vitin 1971 nënshkruan një numër traktatesh mbi përcaktimin e shelfit kontinental duke arritur të zgjidhin konfliktin që mbizotëronte në atë rajon detar[631].

Pavarësisht problematikave të shfaqura nga zbatimi i Konventave të Gjenevës, impaktin më themelor lidhur me krijimin e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mbi përcaktimin e kufijve detarë në sistemin ndërkombëtar, e ka shkaktuar formulimi dhe interpretimi i UNCLOS-it (1982). Në prag të përfundimit të Konferencës UNCLOS III, praktika botërore kishte nxjerrë në dritë ekzistencën e 375 konflikteve të mundshme ndërshtetërore mbi ndarjen e kufijve detarë në të gjithë botën, ndër të cilat vetëm 90 prej tyre ishin në procesin e ndërmjetësimit dhe zhvillimit të bashkëbisedimeve midis shteteve bregdetare për t'i dhënë zgjidhje kësaj çështjeje me natyrë ligjore[632]. Ndërsa shumë raste ndarjesh të kufijve detarë midis shteteve kanë arritur të përfundojnë me sukses, kryesisht nëpërmjet procesit të ndërmjetësimit apo procedurave ligjore të zhvilluara nga gjykatat shtetërore dhe ndërkombëtare, shumë mosmarrëveshje ndërshtetërore mbi kufijtë detarë vazhdojnë ende të jenë të pazgjidhura. Për më tepër, nën dritën e zhvillimeve dinamike në fushën e MN dhe veçanërisht të së drejtës ndërkombëtare të detit gjatë viteve 2000 mbi përcaktimin e kufijve skajor të shelfit kontinental, numri i mosmarrëveshjeve ndërshtetërore është përshkallëzuar dukshëm. Kjo vjen si pasojë e problemeve të shkaktuara nga krijimi i normave të reja ligjore të UNCLOS-it, të cilat kanë shkaktuar mbivendosjen e zonave të shelfit kontinental të shteteve bregdetare të pozicionuara përballë apo përbri njëra-tjetrës që tashmë mund të shtrihen deri në 350 milje detare nga vija bregdetare bazë e shteteve, dhe jo deri në 200 milje siç e parashikonte Konventa mbi Shelfin Kontinental (1958). Përcaktimi i kufirit skajor të shelfit të ri kontinental nga ana e shteteve bregdetare aktualisht bëhet vetëm pas dërgimit të kërkesës zyrtare në Komisionin mbi Përcaktimin e Shelfit Kontinental dhe shqyrtimit të saj nga ky autoritet ndërkombëtar i krijuar bazuar në nenin 76 të UNCLOS-it. Në këtë kontekst, është e qartë se në shumë mënyra e drejta e detit mbi delimitimin e kufijve detarë vazhdon të mbetet dinamike dhe në proces zhvillimi, duke ndikuar rrjedhimisht në mungesën e qëndrueshmërisë të marrëdhënieve ndërshtetërore të sistemit ndërkombëtar.

UNCLOS-i ndryshoi thellësisht elementet përbërëse mbi aftësinë dhe të drejtat e shteteve bregdetare mbi shfrytëzimin e burimeve natyrore të detit. Në lidhje me këtë problem, koncepti më i rëndësishëm ligjor konsiderohet ZEE-ja me një shtrirje prej 200 miljesh detare, në të cilën shtetet kanë të drejta mbi shfrytëzimin e burimeve natyrore dhe një shkallë të caktuar juridiksionale mbi kërkimin shkencor dhe

[630] North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany v Denmark; Federal Republic of Germany v The Netherlands), 1969, *ICJ Rep 3*, (North Sea Continental Shelf).

[631] "1971 Treaty between the Federal Republic of Germany and Kingdom of Denmark relating to the Delimitations of the Continental Shelf under the North Sea: 1971 Treaty between the Kingdom of the Netherland and the Federal Republic of Germany relating to the Delimitations of the Continental Shelf under the North Sea".

[632] Robert W. Smith, "A Geographical Primer te Maritime Boundary-Making," *12 Ocean Development and International Law 1*, (1982): 3.

mbrojtjen e mjedisit[633]. Koncepti i dytë ligjor pasqyron rregulla normative sipas të cilave shtetet zotërojnë të drejta sovrane mbi shelfin kontinental (shtratin oqeanik) me qëllim kërkimin dhe shfrytëzimin e burimeve natyrore në përbërje të kësaj zone[634]. Rëndësia themelore e ndarjes së kufijve detarë nënkupton se konfliktet në lidhje me përcaktimin e zonave detare të mbivendosura, si në rastin e ripërcaktimit të ZEE-së në vitet 2000, konsiderohen konfliktet më të rëndësishme për arsye se shtrihen në zemër të sovranitetit kombëtar të shteteve[635]. Rëndësia e interesave kombëtare të përfshira në përcaktimin e zonave detare i ndalojnë shtetet të delegojnë në mënyrë të pakushtëzuar vendimet mbi ndarjen e kufijve detarë gjatë proceseve apo konferencave ndërkombëtare. Gjatë negociatave ndërshtetërore në Konferencën UNCLOS III, shumë shpejt u qartësua ideja se çështjet më themelore për shtetet konsideroheshin dispozitat normative që kishin lidhje me ndarjen e kufijve detarë. Debatet, tratativat dhe mosmarrëveshjet kryesore ndërmjet shteteve në këtë Konferencë u zhvilluan pikërisht rreth kësaj teme me rëndësi jetike për interesat kombëtare të shteteve si dhe për fushën e MN në përgjithësi. Në këtë këndvështrim, gjatë zhvillimit të Konferencës UNCLOS III, shtetet socialiste treguan se nuk pranonin asnjë formulë ligjore apo edhe të gjithë Konventën në rast se përmbante dispozita ligjore mbi procedura të detyrueshme, të cilat diktonin vendime të detyrueshme në lidhje me konfliktet për ndarjen e zonave detare[636]. Kjo tregonte kontradiktat brenda komunitetit ndërkombëtar në lidhje me parimet juridike themelore mbi përcaktimin e kufijve detarë.

Në thelb, ekzistojnë dy dispozita ligjore bazë të UNCLOS-it mbi ndarjen e kufijve dhe zonave detare. Dispozita e parë gjendet në nenin 15 mbi ndarjen e ujërave territoriale midis shteteve përballë apo përbri njëra-tjetrës. Koncepti themelor i këtij neni qëndron në bashkëpunimin që duhet të kenë shtetet në përcaktimin e ujërave territoriale, të cilat mund të shtrihen deri në 12 milje detare nga vija bregdetare bazë e shteteve. Në rast mosmarrëveshjeje, delimitimi i kufijve detarë duhet të bëhet në bazë të parimit të baraslargësisë ndërmjet vijave bazë të shteteve të përfshira në proces. Nga ana tjetër, neni 74 trajton ligjërisht çështjen e përcaktimit të kufirit të ZEE-së, ndërsa neni 83 përcakton ndarjen e zonave të shelfit kontinental ndërmjet shteteve përballë apo përbri me njëra-tjetrën. Të dy këto dispozita ligjore konsiderohen të paqarta juridikisht. Kjo situatë e ndërlikuar ligjore ka ardhur si pasojë e termave të përgjithshëm të përdorur dhe përmbajtjes së shkurtër të dispozitave përkatëse. Pavarësisht se neni 74 mbi ZEE-në, dhe neni 83 mbi shelfin kontinental kanë të njëjtën përmbajtje, dhe delimitimi i këtyre zonave mbështetet në të njëjtat parime juridike, terminologjia dhe nocioni bazë i pasqyruar në këto dispozita konsiderohet i paqartë ligjërisht dhe praktikisht, duke krijuar mundësi për lindjen e mosmarrëveshjeve dhe potencialitetit për konflikte ndërshtetërore.

Fakti që sipas neneve 74 dhe 83 kufijtë e këtyre zonave duhet të pasqyrojnë një zgjidhje të drejtë dhe të paanshme, dhe kanë të njëjtën përmbajtje të natyrës teknike, e karakterizon më të vështirë arritjen e marrëveshjeve midis shteteve mbi përcaktimin e zonave në fjalë. Një ndarje kufitare që mund të jetë e drejtë për qëllimin e ZEE-së, mund të mos konsiderohet e drejtë apo e bazuar parimisht në konceptin e drejtësisë për qëllimin e shelfit kontinental. Kjo rezulton për shkak të përshtatshmërisë të karakteristikave dhe konsideratave të ndryshme që karakterizojnë

[633] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Pjesa V.
[634] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Pjesa VI.
[635] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* 256.
[636] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* 256.

secilën zonë për të arritur një zgjidhje të drejtë dhe të paanshme[637]. Megjithatë, thelbi i dispozitave të mësipërme ligjore qëndron në bashkëpunimin ndërshtetëror lidhur me arritjen e kompromisit mbi delimitimin në mënyrë të drejtë dhe të paanshme të kufijve detarë. Në rastet kur ekziston një mosmarrëveshje ndërshtetërore mbi ndarjen e ZEE-se dhe shelfit kontinental, brenda një periudhe të arsyeshme, palët mbështetur në nenet 74(2) dhe 83(2) duhet të marrin përsipër zbatimin e procedurave të zgjidhjes së konflikteve sipas Pjesës XV të UNCLOS-it. Zgjidhjet e detyrueshme ligjore të konflikteve ndërshtetërore sipas Seksionit 2 të Pjesës XV, kanë të bëjnë me mosmarrëveshjet mbi delimitimin e ujërave territoriale, shelfit kontinental dhe ZEE-së. Në këtë kontekst, përjashtim bëjnë rastet kur shtetet e kanë kundërshtuar zyrtarisht këtë procedurë zgjidhjeje bazuar në nenin 298 (1)(a).

Duke marrë në konsideratë zhvillimet e mësipërme, përcaktimi i parimeve bashkëkohore ligjore mbi delimitimin e kufijve detarë duket se është vështirësuar për shkak edhe të përdorimit të pasaktë dhe të paqartë të terminologjisë në UNCLOS (1982)[638]. Në sistemin ndërkombëtar ekzistojnë shqetësime mbi efektin disorientues dhe problematik të nenit 15 të UNCLOS-it lidhur me aplikimin e vijës kufitare të baraslaguar për përcaktimin e ujërave territoriale, e cila mund të shkaktojë mosmarrëveshje midis shteteve, ashtu siç edhe ka ndodhur gjatë konfliktit ndërmjet Nikaraguas dhe Hondurasit (2007), kur përmbajtja e nenit 15 krijoi debate dhe fërkime midis palëve gjatë gjykimit të çështjes nga GJND-ja[639]. Konflikte të ngjashme lidhur me ndarjen e kufijve detarë kanë ekzistuar edhe ndërmjet Katarit dhe Bahreinit në vitin 2001, të cilat iu drejtuan GJND-së për të zgjidhur problemin konkret[640], si edhe gjatë zhvillimit të Procesit *Carribean Sea* (2007), mbi ndarjen e ujërave territoriale midis Nikaraguas dhe Hondurasit[641]. Po ashtu, Procesi gjyqësor *Ukraina kundër Rumanisë* në lidhje me ndarjen e ZEE-së dhe shelfit kontinental në Detin e Zi, ka pasur si karakteristikë të njëjtën problematikë ligjore[642]. Në këtë kontekst, duhet theksuar se parimet ligjore të ndarjes së kufijve detarë, të cilat janë të shprehura në UNCLOS (neni 15) dhe KUT (neni 12), janë formuluar në një shkallë të lartë përgjithësimi dhe pasigurie nga gjykatat dhe tribunalët e arbitrazhit. Për këtë arsye, është shumë e vështirë të pasqyrohet një situatë e saktë lidhur me parimet ligjore të ndarjes së kufijve detarë, si dhe të konflikteve ndërshtetërore që karakterizohen nga këto problematika. Përveç përgjithësimit të trashëguar, si dhe paqartësisë që karakterizojnë parimet ligjore të ndarjes së kufijve detarë, çdo përcaktim kufiri përfshin një situatë që pasqyron karakteristikat e saj të veçanta, të cilat duhet të merren në konsideratë gjatë përcaktimit të zonave detare[643]. Kjo problematikë përfaqëson një tjetër vështirësi praktike, e cila në koordinim me paqartësitë dhe mangësitë ligjore, krijon pengesa në drejtim të zgjidhjes paqësore të mosmarrëveshjeve apo konflikteve ndërshtetërore.

Zhvillimet në arenën politike, diplomatike dhe ushtarake të kontinentit europian janë karakterizuar tradicionalisht nga konflikte ndërshtetërore mbi shtrirjen e juridiksionit kombëtar mbi zona të caktuara detare. Nënshkrimi dhe ratifikimi i

---

[637] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 196.
[638] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 397.
[639] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 400.
[640] Maurice Mendelson, "The Curious Case of Qatar v Bahrain in the International Court of Justice," *72 British Year Book of International Law,* (2001): 183.
[641] Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Carribeab Sea *(Nicaragua v Honduras),* Judgment of 8th October 2007 (*Carribean Sea*).
[642] Maritime Delimitation in the Black Sea *(Rumania v Ukraine),* Judgment of 3 Feb. 2009 (*Black Sea*).
[643] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 182.

UNCLOS-it nga shtetet bregdetare të detit Mesdhe, ka rezultuar në shpërthimin e shumë konflikteve në lidhje me përcaktimin e kufijve detarë. Një prej këtyre situatave konfliktuale lidhur me çështjen e sovranitetit dhe ndarjes së kufijve detarë në detin Egje, është reflektuar dhe në marrëdhëniet Greqi-Turqi, të cilat janë karakterizuar si mjaft të tensionuara gjatë dyzet viteve të fundit. Pavarësisht se këto shtete janë anëtare të NATO-s, mosmarrëveshjet e tyre mbi kufijtë detarë gjatë viteve 1974, 1976, dhe 1986-1987, kanë shkuar shumë afër konfliktit të armatosur[644]. Kriza ndërkombëtare mes këtyre shteteve është karakterizuar nga faza e *shkallëzimit,* e shprehur nëpërmjet ngjarjeve si deklarata politikanësh, manifestime nacionaliste, demonstrime ushtarake dhe ultimatume nga të dy palët, të cilat kanë ndikuar si pasojë në prishjen e ekuilibrit rajonal të MN, duke rritur ndjeshëm rrezikun e një konflikti të armatosur ndërshtetëror[645].

Mundësia e një konflikti të armatosur në të ardhmen nuk përjashtohet, veçanërisht nëse kjo situatë kritike krijon lidhje me shkaqe të tjera të natyrës gjeopolitike dhe nacionaliste, të cilat kanë të bëjnë me paqëndrueshmërinë politike në rajonin e Gadishullit Ballkanik. Konflikti ndërmjet këtyre shteteve konsiderohet i rrezikshëm për arsye se përfshin dy probleme kryesore: kufijtë e ujërave territoriale, si dhe të drejtat sovrane mbi shelfin kontinental. Traktati i Lausanne-s (1923), i lejoi Greqisë të zotërojë rreth 3000 ishuj në detin Egje, të populluara kryesisht me grekë, disa prej tyre shumë afër bregdetit kontinental të Turqisë[646]. Me qëllimin për të ushtruar kontroll mbi Ngushticën e Dardaneleve, turqit mbajtën nën sovranitet ishujt strategjikë Gokceada dhe Bozcaada. Në zbatim të së drejtës zakonore të detit, Greqia dhe Turqia historikisht në detin Egje kanë ushtruar juridiksionin mbi ujëra territoriale me gjerësi deri në gjashtë milje detare. Në vitin 1964, Turqia përcaktoi në detin Egje ujëra territoriale me shtrirje gjashtë milje detare, të cilat përbëjnë rreth 7.5% të hapësirës detare, dhe 12 milje detare në detin Mesdhe dhe Detin e Zi. Greqia, nga ana tjetër, në vitin 1986 përcaktoi ujëra territoriale me gjerësi gjashtë milje detare, të cilat përbëjnë rreth 44% të hapësirës ujore të detit Egje[647]. Këto politika kombëtare kanë ardhur për arsye se një shtrirje e këtyre ujërave deri në 12 milje detare sipas UNCLOS-it, mund ta kthente të gjithë rajonin e Egjeut në ujëra territoriale greke, duke rrezikuar si pasojë që këtë mosmarrëveshje ndërshtetërore ta kthente nga një fërkim politik, në një konflikt të hapur ushtarak.

Krijimi i UNCLOS-it e ndryshoi situatën e regjimit juridik ndërkombëtar të detit për shtetet që zotërojnë sovranitet mbi ishuj të caktuar. Regjimi i ri juridik i detit e rriti vlerën e zotërimit juridiksional të ishujve, të cilët filluan gradualisht të ndikonin mbi zgjerimin e ujërave territoriale ishullore deri në 12 milje detare. Pavarësisht se kufizimi prej 12 miljesh detare konsiderohet ligjërisht i lejueshëm por jo një element juridik i detyrueshëm, Greqia pas ratifikimit të UNCLOS-it filloi procedurat ligjore mbi përcaktimin e ujërave të saj territoriale në 12 milje detare, duke tentuar si rrjedhojë fitimin e sovranitetit mbi 71% të hapësirës ujore të detit Egje. Rrjedhimisht, ujërat territoriale greke sipas regjimit të ri juridik të pasqyruar në UNCLOS, mund të përfshinin të gjithë rajonin jugor të Egjeut[648]. Lidhur me këto pretendime, Turqia deklaroi se një shtrirje e tillë e ujërave territoriale greke në Egje do të konsiderohej një veprim provokativ, i cili mund të shkaktonte një konflikt të armatosur, duke e

[644] Keesing's Contemporary Archives 30, P. 32766, 32791, 21887, 32943, 33042 (1984), 32791.
[645] Nathanaili, *Krizat dhe Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 3-4.
[646] Kliot, "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin," 265-268.
[647] Gerald H. Blake, "Offshore Jurisdiction in the Mediterranean" (paper presented to the Fifth Mediterranean Conference at Bar-Ilan University, Ramat Gan, Israel 1980, 5).
[648] Kliot, "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin," 264-67.

konsideruar të drejtën e kalimit paqësor të UNCLOS-it të promovuar nga Greqia në rastin konkret, si një garanci ligjore mbrojtjeje e pamjaftueshme për lundrimin e anijeve turke në Egje[649].

Të drejtat sovrane të shelfit kontinental turk në Egje konsiderohen të komplikuara për shkak të prezencës të një numri ishujsh grekë në këtë rajon. Në këtë kontekst, grekët deklaruan se të drejtat sovrane të promovuara nga UNCLOS-i mbi shelfin kontinental, duhet t'u jepeshin automatikisht të gjithë ishujve grekë që shtriheshin jashtë ujërave territoriale greke. Problematika këtu qëndron se më shumë se gjysma e ishujve grekë shtrihen jashtë ujërave territoriale greke me gjerësi prej gjashtë miljesh detare. Rrjedhimisht, konflikti detar midis Greqisë dhe Turqisë lidhet pikërisht me prezencën e më shumë se 1000 ishujve grekë që shtrihen prej Samothrakës në pjesën veriore të Egjeut, deri në Ishullin e Rodosit, i pozicionuar në jug të bregdetit turk. Gjykimi i Greqisë është i justifikuar nga Konventat e Gjenevës mbi të Drejtën e Detit (1958) dhe bazuar në UNCLOS-in, të cilat janë nënshkruar nga të dy shtetet e përfshira në konflikt. Turqia, nga ana tjetër, historikisht ka mbajtur qëndrimin se zona në të cilën ndodhen ishujt grekë është pjesë e shelfit kontinental turk, dhe se ishujt grekë nuk zotërojnë një shelf të tyre kontinental[650]. Me fjalë të tjera, prezenca e ishujve grekë jashtë ujërave territoriale duhet të mos merret ligjërisht në konsideratë. Turqia ka paraqitur qëndrimin se deti Egje përfaqëson ligjërisht sipas UNCLOS-it *rrethana të veçanta*, dhe kërkon një vijë kufitare bazuar në parimin e drejtësisë dhe paanshmërisë. Lidhur me këtë çështje ekziston një justifikim i aspektit gjeologjik në mbështetje të qëndrimit turk mbi zgjatimin natyror të pjesës kontinentale të Turqisë në drejtim të shtratit oqeanik të rajonit të kontestuar detar, por i njëjti argument mund të përdoret edhe nga pala greke. Greqia ka theksuar se në mungesë të një marrëveshjeje ndërmjet dy shteteve, si dhe nën dritën e rrethanave të veçanta gjeografike dhe ligjore, të cilat justifikojnë përcaktimin e një vije tjetër kufitare në rajonin konkret, ndarja e kufirit detar duhet të kryhet bazuar në UNCLOS, duke aplikuar shtrimin e vijës kufitare të baraslarguar ndërmjet bregdetit turk dhe ishujve grekë[651]. Zbatimi i këtyre kritereve mund të ndryshojë rrënjësisht përcaktimin e kufijve ekzistues të ujërave territoriale dhe shelfit kontinental, duke kaluar nën juridiksionin grek zona të mëdha detare që më parë i përkisnin Turqisë.

Edhe para formimit të UNCLOS-it të dy shtetet janë përplasur politikisht dhe kanë kërcënuar se do të përdorin forcat ushtarake dhe kundër njëra-tjetrës. Kështu, në vitin 1976, si pasojë e dërgimit të një anijeje shkencore turke për studimin e fenomeneve sizmike në një zonë të kontestuar detare të detit Egje, Greqia aktivizoi menjëherë flotën e saj ushtarake duke përshkallëzuar konfliktin[652]. Në këtë këndvështrim, duhej ndërhyrja e e vetë NATO-s, në të cilën shtetet e mësipërme janë anëtare, e cila arriti ta parandalonte konfliktin e armatosur. Incidentet vazhduan përsëri në vitin 1984, ku qeveria greke protestoi si pasojë e veprimeve kërcënuese të pesë luftëanijeve turke kundër një anije ushtarake greke në rajonin detar të Samothrakës[653]. Edhe ky incident me ndërhyrjen e faktorëve ndërkombëtar u arrit të parandalohej në kohë, por në mungesë të marrëveshjes ndërshtetërore mbi ndarjen e kufijve detarë, të dy shtetet do të përfshiheshin në incidente të tjera të rrezikshme

[649] G. H. Blake, "International Boundaries and Territorial Stability in the Middle East: An Assessment," *GeoJournal*, Vol. 28, No. 3, *The Middle East and the Emerging New World Order* (1992): f.371-72.
[650] Kliot, "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin," 266.
[651] Alastair Couper, ed., *The Times Atlas of the Oceans, (*Times Book, London, 1983), 186-187.
[652] Kliot, "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin," 266.
[653] Keesing's Contemporary Archives 30, P. 32766, 32791, 21887, 32943, 33042 (1984), 32791.

gjatë viteve në vijim, të cilat sollën si pasojë rrëzimin e një numri avionësh ushtarak turk dhe grek gjatë manovrave të rrezikshme mbi hapësirat ajrore të kontestueshme mes dy shteteve. Konfliki i mësipërm mes këtyre shteteve u përshkallëzua më vonë edhe për shkak të ekzistencës të rezervave natyrore të naftës dhe të mineraleve në zonën veriore të detit Egje. Kriza politike dhe ushtarake greko-turke mbi përcaktimin e kufjve detarë, edhe pse aktualisht mund të konsiderohet e ngrirë, vazhdon të ekzistojë me përmasa dhe karakter të rrezikshëm edhe në ditët e sotme[654].

Nga pikëpamja teorike e fushës së MN, kjo situatë e ndërlikuar konfliktualiteti e natyrës ndërkombëtare, mund të konceptohet brenda një konteksti të caktuar të nocioneve themelore të teorisë së realizmit, e cila promovon konceptin e fuqisë dhe të pushtetit në MN, dhe të liberalizmit, që i mëshon bashkëpunimit ndërkombëtar dhe zbatimit të së drejtës ndërkombëtare. Pavarësisht se traktatet ndërkombëtare si UNCLOS-i shihen me skepticizëm nga realistët modernë, teoria e realizmit në vetvete mund të nxirrte në pah frytshmërinë e përdorimit të kapaciteteve ushtarake dhe fuqisë shtetërore[655] nga ana e Greqisë dhe Turqisë për të parandaluar njëra-tjetrën lidhur me juridiksionin e hapësirave detare të Egjeut, të cilat konsiderohen me rëndësi ekonomike, strategjike dhe mbrojtëse për vendet përkatëse, duke ushtruar si rrjedhojë një presion të fuqishëm reciprok për të arritur një marrëveshje ndërshtetërore për zgjidhjen e konfliktit konkret, apo për të ruajtur status quo-n që ekzistonte më parë mes këtyre shteteve.

Nga ana tjetër, liberalizmi mund ta argumentonte ngjarjen e mësipërme duke marrë në konsideratë tezën sipas të cilës Turqia është një shtet më i fuqishëm ushtarakisht sesa Greqia, kështu që politika e përdorimit të forcës dhe shpalosja e fuqisë shtetërore nuk mund të ofrojë një pikënisje të mirë për të shpjeguar situatën përfundimtare të ngjarjeve konfliktuale midis këtyre shteteve. Për më tepër, për shkak të rëndësisë që paraqet përcaktimi i kufijve territorial për shtetet në përgjithësi, ekzistencës së konflikteve të ashpra historike dhe faktorëve të ndërlikuar politiko-ekonomik mes Turqisë dhe Greqisë, ngrirja e këtij konflikti nuk mund të sigurojë parandalimin e shpërthimit të një konflikti të armatosur midis këtyre shteteve në të ardhmen. Në këtë kontekst, liberalët do të kishin theksuar më shumë çështjen e përfitimit të së mirës së përbashkët që mund të përmbante arritja e një marrëveshjeje ndërshtetërore[656] mes Turqisë dhe Greqisë bazuar në parimin e paanshmërisë dhe drejtësisë, e cila normalisht rrjedh nga zbatimi i dispozitave ligjore të UNCLOS-it.

Krijimi i UNCLOS-it, përveç konfliktit Greqi-Turqi, ka shkaktuar edhe një numër mosmarrëveshjesh të tjera ndërmjet shteteve mesdhetare lidhur me juridiksionin mbi zona të ndryshme detare. Kjo ka ardhur si pasojë e interesave të rëndësishme kombëtare mbi burimet natyrore dhe pozitën gjeostrategjike që përfaqëson rajoni detar i Mesdheut. Një konflikt ndërshtetëror i mundshëm është evidentuar edhe në rajonin e Ngushticës së Gjiblardarit, i cili përfshin gjithashtu çështjen e sovranitetit të enklavave spanjolle Ceuta dhe Melilla që ndodhen përgjatë bregdetit të Afrikës Veriore. Ngushtica ndërkombëtare e Gjiblardarit, e cila paraqet një rëndësi madhore për interesat kombëtare të shteteve të fuqishme të sistemit ndërkombëtar, duke u konsideruar një nyje lidhëse ndërmjet Oqeanit Atlantik dhe detit Mesdhe, historikisht, që prej vitit 1704, është sunduar nga Britania e Madhe[657]. Viti 2012 shënoi 300-vjetorin e nënshkrimit të Traktatit të Utrehtit, sipas të cilit

[654] Blake, "International Boundaries and Territorial Stability in the Middle East: An Assessment," 371-72.
[655] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 466.
[656] Goldstein, *Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, 466.
[657] Kliot, "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin," 265-68.

Spanja i lëshoi Anglisë fortesën e Gjiblardarit. Sipas nenit X të Traktatit të Utrehtit të nënshkruar në vitin 1713, titulli i fituar i sovranitetit britanik i referohet ekskluzivisht qytetit të Gjiblardarit si dhe bazës ushtrako-detare pranë këtij qyteti, por jo ujërave territoriale dhe hapësirës ujore të një pjese të Ngushticës së Gjiblardarit[658]. Ajo që Spanja i dorëzoi Anglisë, sipas historianëve spanjollë, pretendohet të ishte vetëm një pozicion ushtarak strategjik shumë i rëndësishëm në skajin jugor të Gadishullit Iberik. Megjithatë, Anglia për shumë shekuj me radhë ka ushtruar kontroll dhe të drejta sovrane mbi ujërat e Ngushticës së Gjiblardarit duke krijuar si pasojë një klimë tensioni dhe mosmarrëveshjeje me Spanjën. Mosmarrëveshja ndërshtetërore për Gjiblardarin është rezultat i rëndësisë së tij strategjike, si një portë hyrëse në zemër të rajonit të Mesdheut, element për të cilin kontrolli i tij në fillim të shekullit XVIII, zgjoi interesin ushtarak dhe strategjik të një fuqie të madhe detare në ekspansion siç ishte Britania e Madhe.

Kjo mosmarrëveshje, e shprehur hapur dhe qartë dhe nga ambasadori i Spanjës në Shqipëri Z. Rafael Perez, vazhdon të ekzistojë edhe në ditët e sotme. Z.Perez, në një shkrim të pasqyruar në një prej mediave të shkruara shqiptare në dhjetor 2013 theksonte se "*qeveria spanjolle ia ka përsëritur së fundmi edhe njëherë Qeverisë së Mbretërisë së Bashkuar ofertën e saj për dialog nga i cili nuk heq dorë, si mjet për zgjidhjen e mosmarrëveshjes konkrete, ashtu siç nuk mund të heqë dorë nga reklamimi legjitim i sovranitetit të saj historik në Gjiblardar"*[659]. Komenti i mësipërm politik i deklaruar nga një përfaqësues i shtetit spanjoll, nxjerr në dritë mosmarrëveshjen e thellë që ekziston midis këtyre dy shteteve aktualisht, por që për faktin se këto vende janë anëtare të rëndësishme të BE-së, ky konflikt detar konsiderohet i ngrirë përkohësisht.

Në rast të dorëzimit të juridiksionit të kësaj ngushtice nga ana e Britanisë së Madhe në drejtim të Spanjës, ashtu siç edhe është parashikuar në të ardhmen, ujërat territoriale spanjolle, të cilat mbështetur në UNCLOS mund të shtrihen deri në 12 milje nga bregdeti spanjoll, mund të mbulojnë përgjithësisht hyrjen ujore të kësaj ngushtice. Kjo është arsyeja kryesore përse Maroku, shtet kufizues i ngushticës, ka kërcënuar se nëse Spanja vazhdon përpjekjet për të marrë nën kontroll hapësirën ujore të Gjiblardarit, atëherë ky shtet do të fillojë tratativat diplomatike dhe politike në shkallë ndërkombëtare për të rifituar sovranitetin mbi enklavat spanjolle të Ceutës dhe Melillës[660]. Kjo situatë konfliktuale e përmasave ndërkombëtare, u pasqyrua në qershor të vitit 2002, kur Maroku pushtoi ushtarakisht një ishull të vogël shkëmbor të pabanuar pranë bregdetit të saj, i cili konsiderohet pjesë territoriale e Spanjës. Spanja, nga ana e saj, reagoi dhunshëm duke e ripushtuar ishullin me forca ushtarake, dhe vetëm ndërhyrja vendimtare e Sekretarit Amerikan të Shtetit, Colin Powell, ndihmoi në neutralizimin e krizës[661]. Rajoni i rëndësishëm i Ngushticës së Gjiblardarit nxjerr në dritë edhe një çështje tjetër problematike lidhur me rrugëkalimet lundrimore strategjike të detit Mesdhe. Maroku dhe Spanja tradicionalisht kanë tentuar të vendosin juridiksionin mbi ujëra territoriale në brendësi të ngushticës deri në 12 milje detare, që nënkupton se pjesa më e madhe e saj mund të ndodhet nën sovranitetin e shteteve të mësipërme. Kjo situatë e ndryshon thelbësisht statusin ligjor të Ngushticës, e cila mund të rezultojë problematike për shumë shtete. Të dy shtetet gjatë zhvillimit

[658] *Treaties of Utreht*, Encyclopedia Britannica, accessed September 14, 2013, http://www.britannica.com/EBchecked/topic/859832/treaties-of-Utrecht.
[659] Rafael Torme Perez, "Gjiblardari mes Spanjes dhe Britanise," *Gazeta Shekulli*, 20 Dhjetor 2013, 9.
[660] Kliot, "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin," 267.
[661] Natalino Ronziti, " The Law of the Sea and Mediteranen Security*,"* (Mediterranean Paper Series 2010, The German Marshall Fund of the United States, Instituto Affari Internacionali, 4).

të Konferencës UNCLOS III, mbështetën fuqishëm dhënien e më shumë të drejtave për shtetet që kufizojnë ngushticat[662] duke nxjerrë në pah ambiciet e tyre në lidhje me zotërimin e kësaj ngushtice ndërkombëtare, e cila në rast pezullimi të përkohëshëm të lundrimit, mund të sjellë pasoja shumë të rënda ndërkombëtare dhe mund të bëhet burim konfliktesh ndërshtetërore.

Dispozitat ligjore të UNCLOS-it lidhur me përcaktimin e kufijve detarë si dhe menaxhimin e burimeve natyrore të gjeneruara në detin Mesdhe, nxorën në pah dallimin e thellë midis të *drejtave ligjore për të zotëruar* dhe *detyrimeve ligjore për të mos zotëruar*, duke shfaqur si rezultat edhe interesat konfliktuale dhe mosmarrëveshjet mes shteteve mesdhetare[663]. Në këtë kontekst, praktika shtetërore mbi përcaktimin e kufijve detarë dhe shfrytëzimin e burimeve natyrore të detit nga shtetet mesdhetare, e mbështetur në interesat e tyre kombëtare, është e ndryshme dhe e shumëllojshme. Franca, Libani, Malta, Maroku, Spanja dhe Tunizia historikisht kanë krijuar legjislacion të veçantë dhe specifik për zonat kombëtare detare të peshkimit dhe të shelfit kontinental. Një zonë ekskluzive prej 100 miljesh detare për qëllime të shfrytëzimit të burimeve të gjalla detare është përcaktuar më herët në kohë edhe nga Egjipti dhe Maroku në Mesdhe, dhe nga Franca, Spanja dhe Maroku në Oqeanin Atlantik[664]. Në këtë kuadër, krijimi i zonave detare të ZEE-së prej 200 miljesh në detin Mesdhe sipas UNCLOS-it, ka kohë që ka vënë në rrezik situatën e status-qou-s në këtë rajon për arsye se ka ndikuar në formimin e një sistemi mbivendosjesh zonash dhe kufijsh detarë, të cilat kanë rritur numrin dhe frekuencën e konflikteve mes shteteve mesdhetare. Mungesa e një standardi të përbashkët ligjor mbi përcaktimin e kufijve detarë dhe shfrytëzimin e burimeve natyrore detare bazuar në UNCLOS, rrjedhimisht ka ushtruar një impakt të konsiderueshëm mbi lindjen apo tensionimin e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore në kuadër të MN në Mesdhe.

Politika dhe diplomacia ndërkombëtare mendohet të ketë luajtur një rol të rëndësishëm lidhur me mosmarrëveshjet ndërshtetërore mbi përcaktimin e kufijve detarë në rajone të caktuara të botës. Pavarësisht kësaj, është e vështirë të vlerësohet nëse roli i sistemit të jashtëm politik lidhur me thellimin ose kufizimin e konflikteve ndërshtetërore në rajonin mesdhetar mbi përcaktimin e kufijve detarë, mund të konsiderohet i natyrës negative apo pozitive. Një ndikim madhor në hapësirën e detit Mesdhe në këtë drejtim e kanë luajtur dhe vazhdojnë të luajnë dy sistemet politike të ish-superfuqive të mëdha të SHBA-së dhe BS-së. SHBA-ja ka interesa të mëdha ekonomike, strategjike dhe politike në Mesdhe, dhe lidhjet e saj me shtetet mesdhetare konsiderohen të forta. Ajo është aleatja kryesore e NATO-s dhe ka zotëruar dhe zotëron baza detare në Itali, Spanjë, Turqi, si dhe në shtete të tjera mesdhetare. Flota e Gjashtë Amerikane në Mesdhe, zotëron kapacitete të fuqishme ushtarake si aeroplanmbajtëse dhe nëndetëse bërthamore. Forcat detare të SHBA-së demonstrojnë një mbështetje të fuqishme për NATO-n dhe ndërhyn ushtarakisht gjatë krizës libaneze në vitet 1958, 1983 dhe 1984. Ishte pikërisht kjo flotë detare e cila kontrolloi në mënyrë efikase rrugëkalimet detare gjatë mbështetjes me armatim luftarak dhe logjistik të Izraelit në luftën e vitit 1973[665]. SHBA-ja historikisht ka furnizuar me armatim partnerët e tij mesdhetarë të NATO-s, si Maroku, Tunizia,

[662] Barry Buzan, "A Sea of Troubles: Sources of Dispute in the New Ocean Regime," in *Sea Power and Influence*, ed., Alford Jonathan (International Institute for Strategic Studies, The Adelphi Library, London 1980), 185.
[663] Buzan, "A Sea of Troubles: Sources of Dispute in the New Ocean Regime," 171.
[664] Kliot, "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin," 268.
[665] Mark W Janis, *Sea Power and the Law of the Sea.* (Lexington Books, 1976), 3-8.

Egjipti dhe Izraeli, me të cilin ka edhe një mirëkuptim dhe bashkëpunim strategjik[666]. Ajo ka lidhur gjithashtu marrëveshje dypalëshe me Egjiptin dhe Marokun që i mundëson përdorimin e bazave ushtarake të këtyre shteteve në rast konfliktesh.

Nga ana tjetër, Rusia ka pasur historikisht interesa të mëdha në detin Mesdhe për arsye të afërsisë që e karakterizon atë me këtë rajon, si dhe nevojës për të pasur dalje strategjike në rajonin mesdhetar në raport me Detin e Zi[667]. Këto interesa strategjike të Moskës në detin Mesdhe e kanë orientuar Rusinë në drejtim të lidhjes së marrëveshjeve dhe traktateve dypalëshe me aleatë të ndryshëm rajonalë, veçanërisht me Libinë, Algjerinë dhe Sirinë. Rusia i mbështet me armatim këto vende, dhe në periudha të caktuara kohore kontigjente ushtarake ruse janë dislokuar në territorin sirian. Mbështetja politike, diplomatike dhe ushtarake që Rusia i ka ofruar Sirisë gjatë konfliktit të luftës civile të vitit 2013-2014, pavarësisht kundërshtimit të SHBA-së dhe BE-së, pasqyron qartë interesat e këtij vendi në rajonin mesdhetar. Për shkak të rëndësisë që paraqet Ngushtica e Bosforit për lundrimin e anijeve të saj ushtarake, Rusia mban marrëdhënie të veçanta me Turqinë. Turqia tradicionalisht është furnizuar me energji elektrike nga Rusia, dhe të dy vendet kanë lidhur marrëveshje tregtare reciproke me shuma të mëdha financiare[668]. Në këtë kontekst, është e mundur të pasqyrohet ndikimi në disa raste që SHBA-ja dhe Rusia kanë ushtruar mbi aleatët e tyre për të ulur tensionet dhe kufizuar konfliktet, siç është rasti i konfliktit Greqi-Turqi dhe Izrael-Liban (ndikimi i SHBA-së). Nga ana tjetër, konflikti ndërmjet Libisë dhe SHBA-së, që erdhi si pasojë e përpjekjeve të Libisë për të zotëruar juridiksion të plotë ligjor mbi Gjirin e Sirtës, dhe mbështetja ruse për shtetet arabe në *luftën gjashtë ditore* të vitit 1967, e përshkallëzoi situatën dhe rriti tensionet ndërkombëtare dhe mosmarrëveshjet ndërshtetërore në Mesdhe. Rritja madhore e arsenalit ushtarak në Mesdhe, e ardhur si pasojë e sferës së interesave të SHBA-së dhe Rusisë, tradicionalisht ka rritur nivelin e paqëndrueshmërisë në rajonin mesdhetar. Për disa autorë, prezenca e këtyre shteteve të fuqishme të sistemit ndërkombëtar mund të cilësohet si kontributore në thellimin e ndarjes së rajonit dhe jo për bashkimin e tij[669].

Ekzistenca e nocionit juridik të arqipelagut sipas dispozitave ligjore të UNCLOS-it, është një tjetër element që ka gjeneruar konflikte ndërshtetërore të natyrës politike edhe ndërmjet Francës dhe Italisë, veçanërisht në lidhje me përcaktimin e vijës kufitare dhe vijës bazë midis Korsikës dhe Toskanës në veri të detit Tirren. Po ashtu, për arsye të interesave kombëtare në Detin e Kuq, Izraeli ka ushtruar juridiksionin e tij ligjor vetëm mbi një hapësirë detare me shtrirje gjashtë milje detare për ujërat e tij territoriale. Në rast se vendet arabe, sipas UNCLOS-it, shtrijnë sovranitetin e tyre mbi ujëra territoriale deri në 12 milje, atëherë e drejta e lundrimit të lirë për anijet izraelite mund të ndërpritet[670]. Nga ana tjetër, zgjerimi i ujërave territoriale të Sirisë deri në 35 milje detare pas miratimit të UNCLOS-it, u bë shkak për mosmarrëveshjet diplomatike ndërmjet këtij shteti dhe Turqisë bazuar në argumentin se kufiri detar midis këtyre shteteve në atë rajon detar nuk ishte i përcaktuar. Në këtë kuadër, midis këtyre shteteve ende ekziston një mosmarrëveshje mbi këtë çështje detare. Një tjetër burim konfliktesh ndërkombëtare në detin Mesdhe,

[666] The international Institute for Strategic Studies, *The Military Balance 1985-6*. (London), 69-71.
[667] Galia Golan, "Soviet Power and Policies in the Third World: The Middle East," in *Prospects of Soviet Power in the 1980s*, ed., Christoph Bertram (Macmillan Press: London, 1980), 56-62.
[668] Keesing's Contemporary Archives 31, p. 33316, 33371, 33434-5, 33489, 33502, 33556-7, 33589, 33796, 33810, 33821 (1985), 33489.
[669] Kliot, "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin," 270-71.
[670] Nazih N. M Ayubi, "The Arab States and Major Sea Issues," in *The Mediterranean Region - Economic Cooperations*, ed., G. Luciani, (Croom, Helm, Beckham: Kent, 1984), 127.

është ndarja e kufirit detar për zonat e shelfit kontinental midis shteteve përballë dhe përbri njëra-tjetrës. E gjithë zona detare ndërmjet Tunizisë, Libisë, Italisë dhe Maltës, është karakterizuar si shkaku kryesor për mosmarrëveshjet mes këtyre shteteve. Rëndësia e madhe që paraqet ndarja e zonave të shelfit kontinental në detin Mesdhe qëndron në rezervat e naftës që gjenden në nëntokën e këtij rajoni detar.

Deti Mesdhe nuk konsiderohet i vetmi rajon detar në të cilën ekzistojnë mosmarrëveshje ndërshtetërore mbi përcaktimin e kufijve detarë. Një konflikt ndërshtetëror historik ekziston edhe midis Japonisë, Kinës dhe Koresë së Jugut mbi zotërimin e ishujve Senkaku dhe ujërave territoriale që gjenerohen prej këtyre ishujve, të cilët ndodhen në detin e Kinës Lindore. Gjatë vitit 2012-2013, në Kinë u zhvilluan një numër protestash të dhunshme popullore kundër juridiskionit historik të Japonisë mbi hapësirën detare të këtyre ishujve[671]. Rrjedhimisht, gjatë muajve nëntor-dhjetor 2013, Kina vendosi të bllokonte të gjitha fluturimet e avionëve të huaj në hapësirën ajrore mbi rajonin detar të ishujve Senkaku/Diaoyu të kontrolluara ligjërisht nga Japonia, dhe që janë në qendër të konfliktit politiko-ushtarak prej shumë kohësh midis këtyre shteteve[672]. SHBA-ja dhe Japonia në dhjetor të vitit 2013 dërguan avionë ushtarakë mbi ishujt Senkaku si një kundërpërgjigje ndaj kërcënimeve të Kinës lidhur me sovranitetin e kësaj zone detare[673]. Nga ana tjetër, Kina në janar të vitit 2014, reagoi duke dërguar në rajon anije të rojes bregdetare, të cilat lundruan në mënyrë provokative përgjatë ujërave bregdetare të këtyre ishujve të kontestuar, duke shkaktuar reagime të fuqishme nga autoritetet shtetërore të Japonisë dhe SHBA-së[674]. Gjatë viteve të fundit marrëdhëniet kino-japoneze janë përkeqësuar si pasojë e konfliktit territorial të shkaktuar në këtë rajon strategjik detar. Këto shtete, mbështetur në të drejtën ndërkombëtare zakonore të detit, dhe më vonë në UNCLOS, janë përpjekur historikisht që të fitojnë sovranitetin mbi këtë hapësirë të rëndësishme detare, e cila përfshin edhe ishujt e mësipërm. Megjithatë, ky rajon detar vazhdon të mbetet në qendër të konfliktit ndërshtetëror që rrezikon stabilitetin dhe sigurinë e rajonit për shkak edhe të përfshirjes në këtë krizë të shteteve me kapacitete ekonomiko-ushtarake dhe njëkohësisht me tendenca hegjemoniste.

Kombet e Amerikës Jugore po ashtu pasqyrojnë një histori të gjatë konfliktesh dhe mosmarrëveshjesh mbi kufijtë detarë, disa prej të cilave ekzistojnë që prej shekullit XIX. Gjatë këtij shekulli janë zhvilluar luftëra të përgjakshme, por në shekullin XX konfliktet e armatosura kanë qenë më të pakta dhe të izoluara në rajone të caktuara. Një konflikt i tillë mbi kufijtë shtetërorë është ai ndërmjet Bolivisë, Kilit dhe Perusë, i cili është përshkallëzuar gjatë viteve të fundit. Në nëntor të vitit 2005, Peruja krijoi akte ligjore që i lejonin shtrirjen e mëtejshme të ZEE-së mbi një zonë të kontestuar detare me Kilin. Sipas legjislacionit të ri peruan, kufiri detar i ZEE-së vazhdonte shtrirjen në drejtim të detit duke ndjekur linjën diagonale të vijës kufitare tokësore, e cila ishte në kundërshtim me parimin e baraslargësisë të shprehur në UNCLOS[675]. Kili deklaroi se kjo lëvizje ishte kundër frymës ligjore të traktatit të vitit 1950 dhe të drejtës ndërkombëtare të detit, dhe ka kundërshtuar diplomatikisht

[671] Elizabeth Yuan, "Japan deporting Chinese held over island landing," *CNN*, Archived from the original on 18 August 2012, accessed August 18, 2012.
[672] Joyman Lee, "Senkaku/Diaoyu: Islands of Conflict", *History Today*, accessed October 2013, http://www.historytoday.com/joyman-lee/senkakudiaoyu-islands-conflict.
[673] Julian E. Barnes, "U.S. Sends B-52s on Mission to Challenge Chinese Claims," *Wall Street Journal*, accesed May 11, 2013, http://online.wsj.com/news/articles/SB10001424052702303281504579221993719005178.
[674] "Tre anije kineze kalojne ne Senkaku molle sherri midis Japonise dhe Kines," *BallkanWeb*, 13 Janar 2014: http://www.balkanweb.com/bw_lajme2.php?IDNotizia=167357&IDCategoria=2706.
[675] The Carter Centre, *Approaches to Solving Territorial Conflicts*, 38.

deklaratën e Perusë për kufirin jugor të territorit të tij si vijë bazë për përcaktimin e zonës detare të ZEE-së.

Ky konflikt vazhdon deri në ditët e sotme, duke u karakterizuar nga mosmarrëveshje të natyrës politike, si dhe nga ndonjë incident të veçuar nga anije ushtarake dhe tregtare të dy shteteve. Për t'i dhënë zgjidhje konfliktit të saj ndërkufitar me Kilin, Peruja ia ka përcjellë çështjen konkrete GJND-së për shqyrtim. Konflikti midis Argjentinës dhe Kilit mbi Kanalin Beagle, është gjithashtu i lidhur ngushtësisht me përcaktimin e kufijve detarë, sovranitetin mbi ishuj të caktuar, si dhe me të drejtat e lundrimit të anijeve tregtare përgjatë rajonit detar pranë kepit më jugor të Amerikës Latine. Pas një numri mosmarrëveshjesh politike dhe konfliktesh me natyrë ushtarake gjatë shekullit XX, palët e përfshira në këtë krizë rajonale, duke marrë në konsideratë situatën e tensionuar dhe mundësinë për shpërthimin e konfliktit ushtarak, rifilluan negociatat në një përpjekje për të përparuar diplomatikisht dhe për t'i dhënë zgjidhje kësaj problematike. Në Traktatin e Puerto Montt-it, të nënshkruar nga palët e përfshira në konflikt, shtetet parashtruan vullnetin për vazhdimin e negociatave mbi çështjen e kanalit detar dhe të zonës detare përkatëse, për të zgjidhur në mënyrë paqësore dhe afatgjatë konfliktin ndërshtetëror[676].

3.4 Konfliktet ndërshtetërore në rajonin e Arktikut në kuadër të së drejtës së detit

Përcaktimi i kufijve dhe zonave detare në Oqeanin Arktik, mbështetur në parimet juridike të UNCLOS-it, konsiderohet për fushën e MN një çështje e natyrës juridike tepër delikate dhe njëkohësisht më e ndërlikuar politikisht sesa zgjidhja e proceseve të ngjashme në rajone të tjera të planetit. Kjo problematikë e natyrës ndërkombëtare në kuadër të MN, ka ardhur për arsye se kolona ujore dhe shtrati i Oqeanit Arktik jo vetëm që përmbajnë burime të konsiderueshme natyrore që përkthehen në përfitime të mëdha ekonomike për shtetet, por përfshin gjithashtu edhe sovranitetin mbi Polin e Veriut, një rajon detar me rëndësi të madhe politike dhe nacionaliste. Për më tepër, rajoni i Arktikut ndodhet i rrethuar nga kontinente dhe shtete të ndryshme, ndër të cilat dhe dy shtetet hegjemoniste më të fuqishme të botës, SHBA-ja dhe Rusia. Hapësira oqeanike e Arktikut qeveriset nga normat ndërkombëtare zakonore dhe e drejta e detit, të cilat përfaqësohen kryesisht nga UNCLOS (1982) dhe Konventat e Gjenevës mbi të Drejtën e Detit (1958). Katër shtete bregdetare të Arktikut, Kanadaja, Norvegjia, Danimarka dhe Rusia i kanë ratifikuar këto konventa ndërkombëtare, ndërsa SHBA-ja i pranon dispozitat e saj kryesore si norma të së drejtës ndërkombëtare zakonore. Megjithatë, SHBA-ja është në proces ratifikimi të UNCLOS-it për shkak të shqetësimeve lidhur me implikimet e mundshme për sigurinë kombëtare, lirinë e lundrimit të anijeve amerikane, çështjeve mbi terrorizmin, trafikun e armëve e të drogës, si dhe transportin detar të ADM-së[677].

UNCLOS-i specifikon se shtetet bregdetare mund të kenë të drejta sovrane mbi shelfin e zgjeruar kontinental në rast se vërtetohet shkencërisht zgjatimi natyral i pjesës kryesore kontinentale të shteteve në drejtim të thellësive oqeanike[678]. Si rrjedhojë, gjerësia e shelfit kontinental në Oqeanin Arktik mund të shtrihet nga vija bazë në drejtim të detit të hapur deri në 350 milje. Kjo situatë ligjore ka shkaktuar

[676] The Carter Centre, *Approaches to Solving Territorial Conflicts,* 21-22.
[677] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 22.
[678] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 76.

implikime të konsiderueshme për rajonin e Arktikut, të cilat kanë ardhur si pasojë e mbivendosjes të zonave detare të ZEE-së dhe të shelfit kontinental midis Rusisë, SHBA-së, Kanadasë dhe Danimarkës. Për më tepër, krijimi i normave të reja ligjore të UNCLOS-it, ka shkaktuar edhe problematika lidhur me statusin ligjor të Ngushticës Veriperëndimore, një rajon i rëndësishëm strategjik për sigurinë globale dhe trafikun ndërkombëtar të anijeve, si dhe me të drejtat sovrane mbi hapësirën ujore dhe shtratin oqeanik të Polit të Veriut, që përveç pasurive të konsiderueshme natyrore që zotëron, pasqyron dhe një rëndësi të madhe simbolike, nacionaliste dhe politike për shtetet e Arktikut[679].

Zhvillimet e pesëdhjetë viteve të fundit në arenën e MN kanë treguar se marrëdhëniet ndërshtetërore në rajonin e Arktikut janë karakterizuar nga kriza progresive, kriza voluntariste, si dhe mosmarrëveshje ndërkufitare me ndikim jo të vogël në sistemin ndërkombëtar. Konfliktet ndërshtetërore që karakterizojnë rajonin e Oqeanit Arktik, në të cilin përfshihet edhe zona detare e Polit të Veriut, kanë të bëjnë kryesisht me sovranitetin dhe të drejtat sovrane mbi zonat detare të përcaktuara në UNCLOS, si dhe me kontrollin juridiksional mbi Ngushticën Veriperëndimore, që përfaqëson interesa të rëndësishme politike, ekonomike dhe strategjike për shtetet e Arktikut. Gjatë viteve të fundit, konfliktet ndërshtetërore për rajonin e Arktikut janë përshkallëzuar për shkak të mosmarrëveshjeve mbi përvetësimin e rezervave të gazit natyror dhe naftës të zbuluara nën shtratin oqeanik, të cilat sipas Sekretarit të Përgjithshëm të NATOS-s Rasmusen, *vlerësohen rreth 90 miliardë barelë naftë*[680], që përkthehen në miliarda dollarë fitime. Në këto mosmarrëveshje ndërshtetërore përfshihen aktorë të fuqishëm të sistemit ndërkombëtar si SHBA-ja, Kanadaja, Rusia, Norvegjia dhe Danimarka, të cilat kanë shpalosur forcën e tyre politike dhe ushtarake lidhur me zotërimin e sovranitetit e të drejtave sovrane mbi zonat detare të sapo çliruara nga akujt polarë të Arktikut.

Thelbi i këtyre mosmarrëveshjeve, nën dritën e ndikimit të teknologjisë detare dhe ngrohjes globale, përfshin edhe mbrojtjen e mjedisit detar dhe të ekosistemit të brishtë të Oqeanit Arktik. Natyrisht, mbrojtja e mjedisit është marrë në konsideratë nga shtetet arktike në kontekstin e shfrytëzimit të mundësive madhore ekonomike të paraqitura si pasojë e shkrirjes së menjëhershme të akullit të rajonit detar të Arktikut. Ekspertët e zonës së Arktikut dhe juristët ndërkombëtarë, duke marrë në konsideratë faktorët e mësipërm, theksojnë se normat ligjore kontradiktore të karakterit detar që rregullojnë aktivitetet njerëzore në rajonin e Oqeanit Arktik, si dhe mosmarrëveshjet historike midis shteteve lidhur me burimet natyrore dhe faktorët strategjikë që pasqyron rajoni konkret, kanë rezultuar në krijimin e një situate konfliktuale mes vendeve arktike, e cila në periudha të caktuara kohore është pasqyruar në formën e një shkalle kërcënimi dhe rrezikshmërie për stabilitetin, paqen, rendin dhe sigurinë rajonale dhe atë botërore.

Karakteristika kryesore e marrëdhënieve politike të zhvilluara në gjirin e shteteve me interesa të fuqishme mbi Oqeanin Arktik, janë mosmarrëveshjet e shpeshta ndërshtetërore gjatë pesëdhjetë viteve të fundit, si dhe përpjekjet e këtyre shteteve arktike gjatë kësaj periudhe për të bashkëpunuar në mënyrë që sovraniteti dhe të drejtat sovrane të çdo shteti bregdetar mbi këtë rajon, të kthehen në një përftitim të përbashkët për të gjithë komunitetin ndërkombëtar. Rrjedhimisht, sovraniteti dhe të drejtat sovrane konsiderohen faktorë themelorë për marrëdhëniet

[679] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?* 74-85.
[680] Andres Rasmusen, "Ngrohja globale paraqet rrezik për sigurinë botërore", *Idividi: Shqip Bote*, accessed October 15, 2013, http://www.idividi.com.mk/Shqip/Bote/552996/index.htm.

ndërshtetërore në rajonin e Oqeanit Arktik, për të cilin shtetet bregdetare kanë qenë të gatshme historikisht të përfshihen në konflikte politike apo ushtarake. Thomas Hobbes në veprën e tij *Leviathan*, shprehet ndër të tjera se nuk ekziston asnjë fuqi botërore që mund të krahasohet me sovranitetin[681]. Me sovranitet, tokësor apo detar qoftë ky, nënkuptojmë pushtet, fuqi, autoritet, autonomi, identitet dhe pushtet moral të shteteve të pavarura. Për juristët ndërkombëtar, sovraniteti është tërësia e formave të ndryshme të juridiksionit ekskluziv të ushtruar nga një shtet brenda kufijve të tij territorialë, në të cilën përfshihen hapësirat ujore dhe tokësore[682].

Në këtë këndvështrim, sovraniteti është i lidhur ngushtësisht me konceptin e shtetësisë, e cila përcaktohet në varësi të ekzistencës së elementeve juridike të popullsisë së përhershme, territorit të përcaktuar, prezencës së pushtetit qeverisës dhe sovranitetit politik, si dhe aftësisë shtetërore për të hyrë në marrëdhënie ndërshtetërore. Këto elemente të natyrës juridike janë të shprehur në Konventën e Montevideos mbi të Drejtat dhe Detyrimet e Shteteve të vitit 1933[683]. Pavarësisht kësaj, mosmarrëveshjet ndërshtetërore të Arktikut nuk kanë si objekt përcaktimin e statusit ligjor të shtetësisë, por kanë të bëjnë me kufizimet e sakta nga pikëpamja juridike dhe praktike të territoreve apo zonave detare të këtyre shteteve, dhe mundësisë që e drejta ndërkombëtare e detit të kufizojë të drejtat e tyre sovrane mbi zona të caktuara detare, si dhe mbi burimet e tyre natyrore dhe të gjalla me rëndësi të madhe për zhvillimin ekonomik dhe kombëtar[684].

Të drejtat sovrane mbi zona të caktuara të Oqeanit Arktik, paraqesin një rëndësi themelore edhe për arsyen se ky rajon me vlera të mëdha ekonomike dhe strategjike, po kthehet në një çështje qendrore për MN në përgjithësi. Vendimet politike të shteteve të Arktikut, duke marrë në konsideratë rëndësinë që paraqet aktualisht rajoni dhe vlerat e tij në të ardhmen, konsiderohen themelore për rolin dhe reputacionin e Rusisë, SHBA-së dhe Kanadasë në sistemin ndërkombëtar. Bashkëpunimi apo mosmarrëveshjet ndërmjet këtyre shteteve lidhur me zonat detare të përcaktuara ligjërisht nga UNCLOS-i, janë një tregues i rëndësishëm dhe termometër i zhvillimeve politike ndërkombëtare. Vendimmarrja e këtyre shteteve në lidhje me mbrojtjen e ekosistemit të brishtë të Arktikut, reduktimin e burimeve dhe efekteve të ngrohjes globale, zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore, dhe menaxhimin e ekuilibrave politiko-strategjikë në marrëdhëniet NATO-Rusi, mund të ndikojë në rregullimin, destabilizimin apo ruajtjen e status quo-s në sistemin e MN, duke kontribuar drejt pasojave përkatëse për sistemin dhe politikën botërore. Në këtë kontekst, zhbllokimi i rrugëkalimeve oqeanike të Arktikut dhe optimizimi i burimeve natyrore të rajonit detar të Polit Verior, mund të ndikojë drejt ashpërsimit të konkurrencës ndërshtetërore në rajon[685]. Në një Oqean Arktik gjithmonë e më shumë të hapur për shfrytëzim të shumëfishtë, situatat politike do të varen nga mënyra se si shtetet rajonale do të përcaktojnë ligjërisht kufijtë e tyre detarë, si dhe nga ushtrimi i autoritetit të plotë kombëtar për të zbatuar legjislacionin e brendshëm. Në rast se status quo-ja do të vazhdojë edhe në të ardhmen, atëherë të drejtat dhe detyrimet e papërcaktuara qartë të shteteve mbi zonat detare arktike, mund të çojnë në mosmarrëveshje të thella dhe ndoshta dhe konflikte të natyrës ushtarake.

Rajoni i Oqeanit Arktik është karakterizuar historikisht nga një numër i konsiderueshëm incidentesh ndërshtetërore të karakterit politik dhe ushtarak. Në

[681] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?*, 5.
[682] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare*, 220-21.
[683] Montevideo Convention of the Rights and Duties of States (1933), Neni 1.
[684] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?*, 5-7.
[685] Rasmusen, "Ngrohja globale paraqet rrezik për sigurinë botërore".

shkurt të vitit 2009, dy avionë bombardues ushtarakë të forcave të armatosura ruse u nisën nga Baza Ajrore Engels drejt hapësirës ajrore ndërkombëtare të Oqeanit Arktik, duke u drejtuar më pas mbi detin Barenc, në ishujt Svalbard, rreth Polit të Veriut, dhe morën drejtimin në jug mbi detin Beaufort. Gjatë kësaj kohe, në kundërpërgjigje të këtij provokimi të rëndë, dy avionë ushtarakë kanadezë u ngritën në fluturim nga Baza Ajrore Cold Lake e ndodhur në Albertën Veriore. Ata u përballën me avionët ushtarakë rusë mbi detin Beaufort, rreth 200 km në veri të grykëderdhjes së Lumit Meckenzie duke kryer manovra ajrore, të cilat nuk mund të konsideroheshin si paqësore dhe nën frymën e bashkëpunimit miqësor ndërshtetëror[686]. Ministri kanadez i mbrojtjes Peter MacKay, në lidhje me këtë incident, theksoi se ky provokim i rusëve ndodhi një ditë pas vizitës të Presidentit të SHBA-së Barak Obama në kryeqytetin kanadez Otava. Më vonë, kur kryeministri i Kanadasë Stephen Harper u pyet rreth këtij incidenti, ai nënvizoi se avionët rusë kishin shkelur hapësirën ajrore kanadeze duke vënë në rrezik marrëdhëniet midis këtyre shteteve dhe duke krijuar një situatë tensioni për forcat e armatosura të dy vendeve. Ai u shpreh se kjo çështje është shumë shqetësuese për Kanadanë, dhe se qeveria kanadeze është e alarmuar lidhur me veprimet agresive në rritje të Rusisë në pjesë të ndryshme të botës, si dhe për shkeljen e vazhdueshme të hapësirës ajrore kanadeze. Nga ana tjetër, Ministri rus i mbrojtjes Serdyukov, shprehu shqetësimin e qeverisë ruse mbi komentet e kryeministrit kanadez Harper, duke ndërmarrë një hap të pazakontë me anë të publikimit të një artikulli provokues në gazetën amerikane National Post. Ai shkruante se tonet agresive të Kanadasë ishin shqetësuese sepse mund të shkaktonin fillimin e një lufte të ftohtë ndërshtetërore, dhe se këto deklarime politike vendosin kufizime kundërproduktike dhe të panevojshme për zhvillimin e marrëdhënieve të mira fqinjësore[687]. Ky incident tregon mjaft mirë qëllimin dhe tendencën e shteteve si Rusia për të përvetësuar sa më shumë hapësirë detare dhe burime natyrore në Arktik duke përdorur konceptin e fuqisë mbështetur në qasjen realiste, si dhe gatishmërinë për t'u konfrontuar ushtarakisht me shtete të tjera për t'ia arritur qëllimit të tyre.

Zotërimi i sovranitetit apo të drejtave sovrane mbi zonat detare të Oqeanit Arktik, mbështetur në konceptet ligjore të UNCLOS-it, konsiderohen të një rëndësie të madhe duke patur parasysh pasuritë e konsiderushme natyrore që disponon ky rajon oqeanik. Në maj të vitit 2009, Autoriteti Gjeologjik i SHBA-së deklaroi disa të dhëna befasuese lidhur me burimet natyrore të gazit dhe naftës në veri të Rrethit Arktik, i cili sipas këtij institucioni përmban 83 milionë fuçi naftë që janë të mjaftueshme për të plotësuar nevojat aktuale të tregut botëror për tre vite rresht, dhe 44 trilionë metër kub gazi natyror, ose furnizim të tregut botëror për katërmbëdhjetë vite rresht[688]. Pjesa më e madhe e këtyre rezervave të burimeve natyrore ndodhen në zona oqeanike të pakontestuar juridikisht nga shtetet kufizuese të Arktikut, por përsëri ekzistenca e pjesës tjetër të burimeve konsiderohet një arsye e mjaftueshme për të rindezur konflikte të vjetra ndërshtetërore apo tensionuar më tej marrëdhëniet e vështira ekzistuese mes shteteve rajonale të Arktikut.

Aktualisht konfliktet ndërshtetërore që karakterizojnë rajonin e Arktikut kanë penguar një pjesë të kompanive të shpimit të naftës dhe gazit natyror për të kryer aktivitetin e tyre në zonat e kontestuara detare ndërmjet Kanadasë, Norvegjisë, Danimarkës, SHBA-së dhe Rusisë. Kanadaja karakterizohet nga konflikte ndërshtetërore mbi përcaktimin e zonave detare sipas UNCLOS-it, duke përfshirë dy

[686] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* 1.
[687] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* 3.
[688] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,*10.

probleme të rëndësishme kufijsh detarë në Oqeanin Arktik. Një prej këtyre konflikteve është me Danimarkën, dhe ka lidhje me të drejtat sovrane të një zone oqeanike prej 220 km² në detin Linkoln[689]. Konflikti tjetër më i rëndësishëm, është mosmarrëveshja me SHBA-në mbi një zonë oqeanike prej 21.436 km² në detin Beaufort[690]. Po ashtu, një tjetër mosmarrëveshje e karakterit politik dhe ushtarak, konsiderohet konflikti ndërmjet SHBA-së dhe Kanadasë mbi statusin ligjor të Ngushticës Veriperëndimore që depërton arqipelagun e ishujve veriorë nën sovranitetin e Kanadasë. SHBA-ja konsideron këtë rrugëkalim detar sipas UNCLOS-it një ngushticë ndërkombëtare, ndërsa Kanadaja, bazuar në legjislacionin kombëtar, si pjesë të ujërave të saj të brendshme[691].

Ngushtica Veriperëndimore përbën një rrjetë rrugëkalimesh detare që depërton territorin e Arktikut të Sipërm Kanadez, një arqipelag i përbërë prej rreth nëntëmbëdhjetë mijë ishujsh dhe një numri shumë të madh shkëmbenjsh mbiujorë. Në vitin 2004, Autoriteti mbi Vlerësimin e Impaktit të Kushteve Klimaterike të Arktikut raportoi se shtrirja mesatare e zonës së mbuluar me akull në Ngushticën Veriperëndimore ishte pakësuar me 20% gjatë tridhjetë viteve të fundit[692]. Ky fenomen mendohet të përshpejtohet, kështu që pas disa dekadave, akulli që mbulon pjesë të kësaj ngushtice mund të shkrijë plotësisht gjatë sezonit të verës. Pra, përveç faktit që anijet transoqeanike vazhdojnë të lundrojnë gjatë periudhës pranverë-verë, shumë shpejt Ngushtica Veriperëndimore do të jetë e lundrueshme gjatë të gjithë muajve të vitit për të gjitha anijet tregtare, industriale dhe ushtarake. Rrjedhimisht, industria e rëndë detare është e detyruar të përdorë ngushticën për anijet e saj të mëdha për arsye se ajo ofron një rrugëkalim më ekonomik midis Azisë Lindore dhe Oqeanit Atlantik, i cili shkurton rreth 7000 km rrugën e anijeve, duke shkurtuar kohën e udhëtimit, lëndën djegëse, si dhe pagesat dhe gjobat tranzitore të anijeve[693]. Kanali i thellë ujor i ngushticës mund të akomodojë edhe anijet e rënda industriale dhe aeroplanmbajtëse, të cilat nuk mund të shfrytëzojnë Kanalin e Panamasë për arsye të madhësisë së tyre. Shfrytëzimi i ngushticës për lundrimin e anijeve ushtarake gjithsesi mund të sjellë implikime lidhur me sigurinë kombëtare të Kanadasë dhe statusin ligjor të ngushticës sipas të drejtës së detit. Mosmarrëveshja ligjore dhe konflikti ndërshtetëror mes Kandasë dhe SHBA-së për Ngushticën Veriperëndimore, nuk është i lidhur me sovranitetin e Kandasë mbi këtë Ngushticë, por ka të bëj me statusin e saj ligjor dhe lirinë e lundrimit të anijeve të huaja.

SHBA-ja e ka konsideruar historikisht ngushticën konkrete, e cila përshkon mijëra ishuj kanadezë të pakontestueshëm ligjërisht, si një rajon që sipas UNCLOS-it përmbush kriteret ligjore të ngushticës ndërkombëtare, për arsye se ndërlidh hapësirat oqeanike të Atlantikut dhe Paqësorit të konsideruara si ujëra ndërkombëtare, duke mundësuar si rrjedhojë shfrytëzimin e saj për lundrimin ndërkombëtar të anijeve. Sipas pikëpamjes amerikane, Kanadaja edhe pse zotëron sovranitet mbi ujërat e ngushticës, duhet t'i lejojë anijet e huaja të ushtrojnë të drejtën e kalimit tranzit sipas të drejtës zakonore të detit dhe UNCLOS-it[694]. Në kundërshtim me qëndrimin

[689] David H. Gray, "Canada's Unresolved Maritime Boundaries, " *IBRU Boundary and Security Bulletin*, 5(3), (Autumn 1997): 61.
[690] Karin L. Lawson, "Delimiting Continental Shelf Boundaries in the Artic, The Unites States-Canada Sea Boundary," *Virginia Journal of International Law* 22, (1981): 221.
[691] Franklyn Griffiths, ed., *Politics of the Northwest Passage* (Kingston & Montreal: McGill-Queen's University Press, 1987), 122-124.
[692] "National Snow and Ice Data Centre (U.S)," accessed September 08, 2013, : http://www.nsidc.org.
[693] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?*,40.
[694] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 37 dhe 38.

amerikan, Kanadaja është shprehur se e konsideron Ngushticën si pjesë të ujërave të brendshme kanadaze, njëlloj si lumenjtë e brendshëm brenda territorit, si lumi i Otavës apo liqeni Winnipeg. Duke u mbështetur në pikëpamjen kanadaze, anijet e huaja ushtarake që lundrojnë në Ngushticën Veriperëndimore, duhet të marrin leje nga autoritetet kanadaze përpara se të lundrojnë drejt saj, duke qenë plotësisht subjekte të ligjeve të brendshme të Kanadasë. Për dekada të tëra gjatë shekullit XX, kjo çështje ligjore pothuajse nuk u ngrit fare në marrëdhëniet e Kanadasë me shtetet e tjera të botës, duke përfshirë SHBA-në, për arsye se ngushtica ishte e mbyllur për lundrimin e anijeve për shkak të bllokimit të rrugëkalimeve ujore nga akujt e Arktikut. Por, gjatë viteve të fundit, me shkrirjen e akujve të Arktikut, rrugëkalimet ujore të Ngushticës Veriperëndimore janë të lira gjatë verës duke mundësuar rrjedhimisht lundrimin e anijeve të huaja në ujërat e saj.

Pavarësisht kësaj, rrënjët e konfliktit ndërshtetëror mbi statusin ligjor të Ngushticës Veriperëndimore gjenden në zhvillimet historike të rajonit. Gjatë viteve 1970, Kanadaja shpalli zyrtarisht se kanalet dhe ngushticat e Arktikut që kalonin nëpërmjet ishujve të saj veriorë, bazuar në dispozitat ligjore të Konventave të Gjenevës (1958), dhe më vonë të UNCLOS-it, konsideroheshin ujëra të brendshme historike. Sipas të drejtës ndërkombëtare, shteti i cili lëshon deklarata të tilla duhet të dëshmojë se ka ushtruar efektivisht juridiksionin e saj mbi këto ujëra për një periudhë të gjatë kohore, dhe ky juridiksion nuk është kundërshtuar nga shtete të tjera rajonale. Një prej këtyre ujërave historike konsiderohet që prej vitit 1906 edhe Gjiri i Hudsonit, një hapësirë e madhe ujore në aferi të hyrjes kryesore të Ngushticës Veriperëndimore, për të cilën SHBA-ja ka protestuar disa herë gjatë këtyre viteve për arsye të interesave të saj kombëtare dhe strategjike. Kanadaja në vazhdim të politikës së saj, ka deklaruar se edhe zonat ujore të Ngushticës Veriperëndimore përbëjnë ujëra historike. Këtë pozicion Kanadaja e mbështet në eksplorimin treshekullor të kësaj ngushtice nga ana e britanikëve, i cili filloi në vitin 1576 dhe mbaroi me një numër ekspeditash detare për shpëtimin e eksporuesit të njohur anglez Franklin në vitin 1850[695]. Për më tepër, Kanadaja e mbështet pozicionin e saj juridik mbi ujërat historike bazuar edhe në zotërimin historik të këtij rajoni nga fisi aborigjen Inuit, të cilët kanë jetuar përgjatë Ngushticës Veriperëndimore për mijëra vite me radhë. Duke u bazuar në ngjarjet e mësipërme, SHBA-ja protestoi mbi deklarimin e ngushticës konkrete si ujëra historike, dhe mosmarrëveshja midis Kanadasë dhe SHBA-së u tensionua së tepërmi me incidentin e anijes së Rojes Bregdetare Amerikane *Deti Polar*. Autoritetet amerikane nuk kërkuan leje nga shërbimet qeveritare kanadeze lidhur me lundrimin e kësaj anijeje ushtarake në Ngushticën Veriperëndimore duke shkelur ligjet e brendshme detare të Kanadasë me arsyetimin se anija amerikane ushtronte të drejtën e lundrimit të lirë tranzit në një ngushticë ndërkombëtare[696].

Mosmarrëveshjet midis SHBA-së dhe Kanadasë u acaruan së tepërmi gjatë kësaj periudhe edhe për shkak të ripërcaktimit të vijave të drejta bazë nga autoritetet kanadeze për bregdetin e Ngushticës Veriperëndimore dhe bregdetin e saj verior. SHBA-ja, dhe të paktën dhjetë shtete të tjera, protestuan mbi përcaktimin e këtyre vijave të drejta bazë të bregdetit kanadez. Këto protesta janë pasqyruar në vendimet politike të SHBA-së dhe të BE-së, të cilat i dërguan një notë proteste Kanadasë në të cilën theksohej se nuk ekziston asnjë element ligjor në të drejtën ndërkombëtare që mbështet qëndrimin e Kanadasë mbi vijat bregdetare bazë. SHBA-ja nuk e pranonte

[695] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* 49.
[696] Ted McDorman, *Salt Water Neighbors: International Ocean Law Relations between the United States and Canada* (New York: Oxford University Press, 2009), 67-71.

këtë qëndrim ligjor të Kanadasë, sepse ky veprim nënkuptonte pranimin e kontrollit të plotë të Kanadasë mbi Ngushticën Veriperëndimore, duke bllokuar rrjedhimisht sipas të drejtës ndërkombëtare të drejtën e lirë lundrimore të anijeve me flamur amerikan në këtë ngushticë[697]. Kur Kanadaja deklaroi për herë të parë në janar të vitit 1986 vijat e drejta bazë për bregdetin e Ngushticës Veriperëndimore, kjo ngushticë nuk mendohej t'i plotësonte kriteret funksionale për t'u shpallur sipas UNCLOS-it me statusin e ngushticës ndërkombëtare. Në rast se këto vija bazë do të pranoheshin nga shtetet e tjera, atëherë kjo ngushticë nuk do të konsiderohej kurrë sipas të drejtës së detit një ngushticë ndërkombëtare. Por përcaktimi i këtyre vijave bazë shkaktoi protestat diplomatike të SHBA-së, BE-së dhe dhjetë shteteve të tjera. Rrjedhimisht, statusi ligjor i Ngushticës Veriperëndimore vazhdon të jetë i pazgjidhur sipas të drejtës ndërkombëtare[698] duke krijuar mundësi për përshkallëzimin e konflikteve ndërshtetërore, të cilat mund të përfshijnë disa prej shteteve më të fuqishme ushtarake dhe ekonomike botërore.

Në vitin 2009, Sekretari i Përgjithshëm i NATO-s Rasmusen deklaronte se ndryshimet klimaterike dhe ndotja e mjedisit në Arktik mund të ketë pasoja serioze për sigurinë[699] dhe për marrëdhëniet ndërkombëtare në përgjithësi. Gjatë periudhës së viteve 1960, faktorë themelorë si rritja e numrit të lundrimit të anijeve të huaja industriale në Ngushticën Veriperëndimore si dhe incidenti në vitin 1969 i anijes tanker me flamur amerikan gjatë lundrimit të saj në këtë ngushticë, ndikuan në ndezjen e sinjalit të alarmit për autoritetet kanadeze në lidhje me ndotjen mjedisore. Lundrimi i anijeve tregtare në këtë ngushticë nuk mund të pengohej, dhe Kanadasë i duhej të formulonte një legjislacion efikas për të rregulluar lundrimin e anijeve të huaja me qëllim mbrojtjen dhe ruajtjen e mjedisit oqeanik. Ekosistemi oqeanik i Arktikut është një prej sistemeve më të brishtë mjedisorë të planetit, i cili ka në përbërje specie të caktuara detare që mund të zhduken nga ndryshimi qoftë dhe më i vogël i temperaturës ajrore dhe detare. Ekosistemi i Arktikut tepër delikat është veçanërisht i rrezikuar nga derdhjet e naftës, të hidrokarbureve dhe mbetjeve të tjera nga anijet që lundrojnë në këtë rajon.

Në këtë kontekst, Kanadaja formuloi në vitin 1970 Ligjin mbi Parandalimin e Ndotjes të Oqeanit Arktik, i cili parashtronte rregulla mjedisore dhe të sigurisë shumë të forta mbi të gjitha anijet që lundronin brenda hapësirës prej 100 miljesh detare nga vija bregdetare kanadeze[700]. SHBA-ja u kundërpërgjigj me protesta diplomatike që fokusoheshin në konceptin se precedenti i krijimit të këtij ligji në Oqeanin Arktik, i cili është në kundërshtim me të drejtën ndërkombëtare të detit, mund t'u jepte të drejtë shteteve të tjera bregdetare në botë për të formuluar legjislacion të ngjashëm dhe të ushtronin juridiksionin e tyre mbi anijet e huaja që zbatonin të drejtën e lirisë lundrimore në ujërat ndërkombëtare[701]. Mosmarrëveshja ndërmjet këtyre shteteve lidhur me Ligjin mbi Parandalimin e Ndotjes të Oqeanit Arktik, u riaktivizua pas hyrjes në fuqi të UNCLOS-it. Diplomatët kanadezë luajtën një rol të rëndësishëm gjatë negocimit të çështjeve kryesore që u trajtuan në konferencën UNCLOS III dhe gjatë formulimit të konventës përkatëse. Ndikimi i tyre u pasqyrua në krijimin e nenit 234 mbi Arktikun, të ashtuquajtur *përjashtuesi*, i cili u lejon shteteve bregdetare të

[697] James Kraska, "The Law of the Sea Convention and the Northwest Passage," *International Journal of Marine and Coastal Law* (2007): 257.
[698] Donat Pharant, "The Artic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit," *Ocean Development and International Law*, 38, (2007): 3.
[699] Andres Rasmusen, "Ngrohja globale paraqet rrezik për sigurinë botërore".
[700] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?*, 46.
[701] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?*, 47.

formulojnë legjislacion kundër ndotjes detare deri në 200 milje detare nga vija bregdetare, kur gjatë të gjithë periudhës vjetore prezenca e akullit krijon rreziqe të veçanta lundrimore. Neni 234 shkaktoi zhvillimin e normave paralele të së drejtës ndërkombëtare zakonore, të cilat janë të detyrueshme për të gjitha shtetet, duke përfshirë edhe ato si SHBA-ja, e cila edhe pse aktualisht është në proces të ratifikimit të UNCLOS-it, që prej periudhës të udhëheqjes së Presidentit Regan, nuk e ka ratifikuar ende këtë instrument ligjor[702].

Një çështje me rëndësi madhore për shtetet e Arktikut, është konsideruar historikisht problemi i sigurisë dhe mbrojtjes në rajonin e Ngushticës Veriperëndimore, i cili mund të karakterizohet si një element themelor i strukturës kryesore të zhvillimit të MN. Nëndetëset sovjetike gjatë lundrimit të tyre në Ngushticën Veriperëndimore gjatë Luftës së Ftohtë, paraqisnin një rrezikshmëri të madhe për Kanadanë dhe SHBA-në. Nga ana tjetër, NATO gjatë periudhës së Luftës së Ftohtë i ka dhënë një rëndësi të madhe çështjes së sigurisë ndërkombëtare përgjatë kësaj ngushtice. Në rast se Kanadaja dhe SHBA-ja do të binin dakord që zona detare e kësaj ngushtice të përfshihej brenda statusit ligjor të ujërave historike, atëherë këto shtete do të kishin një bazë të fortë ligjore për të mos lejuar nëndetëset sovjetike të kalonin ngushticën konkrete. Megjithatë, Flota Detare e SHBA-së tradicionalisht ka qenë e shqetësuar në lidhje me sigurimin e lirisë lundrimore të anijeve të saj në të gjithë botën, dhe në atë kohë ekzistonin mendime se në rast se do të pranonte kërkesën e Kanadasë mbi statusin ligjor të ngushticës, atëherë kjo mund të krijonte precedentë edhe për shtete të tjera për të bllokuar rrugëkalime detare me rëndësi strategjike për SHBA-në. Kërcënimi i nëndetëseve ende vazhdon të jetë prezente në ditët e sotme, por që gjithsesi ky rrezik është zbehur nga kërcënimi i grupeve terroriste që mund të përdorin Ngushticën Veriperëndimore për trafikimin e ADM-së, pjesë raketash dhe ndoshta armë bërthamore. Që prej sulmeve terroriste të 11 shtatorit 2001, SHBA-ja dhe aleatët e saj janë të shqetësuar lidhur me rrezikun që paraqet terrorizmi global dhe ADM-ja në raport me transportin detar[703]. Terroristë, trafikantë droge, armësh dhe të qenieve njerëzore, mund të përfitojnë nga shkrirja e akujve në Ngushticën Veriperëndimore për të zhvilluar aktivitetin e tyre. Ngjarje të ngjashme kanë ndodhur edhe më parë në këtë ngushticë. Në vitin 1999, detarë kinezë në mënyrë të paligjshme zbritën nga anija e tyre *Xue Long* gjatë lundrimit të saj në ngushticë dhe u përpoqën të hynin në brendësi të territorit kanadez. Emigrantë të paligjshëm turq dhe rumunë po ashtu janë përpjekur të përdorin të njëjtën strategji gjatë viteve 2000 për të hyrë në mënyre ilegale në shtetin kanadez[704].

Kërcënimet e sigurisë ndërkombëtare kanë ndryshuar rrënjësisht që prej përfundimit të Luftës së Ftohtë dhe sulmeve terroriste të 11 Shtatorit 2001 në New Work dhe Washington, duke e bërë sovranitetin mbi rajonin e Oqeanit Arktik më shumë të rëndësishëm. Hapësira e madhe dhe distanca e largët e vendndodhjes nuk e izoluan Oqeanin Arktik nga arena e zhvillimeve kryesore të Luftës së Ftohtë për arsye të instalimit nga ana e rusëve dhe amerikanëve të stacioneve të radarëve, pajisjeve akustike për zbulimin e nëndetëseve dhe ndërtimin e rrugëve për transportin e mjeteve luftarake dhe trupave ushtarake. Në ditët e sotme nuk ekziston më kërcënimi i Luftës së Ftohtë, por rreziqe të ndryshme mund të vijnë nga ndryshimi i formës dhe

[702] Jeremy Rabkin, "The Law of the Sea Treaty: A Bad Deal for America," *Competitive Enterprise Institute, Advancing Leberty: From the Economy to Ecology,* (June 1, 2006): 3.
[703] Efthimios Mitropoulos, "Maritime Security and the IMO", Keynote address (paper presented at the International Symposium on Contemporary Issues in Maritime Security, Malmo, Sweden, August 30, 2004.
[704] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* 61.

strategjisë së terrorizmit të shekullit XXI. Kërcënimet më të rrezikshme në rajonin e Arktikut ndodhën në brigjet kanadeze, Gjirin e Bafinit, detin e Beaufortit dhe Ngushticën Veriperëndimore, të cilat për shkak të interesave të mëdha ekonomike dhe strategjike që paraqesin për shtete si Kanadaja dhe SHBA-ja, mund të kthehen në shënjestra të terroristëve, të dalluar për targetimin e objektivave joushtarake që sjellin rrjedhimisht ndryshimin e vendimit të qeverive për qëllime të caktuara terroriste. Si rrjedhojë, këto kërcënime përfshin aktorë joshtetërorë të sistemit ndërkombëtar, siç janë organizatat terroriste, dhe jo aktivizimin e aktorëve shtetërorë[705]. Incidentet në bregdetin verior të Kanadasë nuk kanë munguar. Gjatë lundrimit të një anijeje turke përgjatë brigjeve veriore kanadeze në vitin 2006, marinarë turq zbritën në tokë dhe u përpoqën për të hyrë në brendësi të territorit kanadez. Nga ana tjetër, një grup nënshtetasish norvegjezë u arrestuan nga autoritetet kanadeze kur me anijet e tyre u përpoqën të sfidojnë forcërisht statusin ligjor të Ngushticës Veriperëndimore, duke lundruar pa lejen e autoriteteve përkatëse në këtë rrugëkalim detar, i cili konsiderohet pjesë e ujërave të brendshme të shtetit kanadez[706].

Një prej çështjeve themelore në kuadër të marrëdhënieve ndërshtetërore të rajonit të Arktikut, e cila ka shkaktuar probleme të mëdha politike dhe mund të gjenerojë në të ardhmen konflikte të natyrës ushtarake ndërmjet shteteve arktike, konsiderohet edhe juridiksioni mbi Polin e Veriut. Artur Chilingarov, i cili udhëhoqi ekspeditën detare që instaloi flamurin rus prej titani në shtratin oqeanik të Polit të Veriut, deklaronte në gusht të vitit 2007 se rajoni i Arktikut i përket vetëm Rusisë [707]. Nga ana tjetër, vetëm në muajin dhjetor të vitin 2013, kryeminstri kanadez Stephan Harper deklaroi se ka udhëzuar zyrtarët e lartë shtetërorë të përfshijnë në kërkesën zyrtare drejtuar OKB-së, të drejtën për zotërimin e sovranitetit shtetëror mbi Polin e Veriut[708]. Danimarka, sipas Wall Street Journal, gjithashtu ka shprehur interes lidhur me përfitimin e të drejtave sovrane mbi Polin e Veriut[709]. Rjedhimisht, në ditët e sotme ekziston një mosmarrëveshje e thellë ndërshtetërore në rajonin e Arktikut lidhur me zotërimin e të drejtave sovrane mbi zonën e Polit të Veriut, e cila duke marrë parasysh agresivitetin tradicional të Rusisë, si dhe aleancën mes Kanadasë, SHBA-së dhe BE-së, dhe ndikimin e saj në arenën botërore, mund të përshkallëzohet në një krizë të rrezikshme ndërkombëtare. Pavarësisht kësaj, është e rëndësishme të theksohet se sovraniteti mbi Polin e Veriut nuk mund të jetë një çështje e brendshme e vetëm një shteti si Rusia, Kanadaja apo Danimarka, sepse përfshin në mënyrë të drejtpërdrejtë edhe marrëdhëniet me shtete të tjera rajonale, të cilat kanë fuqi ekonomike, ushtarake dhe ndikim ndërkombëtar të përafërt me këto shtete.

Duke luajtur në këtë mënyrë, Rusia dhe Kanadaja mund të ndikojnë negativisht edhe për çështje të tjera themelore në kuadër të MN që në pamje të parë duken si të palidhura me sovranitetin e Polit të Veriut, siç janë bisedimet midis SHBA-së dhe Rusisë lidhur me armatimin bërthamor. Megjithatë, përveç aspektit politik ndërkombëtar, sipas këndvështrimit të së drejtës së detit, është e rëndësishme të theksohet se asnjë shtet nuk mund të ushtrojë sovranitet mbi Polin e Veriut, i cili ndodhet 750 km larg çdo zone tokësore apo ishulli, duke përfshirë dhe ishullin Ellesmere, Groenlandën dhe arqipelagun rus të quajtur Toka Franc Jozef. Kjo vjen për

[705] Wikinson, *International Relations,* 87-93.
[706] Rob Houbert, "Canadian Artic Maritime Security," *Canadian Military Journal,* 8(2), (Summer 2007): 9.
[707] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* 88.
[708] "Canadian PM seeks to claim North Pole," *Press Tv,* accessed December 11, 2013, http://www.presstv.ir/detail/2013/12/05/338393/canada-seeks-to-claim-north-pole-report/.
[709] "Canadian PM seeks to claim North Pole," *Press Tv,* accessed December 11, 2013.

arsye se shtetet bregdetare, sipas UNCLOS-it, nuk mund të ushtrojnë sovranitet të plotë përtej ujërave territoriale me gjerësi prej 12 miljesh detare. Rrjedhimisht, shtetet të cilat janë duke u përpjekur për të fituar juridiksion mbi këtë rajon të ngrirë oqeanik, mund të kenë vetëm disa të drejta sovrane deri në 200 milje detare (në disa raste edhe përtej kësaj shtrirjeje) nga brezi bregdetar shtetëror që përkon me ZEE-në dhe shelfin kontinental. Në rast se Kanadaja, Rusia, Danimarka dhe SHBA-ja mund ta provojnë shkencërisht se Poli i Veriut është një zgjatim natyror i shelfit kontinental të këtyre shteteve, atëherë ato do të kenë të drejta ekskluzive për të shfrytëzuar burimet natyrore të nëntokës oqeanike dhe asgjë më tepër. Hapësira ujore do të mbetet pjesë e ujërave ndërkombëtare, që nënkupton se anijet mund të lundrojnë lirshëm, dhe udhëtarë nga e gjithë bota mund të vizitojnë lirisht Polin e Veriut.

Pavarësisht argumenteve të mësipërme, për shkak të simbolikës që përfaqëson, Poli i Veriut mund të pasqyrojë vlera nacionaliste dhe politike për shtete si Rusia apo Kanadaja nëse këto shtete arrijnë të provojnë shkencërisht dhe ligjërisht ekzistencën e të drejtave sovrane mbi këtë rajon. Gjithsesi, i njëjti fenomen mund të ndodhë dhe në pjesë të tjera të Oqeanit Arktik, të cilat mund të jenë subjekt i juridiksionit të shteteve të ndryshme duke krijuar si pasojë mosmarrëveshje për zona detare ende të kontestuara ligjërisht. Në këtë kontekst, në MN faktori i nacionalizmit konsiderohet një mekanizëm i rëndësishëm që ushtron një ndikim të konsiderueshëm në drejtim të zhvillimit të konfrontimeve rajonale dhe konflikteve ndërmjet shteteve, dhe Poli i Veriut, i cili përfaqëson pikërisht interesa nacionaliste për Rusinë dhe Kanadanë, mund të jetë në epiqendër të konflikteve ndërshtetërore. Rrjedhimisht, bazuar në argumentet politikë dhe ligjorë të përmendura më lart, Poli i Veriut nuk duhet të klasifikohet si pjesë natyrale e shelfit kontinental të shteteve të mësipërme. Ky rajon, mbështetur në parimet e UNCLOS-it, duhet përcaktuar si trashëgimi e përbashkët e njerëzimit, një term që përdoret për të përcaktuar ato zona të shtratit oqeanik, të cilat janë jashtë juridiksioneve kombëtare dhe nën administrimin e OKB-së. Megjithatë, shuma të mëdha dollarësh do të derdhen për të përcaktuar rajonin e Polit të Veriut si pasuri shtetërore për të shkak të krenarisë kombëtare të këtyre shteteve, nacionalizmit dhe politikës kombëtare.

Një mosmarrëveshje e rëndësishme ndërshtetërore mbi përcaktimin e kufijve detarë në rajonin e Arktikut, e cila ekziston prej shumë vitesh, është karakterizuar në marrëdhëniet ndërmjet Kanadasë dhe Danimarkës. Negociatat e vitit 1973 ndërmjet Kanadasë dhe Danimarkës mbi përcaktimin e kufijve detarë në Oqeanin Arktik, nxorën në dritë mosmarrëveshjet lidhur me sovranitetin e ishullit Hans, një ishull i vogël shkëmbor 1.3 km katror i ndodhur në Kanalin Kenedi përgjatë Ngushticës Nares, midis ishujve Ellesmere dhe Groenlandës[710]. Përcaktimi i shelfit kontinental mes këtyre shteteve bazuar në Konventën mbi Shelfin Kontinental (1958), e përkeqësoi situatën ndërshtetërore duke rezultuar në kontestimin e sovranitetit të ishullit Hans nga të dy palët, konflikt i cili vazhdon ende në ditët e sotme. Danimarka e mbron pozicionin e saj duke u mbështetur në vendimin e Gjykatës së Përhershme Ndërkombëtare të Drejtësisë në vitin 1933, e cila i njohu Danimarkës sovranitetin mbi Groenlandën, e cila nënkuptonte edhe fitimin e sovranitetit mbi ishullin Hans, si pjesë përbërëse e grup-ishujve në afërsi të Greonlandës[711]. Mosmarrëveshja u kristalizua në vitin 1973, kur shtrati oqeanik midis Groenlandës dhe Kanadasë ishte në qendër të negociatave ndërmjet palëve. Kur një mosmarrëveshje ligjore ndërkombëtare

[710] Christopher Stevenson, "Hans Off! The Struggle for Hans Island and the Potential Ramification for International Border Dispute Resolution," *Boston College International and Comparative Law*, 30, (2007): 263.
[711] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?*, 24.

kristalizohet, përpjekjet e mëvonshme nga palët në konflikt për të përforcuar pozicionet e tyre respektive nuk zotërojnë efekte ligjore. Sipas të drejtës ndërkombëtare, një protestë diplomatike e shoqëruar me aktin e protestës nga njëra palë (shtet), normalisht është e mjaftueshme për të penguar krijimin e të drejtave sovrane nga një shtet tjetër mbi sovranitetin e një hapësire tokësore apo detare[712].

Pavarësisht këtij realiteti ligjor, mosmarrëveshjet ndërshtetërore mbi këtë shkëmb të vogël mbiujor, kanë rezultuar në shpenzime të mëdha financiare për palët, duke përfshirë shpesh edhe prezencën e anijeve dhe avionëve ushtarakë në rajon[713]. Konfliktet ndërshtetërore të shprehura me incidente të natyrës politike dhe ekonomike lidhur me shfrytëzimin e burimeve natyrore rreth ishullit Hans, vazhduan edhe në vitin 1981, kur ministri danez i Groenlandës fluturoi me helikopter dhe ngriti flamurin e Danimarkës në ishull[714]. Tensionet në lidhje me ngritjen e flamurit danez në këtë ishull të vogël shkëmbor vazhduan edhe në vitet 1995, 1998, 2002, 2003 dhe 2004, duke e detyruar qeverinë kanadeze të lëshonte një sërë protestash diplomatike në drejtim të Danimarkës duke tensionuar marrëdhëniet ndërmjet dy shteteve[715]. Arsyeja kryesore e shpërthimit të konfliktit mbi ishullin Hans ka lidhje me interpretimin e të drejtës ndërkombëtare të detit, e përfaqësuar në këtë rast nga UNCLOS-i, e cila përcakton se prezenca e ishujve në rrethana të veçanta, mund të ndikojë në shtyrjen e kufijve detarë ndërmjet shteteve bregdetare përballë njëra-tjetrës. Po ashtu, dorëzimi i sovranitetit të ishullit Hans nga ana e Kanadasë, shkaktonte implikime të tjera të natyrës ligjore ndërkombëtare dhe krijonte një precedent të rrezikshëm për interesat kanadeze mbi Ngushticën Veriperëndimore, detin Linkoln dhe detin e Beauforit. Për më tepër, përvoja botërore ka treguar se çështja e humbjes së territorit, qoftë edhe për shkëmbenj të vegjël mbiujorë, nga fërkime të vogla diplomatike mund të ndezë konflikte ndërshtetërore të përmasave të mëdha. E njëjta situatë është pasqyruar edhe në konfliktin me natyrë politiko-ushtarake mes Turqisë dhe Greqisë, kur kjo e fundit për shkak të prezencës të ishujve të saj të shumtë në detin Egje në limit të kufijve detarë, ka kërkuar vazhdimisht zgjerimin e vijës kufitare detare sipas UNCLOS-it në dëm të sovranitetit detar turk.

Megjithatë, duke patur parasysh që politika ndërkombëtare është komplekse dhe e paparashikueshme, shtetet zakonisht preferojnë që t'i eliminojnë fërkimet gjatë periudhave të marrëdhënieve të mira ndërshtetërore, sesa të rrezikojnë pasoja të konsiderueshme politike apo ushtarake në periudha të mëvonshme. Kjo e shpjegon edhe marrëveshjen Kanada-Danimarkë në vitin 2005, në të cilën palët u zotuan të zgjidhin konfliktin e ishullit Hans në mënyrë paqësore bazuar në parimet ligjore të UNCLOS-it. Pavarësisht kësaj, konflikti ndërshtetëror mbi ishullin Hans vazhdon të jetë i pazgjidhur deri në ditët e sotme, duke i kujtuar komunitetit ndërkombëtar vështirësinë dhe sensibilitetin që paraqesin relatat ndërshtetërore për vendet e rajonit të Arktikut. Në këtë kontekst, është e rëndësishme të theksohet se midis këtyre shteteve ekziston edhe një tjetër mosmarrëveshje lidhur me ndarjen e shelfit kontinental në detin Linkoln. Edhe kjo mosmarrëveshje doli në pah në vitin 1973, kur të dy shtetet paraqitën qëndrime të ndryshme mbi ndarjen e kufirit detar në Ngushticën Nares, në hyrje të detit Linkoln. Si rezultat, rreth 200 milje detare të

[712] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 186-91.
[713] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?*, 26.
[714] Stevenson, Hans Off! "The Struggle for Hans Island and the Potential Ramification for International Border Dispute Resolution," 263.
[715] Stevenson, "Hans Off! The Struggle for Hans Island and the Potential Ramification for International Border Dispute Resolution," 263.

shelfit kontinental mes dy shteteve vazhdojnë të mbeten ende të papërcaktuara duke tensionuar marrëdhëniet ndërshtetërore në vitet e fundit[716].

Një tjetër konflikt ndërshtetëror në rajonin e Arktikut, i cili përfshin ndarjen e zonave detare në detin Beaufort, konsiderohet ai ndërmjet Kanadasë dhe SHBA-së lidhur me përcaktimin e kufijve të ZEE-së dhe shelfit kontinental. Deti Beaufort konsiderohet hapësira detare e Oqeanit Arktik ndërmjet Alaskës dhe Arqipelagut Arktik Kanadez. Kërkimet shkencore kanë nxjerrë të dhëna të cilat tregojnë se nëntoka e shtratit oqeanik të Beaufortit përmban burime natyrore të naftës dhe gazit. Kanadaja dhe SHBA-ja historikisht kanë mosmarrëveshje mbi një zonë të gjerë ujore të detit Beaufort, e cila doli në pah për herë të parë gjatë protestave diplomatike të SHBA-së kundër vijës kufitare detare që përcaktoi Kanadaja në këtë zonë në vitin 1976, duke u përsëritur më vonë edhe kur të dy shtetet përcaktuan vijën kufitare që ndante zonat respektive ekskluzive të peshkimit deri në 200 milje detare në drejtim të detit të hapur[717]. Pozicioni i Kanadasë mbi zonat detare të detit Beaufort mbështetet në traktatin e vitit 1825 ndërmjet Rusisë dhe Britanisë. Megjithatë, pozicioni i Kanadasë vështirësohet nga interpretimi i të drejtës së detit, e cila tenton të trajtojë ndarjen e kufijve detarë si të veçanta për çdo rast. Kjo situatë ndodh edhe për rastet kur ekzistojnë elemente gjeografike, ligjore dhe politike të ngjashme. Për më shumë se katër dekada çështja e ndarjes së kufirit në detin e Beaufortit vazhdon të jetë e pazgjidhur mes dy shteteve, e cila në ditët e sotme ka përfshirë edhe popullsinë aborigjene të Inuitëve, duke e komplikuar së tepërmi situatën e zhvillimit normal të marrëdhënieve ndërkombëtare në rajonin sensitiv të Arktikut.

Shtresat akullnajore dhe ekosistemi shumë i brishtë i rajonit të Arktikut janë duke ndryshuar rrënjësisht, dhe me këtë edhe mënyra tradicionale e jetesës së popullsisë që banon në këtë rajon të ftohtë polar. Një zonë e madhe akullnajore e pakapërcyeshme si Oqeani Arktik, po transformohet në një rajon të ri mesdhetar, një hapësirë oqeanike e ndërmjetme mbi të cilën fuqitë botërore dhe shtete të ndryshme do të zhvillojnë tregti dhe transport detar. Ushtrimi i të drejtës të lundrimit të lirë në këtë hapësirë oqeanike, dhe rritja e çmimeve botërore të naftës, gazit dhe mineraleve, do të shkaktojnë trazira në tregun ndërkombëtar duke sfiduar politikën dhe aftësitë qeverisëse të shteteve, të cilat për dekada kanë injoruar zonën e Arktikut. Në kuadër të përmirësimit të konflikteve ndërshtetërore të rajonit, me qëllimin e kthimit të Oqeanit Arktik në një zonë bashkëpunimi dhe përfitimi të ndërsjellë për të gjitha shtetet e interesuara për zhvillimin e tregtisë dhe të teknologjisë detare, vendet e Arktikut janë përfshirë në një sistem negociatash dhe marrëveshjesh për të zgjidhur në mënyrë paqësore dhe afatgjatë problemet e tyre. Në këtë kontekst, për të zgjidhur konfliktet ndërshtetërore në rajonin e Arktikut, në maj të vitit 2008, në Ilulissat të Groenlandës, Danimarka mblodhi një samit ndërkombëtar me pjesëmarrjen e pesë shteteve kufizuese të Oqeanit Arktik, me qëllim rritjen e bashkëpunimit ndërshtetëror dhe zgjidhjen në mënyrë paqësore të mosmarrëveshjeve mbi përcaktimin e zonave detare të Arktikut. Takimi përfundoi me shpalljen e Deklaratës së Ilulissat-it, në të cilën shtetet riafirmuan vullnetin e tyre të punojnë së bashku mbështetur në kornizën ekzistuese të së drejtës ndërkombëtare[718]. Në këtë kontekst, zbatimi i të drejtës ndërkombëtare të detit, më konkretisht të UNCLOS-it, për të përcaktuar

[716] David H. Gray, "Canada's Unresolved Maritime Boundaries," 61.
[717] Karin L. Lawson, "Delimiting Continental Shelf Boundaries in the Artic, The Unites States-Canada Sea Boundary," 221.
[718] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?*, 89.

përfundimisht kufijtë detarë në Oqeanin Arktik, mund të shërbejë si një amortizues për konfliktet dhe mosmarrëveshjet ndërshtetërore[719].

Përcaktimi i kufijve detarë në rajonin e Arktikut mund t'u lejojë qeverive përgjegjëse që të sigurojnë shfrytëzimin optimal dhe të qëndrueshëm të burimeve natyrore të nëntokës oqeanike konform procedurave ligjore ndërkombëtare dhe standardeve të sigurisë, të cilat në vetvete kontribuojnë rreth kufizimit të efekteve negative që çojnë në ngrohjen globale. Në këtë kontekst, një zgjidhje optimale u promovua edhe mbi konfliktin ndërmjet Norvegjisë dhe Kanadasë në lidhje me sovranitetin e ishujve Sverdrup ose të quajtura ndryshe ishujt e Mbretëreshës Elisabeth. Mbështetur në marrëdhëniet e mira ndërshtetërore dhe negociatave diplomatike, konflikti u zgjidh duke i mundësuar Kanadasë të fitojë sovranitetin mbi këta ishuj gjatë viteve 1930. Nga ana e saj, Kanadaja i lejon kompanive norvegjeze të marrin pjesë në kërkimin dhe shfrytëzimin e gazit natyror dhe naftës që gjendet në nëntokën oqeanike përreth këtyre ishujve. Për më tepër, Rusia dhe Norvegjia për shkak të divergjencave të mëdha që kanë për zona të caktuara të detit Barents, janë duke bashkëbiseduar dhe negociuar për të arritur një marrëveshje që do të çojë në ndarjen ligjore të kufijve detarë në këtë rajon, e cila do t'u lejojë shfrytëzimin e burimeve të bollshme natyrore të rajonit oqeanik të Arktikut[720]. Këto shtete gjatë viteve të fundit parashtruan kërkesën dhe paraqitën provat shkencore përpara Komisionit të OKB-së për Përcaktimin e Shelfit Kontinental. Kjo kërkesë nuk u pranua për Rusinë në vitin 2001, duke i kërkuar këtij shteti të paraqesë më shumë të dhëna shkencore, ndërsa Komisioni e aprovoi në vitin 2009 kërkesën e Norvegjisë mbi përcaktimin e shelfit kontinental në Oqeanin Arktik[721].

Në ditët e sotme, ndryshimet klimaterike dhe ngrohja globale paraqesin problematikat më të mëdha dhe emergjente në rajonin e gjerë oqeanik të Arktikut, situatë e cila pasqyron thënien e famshme të Garret Hardin së *ndyshimet e klimës botërore konsiderohen tragjedi e njerëzimit*[722]. Arktiku konsiderohet një rajon i gjerë oqeanik dhe i populluar nga kombe të ndryshme, të cilat përfaqësojnë një numër të vogël shtetesh por me potencë dhe ndikim madhor në sistemin ndërkombëtar. Ky rajon parqet një numër problematikash ndërkombëtare, të cilat pasqyrohen nëpërmjet konflikteve dhe mosmarrëveshjeve të rëndësishme ndërshtetërore mbi përcaktimin ligjor të zonave oqeanike dhe ndarjen e kufijve detarë mbështetur në të drejtën ndërkombëtare të detit, të përfaqësuar kryesisht nga UNCLOS. Në rast se shoqëria njerëzore dhe qeveritë e shteteve të Arktikut nuk arrijnë të bashkëpunojnë, atëherë bashkëpunimi ndërkombëtar në zona të tjera të botës rrjedhimisht do të konsiderohet shumë i vështirë për t'u arritur. Në këtë këndvështrim, shtetet e Arktikut duhet të formulojnë politika dhe kuadër ligjore të cilat duhet të jenë në përputhje me normat dhe parimet ndërkombëtare, dhe jo të fokusuara në interesa të veçanta shtetërore dhe vendime të caktuara mbi rajonin detar të Arktikut.

Në mënyrë që të arrihet një zhvillim normal i MN në Arktik, shtetet e këtij rajoni duhet të bashkëpunojnë me njëra-tjetrën dhe të rrëmbejnë çdo mundësi për amortizimin e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore. Koncepti i sovranitetit dhe ai i bashkëpunimit ndërkombëtar nuk mendohet të jenë në kundërshtim të njëra-tjetrës. Përkundrazi, një sovranitet i pakontestuar dhe i plotë ligjërisht, mund të ndihmojë drejt arritjes së bashkëpunimit në kuadër të marrëdhënieve ndërkombëtare, duke ofruar një juridiksion të qartë mbi rregullimin e lundrimit të anijeve, shfrytëzimin e

[719] Klein, *Dispute settlements in the UNCLOS*, 29-31.
[720] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* 10.
[721] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* 92.
[722] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* 128.

burimeve natyrore, si dhe për mbrojtjen kundër kërcënimeve dhe rreziqeve nga aktorë joshtetërorë. Në këtë këndvështrim, e drejta ndërkombëtare është krijuar si pasojë e bashkëpunimit ndërshtetëror për arsye se shtetet kanë përcaktuar kufijtë detarë ndërmjet juridiksioneve përkatëse dhe kanë punuar së bashku në ndjekje të qëllimeve të përbashkëta.

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mbi shelfin kontinental në detin Linkoln dhe ishullin Hans midis Kanadasë dhe Danimarkës; ndarja dhe respektimi i zonave oqeanike në detin Beaufort mes SHBA-së dhe Kanadasë; ripërcaktimi i shelfit kontinental të mbivendosur të Kanadasë me ato të Danimarkës dhe Rusisë në Oqeanin Arktik; respektimi i kufijve detarë SHBA-Rusi dhe Norvegji-Rusi; përcaktimi i statusit ligjor të Ngushticës Veriperëndimore sipas UNCLOS-it dhe zgjidhja e mosmarrëveshjes midis Kanadasë dhe SHBA-së mbi lundrimin e anijeve në këtë ngushticë sipas të drejtës ndërkombëtare të detit, do të çonte në përcaktimin e një kursi pozitiv për diplomacitë e shteteve të mësipërme duke ndihmuar në zgjidhjen e konflikteve si dhe në themelimin e marrëdhënive të mira ndërshtetërore në këtë rajon. Politikanët e këtyre shteteve duhet të ndalojnë agresivitetin diplomatik rreth veprimeve të shteteve të tjera me të cilat kanë mosmarrëveshje, siç është rasti i Kanadasë që duhet të bashkëpunojë me Rusinë mbi përcaktimin e shelfit kontinental në Oqeanin Arktik. Ky bashkëpunim i Kanadasë me Rusinë mund të kontribuojë edhe në rregullimin e marrëdhënieve ndërkombëtare të shkallës më të gjerë botërore duke ndihmuar bashkëpunimin Rusi-SHBA për çështje themelore të politikës, armatimit dhe ekonomisë ndërkombëtare[723]. Duke e vështruar Oqeanin Arktik nga këndvështrimi ligjor, mund të supozohet se ky rajon detar më rëndësi ekonomike dhe strategjike, i kufizuar nga shtete të konsideruara superfuqi botëtore, nuk duhet të jetë i ndarë nga pjesa tjetër e sistemit ndërkombëtar. Përkundrazi, marrëdhëniet ndërkombëtare të shteteve të Arktikut, janë shumë të ndërlidhura me sistemin e këtyre marrëdhënieve në pjesën tjetër të botës, duke e karakterizuar rajonin e Arktikut si laborator të bashkëpunimit dhe marrëdhënieve ndërkombëtare në tërësi.

3.5 Zgjidhja e mosmarrëveshjeve ndërkombëtare sipas të drejtës së detit

Praktika botërore ka treguar se shumë konflikte ndërkombëtare kanë lindur si pasojë e shkeljeve të drejtpërdrejta të së drejtave ligjore të një shteti nga ana e një shteti tjetër. Këto mosmarrëveshje përfshijnë problematika të drejtpërdrejta dhe pasqyrojnë një konflikt të natyrës ndërkombëtare, të cilit duhet t'i jepet zgjidhje për të mos degraduar më tej në kriza ndërkombëtare apo konflikte të armatosura. Rastet më konkrete dhe njëkohësisht të rrezikshme në lidhje me këto konflikte, kanë të bëjnë me përcaktimin e kufijve detarë, si dhe ato që përfshijnë aktivizimin e forcave të armatosura, të cilat konsiderohen garantorë të sovranitetit shtetëror. Rasti i konfliktit ndërmjet Shqipërisë dhe Britanisë së Madhe në incidentin e Kanalit të Korfuzit, konsiderohet një shembull konkret i konflikteve ndërshtetërore ku ka pasur përfshirje të forcave të armatosura të dy shteteve përkatëse. Mosmarrëveshje të tilla të natyrës ndërkombëtare, normalisht zgjidhen ndërmjet kanaleve diplomatike dhe negociatave politike apo me përfshirjen e gjykatave ndërkombëtare, siç është GJND-ja. Pavarësisht kësaj, shtetet e sistemit ndërkombëtar, janë të detyruara sipas nenit 33 të Kartës së OKB-së dhe Deklaratës së Maniles mbi Zgjidhjen në Mënyrë Paqësore të

[723] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* 129-130.

Mosmarrëveshjve Ndërshtetërore të vitit 1982[724], të zgjidhin mosmarrëveshjet e tyre në mënyrë paqësore, dhe kjo vlen edhe kur mosmarrëveshja është e lidhur me pasoja të drejtpërdrejta ose të tërthorta[725]. Përjashtuar rastet kur shtetet janë të detyruara të zbatojnë normat dhe procedurat specifike traktatore që kanë ratifikuar, ato janë të lira të përdorin të gjitha mënyrat dhe mekanizmat e tyre ligjorë dhe politikë për të zgjidhur mosmarrëveshjet. Instrumentet më të përdorshëm për të zgjidhur mosmarrëveshjet ndërkombëtare janë negociatat, ndërmjetësimi, bashkëbisedimet politike, komisionet e pajtimit, arbitrazhi dhe gjykatat ndërkombëtare. Kjo listë mekanizmash proceduriale mbi zgjidhjen e problemeve ndërshtetërore pasqyrohet në nenin 33 të Kartës së OKB-së, dhe nxjerr në dritë rëndësinë e përfshirjes së palëve të treta gjatë zgjidhjes së konflikteve ndërkombëtare mes shteteve. Megjithatë, shtetet nuk janë të detyruara të ndjekin sekuencën e njëpasnjëshme të procedurave të mësipërme, por në varësi të rrethanave, agresivitetit të palëve dhe vullnetit politik të qeverive, shtetet mund të zgjedhin procedurën e zgjidhjes më të përshtatshme.

Në rastet kur negociatat diplomatike, si mekanizmat themelorë dhe njëkohësisht parësorë të zgjidhjeve të konflikteve, nuk konsiderohen produktive në zgjidhjen e situatave konfliktuale mes shteteve, atëherë mund të jetë e nevojshme apo e dëshirueshme përfshirja e *palëve të treta ndërmjetësuese* për të lehtësuar procedurat ndërshtetërore. Në raste të caktuara, mund të propozohet një komision ndërmjetësues ose pajtimi për të analizuar mosmarrëveshjen dhe për të propozuar zgjidhje të caktuara mbi konfliktin ndërkombëtar. Kjo situatë ishte prezente në lidhje me mosmarrëveshjen mbi shelfin kontinental përreth ishullit Jan Mayen, në qendër të konfliktit ndërshtetëror mes Norvegjisë dhe Danimarkës, të cilat ranë dakord për krijimin e një komisioni pajtimi dhe pranuan rekomandimet e tij për zgjidhjen e çështjes konkrete.

Disa traktate mbi të drejtën e detit, siç është Konventa mbi Ndërhyrjen për Ndotjet Detare (1969) dhe Marrëveshja për Peshkun Tono të Oqeanit Indian (1993), parashtrojnë dispozita për zgjidhjen e detyrueshme të konflikteve për shtetet e tyre anëtare nëpërmjet marrëveshjeve ndërshtetërore të ndërmjetësuara nga palë të treta[726]. Kur konfliktet ndërshtetërore kanë në qendër të mosmarrëveshjes së tyre ushtrimin e të drejtës ndërkombëtare, përfshirë të drejtën e detit, atëherë palët mund të vendosin të parashtrojnë konfliktin e tyre para *arbitrazhit* apo *gjykatave ndërkombëtare*. Arbitrazhi dhe gjykatat përfshjnë gjithashtu palë të treta në zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore, por me një rol shumë formal, dhe duke zbatuar kritere ligjore të veçanta nëpërmjet vendimeve të cilat janë të detyrueshme për palët. Gjykata e arbitrazhit mori formë të institucionalizuar dhe u zyrtarizua rreth fillimit të shekullit XX, kur u themelua dhe Gjykata e Përhershme e Arbitrazhit[727]. Kjo gjykatë ka trajtuar një numër çështjesh mbi interpretimin e të drejtës së detit, duke zbatuar procedurat ligjore të parashikura në Pjesën XV të UNCLOS-it. E drejta ndërkombëtare përgjithësisht nuk parashikon juridiksion të detyrueshëm për asnjë gjykatë ndërkombëtare, dhe palët e përfshira në konflikt duhet të bien dakort të parashtrojnë çështjen e tyre para këtyre gjykatave[728].

Zgjidhja e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore me ndihmën e *palëve të treta* mund të pasqyrohet në shumë forma. Zgjedhja themelore varion ndërmjet zhvillimit të procesit nga GJND-ja, deri te parashtrimi i çështjes para arbitrazhit ndërkombëtar.

[724] UN GA Res. 37/10.
[725] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 449.
[726] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 450.
[727] "International Convention for the Pacific Settlement of International Disputes," 1899.
[728] Klein, *Dispute settlements in the UNCLOS*, 29.

Palët mund të bien dakord të krijojnë një *tribunal arbitrazhi ad hoc*, përbërja dhe standardet e referencës të së cilit vendosen bashkërisht nga shtetet e përfshira në mosmarrëveshje. Kjo metodë është zbatuar gjatë procesit të arbitrazhit në konfliktin mbi shelfin kontinental mes Francës dhe Anglisë (1977)[729]. Konventa mbi Mbrojtjen e Mjedisit Detar të Atlantikut Verilindor (1992), është një prej traktateve ndërkombëtare që parashtron rregulla për krijimin e gjykatave të arbitrazhit për të zgjidhur mosmarrëveshjet mes shteteve anëtare në lidhje me interpretimin dhe zbatimin e traktatit konkret[730]. Po ashtu, Konventa e Barcelonës mbi Mbrojten e Detit Mesdhe Kundër Ndotjes, parashtron dispozita ligjore në të cilat theksohet se në rast se shtetet e përfshira në mosmarrëveshje nuk arrijnë të zgjidhin çështjet që lindin nga interpretimi dhe zbatimi i normave të Konventës, atëherë palët mbështetur në një marrëveshje të përbashkët mund t'i drejtohen arbitrazhit ndërkombëtar për zgjidhjen e konfliktit konkret[731].

Shtetet shpesh preferojnë të parashtrojnë mosmarrëveshjet e tyre para GJND-së, një instucion i rëndësishëm gjyqësor, i përbërë nga gjykatës me përvojë të gjatë ligjore, të cilët përfaqësojnë sistemet më të mëdha ligjore të botës. Gjykatësit zgjidhen çdo nëntë vjet nga Asambleja e Përgjithshme dhe Këshilli i Sigurimit të OKB-së mbështetur në Statutin e GJND-së. Disavantazhi kryesor i gjykimit të mosmarrëveshjeve ndërshtetërore nga GJND-ja në krahasim me arbitrazhin, është për arsye se ngarkesa e madhe e çështjeve gjyqësore ka bërë që vonesa në shqyrtimin e proceseve, të kthehet në një problem të rëndësishëm për palët. Po ashtu, palët në gjykim nuk mund të diktojnë procedurat gjatë procesit gjyqësor dhe nuk janë të lira të zgjedhin gjykatësin, siç mund të bëhet në rasin e arbitrazhit. Pavarësisht kësaj, avantazhi i GJND-së qëndron në faktin se më shumë se 60 shtete të mbështetura në dispozitat ligjore të nenit 36(2) të Statutit të GJND-së, kanë pranuar juridiksionin e kësaj gjykate ndërkombëtare në mënyrë të përhershme për zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore[732].

Një rast i tillë paraqet Procesi gjyqësor Kufijtë Detarë dhe Tokësorë (*Land and Maritime Boundary Case*), ndërmjet Kamerunit dhe Nigerisë (1994), në të cilin të dy shtetet e përfshira në konflikt kanë pranuar juridiksionin dhe rrjedhimisht vendimet e GJND-së bazuar në nenin 36(2) të Statutit të saj[733]. Pranimi i juridiksionit të GJND-së nuk mund të tërhiqet apo të anullohet kur padia kundër një shteti është duke u shqyrtuar në këtë gjykatë. Në këtë kontekst, pavarësisht se Franca kundërshtoi të bashkëpunonte me GJND-në gjatë Procesit të Provave Bërthamore (*Nuclear Test Case*) në vitin 1974, komuniteti ndërkombëtar dhe GJND-ja, ushtruan një presion të fuqishëm kundër këtij shteti, duke e detyruar atë të merrte në konsideratë zbatimin e të drejtës ndërkombëtare mbi çështjen në diskutim[734]. Megjithatë, duhet të merret parasysh fakti se neni 36(2) dhe Statuti i GJND-së nuk është i vetmi instrument ligjor me anën e të cilit një mosmarrëveshje apo konflikt ndërkombëtar mund të parashtrohet para GJND-së.

[729] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 451.
[730] "Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic," 1992, Neni 32.
[731] "Barcelona Convention for the Protection of the Mediteranean Sea Against Pollution," 1976, Neni 22.
[732] "International Court of Justice," accessed June 9, 2013, http://www.icj-cij.org: "United Nations Treaty database", accessed June 10, 2013, http://www.un.org.
[733] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 452.
[734] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 452.

Në të drejtën ndërkombëtare ekzistojnë shumë traktate shumëpalëshe dhe dypalëshe, në të cilat theksohet se të gjitha mosmarrëveshjet apo konfliktet ndërshtetërore lidhur me interpretimin dhe zbatimin e normave të tyre ligjore, në rast të dështimit të negociatave, duhet të zgjidhen nëpërmjet GJND-së. Një shembull i një traktati, i cili përmban dispozita të tilla ligjore, është Marrëveshja Mbretëri e Bashkuar-Islandë e vitit 1961, dhe ishin pikërisht këto dispozita që u shfryëzuan si norma ligjore për marrjen përsipër nga GJND-ja të Procesit *Juridiksioni mbi Peshkimin Detar* (*Fisheries Jurisdiction Case*) në vitin 1974 në lidhje me zgjidhjen e konfliktit midis këtyre shteteve[735]. GJND-ja ka pasur një rol kryesor edhe në zgjidhjen e mosmarrëveshjeve që lindin si pasojë e interpretimit dhe zbatimit të Konventave të Gjenevës mbi të Drejtën e Detit (1958). Një protokoll jo i detyrueshëm i kësaj Konvente, pasqyron opsionin që në rast të dështimit të marrëveshjeve ndërshtetërore brenda një afati të arsyeshëm kohor, palët duhet t'i drejtohen GJND-së për të zgjidhur konfliktet e tyre. Pavarësisht rëndësisë që paraqet GJND-ja, zbatimi i parimit të bashkëpunimit ndërshtetëror, si një alternativë zëvendësuese kundrejt një procesi gjykimi apo arbitrimi, u lejon shteteve të konsiderojnë një rreze të gjerë faktorësh gjatë përpjekjeve të tyre për të arritur një marrëveshje. Bashkëpunimi mund të prodhojë një rezultat më të pranueshëm politik dhe ekonomik sesa gjykimi apo arbitrimi, sepse është një proces fleksibël, i cili lejon marrjen në konsideratë të një spektri të gjerë interesash gjithëpërfshirëse[736]. Një shembull mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve në kontekstin e procedurave të bashkëpunimit nëpërmjet parimit të ndërmjetësimit dhe të pajtimit ndërshtetëror, janë dispozitat e pasqyruara në Konventën mbi Diversitetin Biologjik të vitit 1992[737], të cilin Zelanda e Re e zbatoi si kundërpërgjigje të provave bërthamore të Francës në Oqeanin Paqësor në vitet 1990 për arsye të shqetësimeve që këto aktivitete mund ta dëmtonin seriozisht këtë mjedis dhe ekosistem detar[738].

Në një sistem ndërkombëtar të ndërvarur, të ndërlikuar dhe kompleks, gjykatat, palët e treta ndërmjetësuse dhe arbitrazhi ndërkombëtar, nuk konsiderohen mekanizmat e vetëm në lidhje me zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore, por, nga ana tjetër, praktikat juridike kanë nxjerrë në dritë edhe përfshirjen e gjykatave kombëtare mbi trajtimin e këtyre problematikave ligjore. Shqetësimi kryesor në lidhje me këto gjykata, parë nga këndvështrimi i MN, qëndron në faktin se për t'i dhënë zgjidhje konflikteve të karakterit ndërshtetëror këto forume ligjore aplikojnë një shumëllojshmëri aktesh ligjore dhe nënligjore të karakterit kombëtar. Në këtë kontekst, ka raste kur gjykatat kombëtare insistojnë të zbatojnë legjislacionin e brendshëm, i cili shpeshherë mund të mos jetë në përputhje me të drejtën ndërkombëtare. Në të tilla situata, pala kryesore në gjykim është individi dhe jo shteti, por në varësi të interesave kombëtare që përfaqëson kjo çështje, shteti mund të vazhdojë gjykimin si palë në gjykatën e huaj duke zëvendësuar nënshtetasin e tij dhe duke e kthyer situatën në një mosmarrëveshje ndërshtetërore. Shteti e merr përsipër çështjen gjyqësore duke ekspozuar ankesat e individit në lidhje me shkeljen e të drejtës ndërkombëtare. Në rastin konkret, shteti ushtron *të drejtën e mbrojtjes*

[735] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 453.
[736] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, 257.
[737] "Convention on Biological Diversity," 1992, Neni 27.
[738] Philippe Sands & Ruth MacKenzie, eds., "Guidelines for Negotiation and Drafting Dispute Settlement Clauses for International Environmental Agreements," *in International Bureau of the Permanent Court of Arbitration International Investments and Protection of the Environment* (The Hague, Permanenet Court of Arbitration, 2001), 305-314.

diplomatike[739]. Duke marrë përsipër rastin gjyqësor të një nënshtetasi të tij, shteti bazuar në normat ligjore kërkon respektimin e të drejtave të tij ndërkombëtare që përkojnë me të drejtat e individit, të cilat janë sfiduar nga një shtet i huaj. Shteti në këtë rast ka qenë subjekt i dëmtimit nga një pasojë jo e drejtpërdrejtë e rrethanave. Pra, në këtë rast kemi situatën e një konflikti ndërshtetëror, ku njëri shtet ushtron të drejtën e mbrojtjes diplomatike, dhe shteti tjetër mbron veprimet e autoriteteve të tij kombëtare, të cilat janë duke u sfiduar. Një shembull konkret në lidhje me këtë çështje, është mbrojtja diplomatike që Britania e Madhe u ofroi pronarëve të anijeve të peshkimit angleze në konfliktin ndërshtetëror të viteve 1958-1976 midis Britanisë së Madhe dhe Islandës gjatë hyrjes së tyre në një zonë peshkimi të kontestueshme ligjërisht nga Islanda[740].

Zbatimi i regjimit juridik ndërkombëtar të detit dhe interpretimi i dispozitave ligjore të këtij sistemi ligjor, tradicionalisht ka ndikuar në mënyrë të konsiderueshme mbi lindjen apo përshkallëzimin e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore.Veçanërisht marrëdhëniet ndërmjet shteteve bregdetare që ndodhën përballë apo përbri njëra-tjetrës, janë karakterizuar historikisht nga mosmarrëveshje serioze mbi përcaktimin e kufijve detarë dhe zonave detare kombëtare përkatëse, si ujërat territoriale, ZEE-së dhe shelfit kontinental. I njëjti parim është karakterizuar përgjithësisht edhe në rastet kur një shtet dëshiron të ushtrojë të drejtën e zhvillimit të manovrave ushtarake në ZEE-në e një shteti tjetër, i cili nga ana e tij mund të kundërshtojë ekzistencën e kësaj të drejte ligjore të shprehur në UNCLOS, duke krijuar si rrjedhojë tensione apo mosmarrëveshje mes shteteve përkatëse. Nga ana tjetër, praktika botërore ka treguar se anijet e peshkimit të një shteti bregdetar mund të sfidojnë seriozisht të drejtën e autoriteteve të një shteti tjetër për t'i ndaluar këto mjete detare dhe arrestuar ekuipazhin si pasojë e zhvillimit të aktivitetit të tyre të paligjshëm të peshkimit në ZEE-në e këtij shteti. Këtu kemi rastin e shpërthimit të krizave të befasishme që lindin si pasojë e një veprimi të menjëhershëm dhe agresiv të shtetit në të cilin është kryer shkelja ligjore nga anijet e huaja të peshkimit.

Padyshim, rastet më të vështira dhe të rrezikshme, të cilat mund të përshkallëzohen në kriza të befasishme të natyrës ushtarake, janë ndërhyrjet nga shtete të ndryshme në ujërat territoriale të shteteve të huaja. Në aspektin ndërkombëtar këto konflikte mund të jenë rezultat i një gjendjeje tensioni apo qëllimi voluntarist i një prej aktorëve ndërkombëtarë[741]. Afërsia gjeografike dhe tensionet ushtarake mund të acarojnë shqetësimet e politikanëve përballë një rreziku të pritshëm, veçanërisht në momentin kur nuk ka kohë në dispozicion për të vepruar dhe rreziku i përballjes është i madh. Sa më shumë shteti i vlerëson si themelore interesat dhe vlerat e rrezikuara, siç janë tërësia territoriale, siguria kombëtare, ekzistenca e shtetit, aq më shumë ky shtet tenton të marrë përsipër rreziqe që mund të rezultojnë në konflikt të armatosur[742]. Të gjitha këto situata konfliktuale, pasqyrojnë lloje të ndryshme mosmarrëveshjesh që mund të lindin natyrshëm ndërmjet shteteve bregdetare si pasojë e zbatimit apo interpretimit të së drejtës së detit apo si rrjedhojë e krizave voluntariste. Këto situata të ndërlikuara të karakterit ndërkombëtar pasqyrojnë problematika apo mosmarrëveshje të mundshme në kuadër të konflikteve ndërshtetërore apo rajonale, të cilat në MN kanë efekte destabilizuese dhe karakterizohen si kriza ndërkombëtare që mbështetur në mekanizma të caktuar ligjorë e politikë duhet t'u jepet një zgjidhje e duhur, e qëndrueshme dhe afatgjatë.

[739] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 448.
[740] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 451.
[741] Nathanaili, *Krizat dhe Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 3-4.
[742] Nathanaili, *Krizat dhe Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 3-4.

Një prej mekanizmave ligjorë të sistemit ndërkombëtar që shërben për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore, konsiderohet dhe UNCLOS-i, i cili është një instrument i rëndësishëm ligjor i natyrës kushtetuese detare në kuadër të së drejtës ndërkombëtare. Kjo konventë ndërkombëtare, e cila trajton jo vetëm rregullimin e çështjeve mbi shfrytëzimin e burimeve natyrore më të mëdha të planetit, por përmban gjithashtu një sistem zgjidhjesh të detyrueshme për mosmarrëveshjet ndërshtetërore, është konsideruar një fenomen i pazakontë në të drejtën ndërkombëtare[743]. Krijimi i një sistemi mekanizmash ligjorë mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore që përmban procedura të detyrueshme në UNCLOS, është përshëndetur nga qeveritë e shteteve anëtare të OKB-së dhe të aktorëve ndërkombëtarë, si një prej zhvillimeve më të rëndësishme në të drejtën ndërkombëtare mbi zgjidhjen e konflikteve, e barasvlerësuar nga rëndësia që paraqet me hyrjen në fuqi të Kartës së OKB-së[744]. Në përfundim të konferencës të zhvilluar për krijimin dhe miratimin e UNCLOS-it, Presidenti i saj do të theksonte se interesat e komunitetit ndërkombëtar mbi zgjidhjen në mënyrë paqësore të mosmarrëveshjeve dhe mbi parandalimin e përdorimit të forcës gjatë zgjidhjes së konflikteve ndërmjet shteteve, kanë përparuar në mënyrë të dukshme si pasojë e krijimit të sistemit të detyrueshëm të zgjidhjeve të mosmarrëveshjeve ndërshtetërore të pasqyruar në Konventë*[745]*. Rëndësia e këtij mekanizmi ligjor mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve, është vlerësuar dhe për arsye të rolit që paraqet në drejtim të mbrojtjes së integritetit të kompromisit të arritur në formulimin e dispozitave ligjore përkatëse të UNCLOS-it.

Procedurat e detyrueshme ligjore mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore, ishin kolonat në të cilat u mbështet ekuilibri i ndjeshëm i kompromisit ndërshtetëror gjatë zhvillimit të Konferencës UNCLOS III[746], dhe njëkohësisht themeli i cili mban të gjithë strukturën ligjore të Konventës të lidhur, dhe garanton pranueshmërinë dhe qëndrueshmërinë e vazhdueshme të tij për të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar[747]. Numri i madh i pjesëmarrësve në Konferencën UNCLOS III, nënkuptonte se krijimi i një procesi të veçantë ndërkombëtar ishte i nevojshëm për të ruajtur ekuilibrat dhe kompromiset e arritura gjatë negociatave që çuan në miratimin e Konventës. Megjithatë, procedurat e zgjidhjes së mosmarrëveshjeve duhet të formuloheshin në mënyrë të kujdesshme gjatë Konferencës, në mënyrë që të bëheshin sa më të pranueshme për shtetet. Gjatë krijimit të UNCLOS-it, ekzistonin përplasje qëndrimesh dhe pikëpamjesh mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore lidhur me metodat e gjykimit nga palë të treta. Disa shtete tradicionalisht kanë preferuar arbitrazhin gjyqësor, ndërsa shtete të tjera mbështesnin qëndrimin për dhënien e kompetencave për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve GJND-së. Pavarësisht këtyre zhvillimeve, UNCLOS, me rregullat e saj komplekse mbi shfrytëzimin e oqeaneve, përcaktimin e zonave detare, dhe procedurat e detyrueshme mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërkufitare, arriti të krijojë një epokë të re lidhur me reduktimin e nivelit të antagonizmit midis aktorëve ndërveprues të MN në përgjithësi, si dhe për elementet ndikuese në kuadër të fushës të së drejtës së detit dhe zgjidhjes së konflikteve me natyrë detare në veçanti.

---

[743] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* 2-3.
[744] Alan E. Boyle, "Dispute Settlement and the Law of the Sea Convention: Problems of Fragmentation and Jurisdiction," *Int'l & Comp. L.Q. 37*, (1997): 46.
[745] "Statement by the President," 17 Third United Nations Conference on the Law of the Sea: *Official Records*, 48 UN Sales No. E.84.V.3 (1984), 13.
[746] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* 2.
[747] Boyle, "Dispute Settlement and the Law of the Sea Convention:," 38.

Hyrja në fuqi e UNCLOS-it, është konsideruar si zhvillimi më i rëndësishëm në lidhje me zgjidhjen e konflikteve ndërkombëtare detare që prej krijimit të Kartës së OKB-së dhe Statutit të GJND-së[748]. Duke qenë se organizatat ndërkombëtare janë kthyer në aktorë me peshë në MN në rolin e elementeve rregullatore të krizave, rrjedhimisht edhe instrumentat ligjorë të krijuara nga këto organizma, siç është dhe UNCLOS-i me dispozitat e tij mbi zgjidhjen e konflikteve, luajnë një rol themelor për menaxhimin e këtyre krizave botërore, të cilat paraqesin situata të rrezikshme për sistemin ndërkombëtar për shkak të krijmit të një *gjendje midis luftës dhe paqes*[749]. Në këtë këndvështrim, UNCLOS-i paraqet rëndësi të madhe edhe lidhur me përgatitjen e situatës për zgjidhjen e detyrueshme ligjore të mosmarrëveshjeve në lidhje me palët e treta në aspekte të tjera të bashkëpunimit ndërkombëtar[750]. Nën dritën e këtyre zhvillimeve, ekspertët ndërkombëtar kanë identifikuar shumë elemente pozitive në atë çfarë është përshkruar përgjithësisht si një sistem fleksibël, gjithëpërfshirës dhe i detyrueshëm mbi zgjidhjet e mosmarrëveshjeve të natyrës detare. Një prej këtyre elementeve pozitive pasqyron faktin se përfshirja e faktorit të procesit gjyqësor dhe arbitrazhit të detyruar mbi zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore, mund të parandalojë destabilizimin e sistemit normativ të UNCLOS-it, e cila mund të vijë si pasojë e veprimeve të njënashme të shteteve në mungesë të mekanizmave të përbashkët ligjorë për të interpretuar aktet normative të përdorura si bazë ligjore në mosmarrëveshjet ndërshtetërore[751].

Procedurat ligjore mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore në fushën e detarisë, përveç kontributit drejt zhvillimit të një procesi normal marrëdhëniesh ndërmjet aktorëve kryesor të sistemit ndërkombëtar, mund të jenë të dobishme për shtetet edhe për çështje politike, sepse ofrojnë një instrument mbi zgjidhjen e krizave rajonale dhe ndërkombëtare, pa i ngarkuar me përgjegjësi morale dhe ligjore qeveritë e shteteve të përfshira në konflikte[752]. Në këtë kontekst, shteteve u ofrohet një tërheqje politike e respektueshme për arsye se ato janë duke zbatuar normat ligjore të UNCLOS-it, si dhe vendimet gjyqësore të gjykatave ndërkombëtare, dhe nuk janë bërë subjekt i presioneve politike dhe ekonomike të shteteve të huaja të përfshira në konflikt[753]. Për më tepër, prezenca e procedurave të detyrueshme ligjore mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore në përbërje të UNCLOS-it, ekziston për t'i ofruar shteteve mekanizma të tjerë, përveç masave dhe kërcënimeve politike dhe ekonomike, për të ushtruar të drejtat e tyre ose për të parandaluar shkeljen e normave ligjore të kësaj Konvente. Për arsyet e mësipërme, një sistem i detyrueshëm ligjor për gjykimin nga palë të treta të mosmarrëveshjeve ndërkombëtare midis shteteve, është konsideruar thelbësor dhe me vlerë për strukturën e përgjithshme të UNCLOS-it[754].

Duke u bazuar në argumentet e përmendura më lart, është e qartë se UNCLOS-i mendohet të ketë themeluar një sistem të hollësishëm ligjor për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve detare midis shteteve. Skema strukturale e Pjesës XV të kësaj Konvente përbëhet prej tre Seksioneve, të cilat parashikojnë zgjidhjen e

[748] Boyle, "Dispute Settlement and the Law of the Sea Convention:," 37.
[749] Nathanaili, *Krizat dhe Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* 2.
[750] Marcel M.T.A. Brus, *Third Party Dispute Settlement in an Interdependent World* (Oxford, 1995), 23.
[751] Bernard H. Oxman, "Commentary," in *Implementation of the Law of te Sea Convention Through International Institutions,* ed., (Alfred H.A. Soons, 1990), 648, 651.
[752] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* 25.
[753] Mark E. Rosen, "Military Mobility and the 1982 UN Law of the Sea Convention," *7 Geo. Int'l Envtl L.* (1995): 438-440.
[754] John R. Stevenson and Bernard H. Oxman, "The Preparation for the Law of the Sea Conference," *68 Am. J. Int'l L.,* (1974): 22-31.

mosmarrëveshjeve nëpërmjet gjykatave ndërkombëtare, siç është GJND-ja, dhe parashtrojnë kushtet lidhur me themelimin e institucioneve të reja ligjore për zgjidhjen e konflikteve mbi interpretimin dhe zbatimin e të drejtës së detit, që përfshin normalisht krijimin e GJNDD-së. Seksioni 1 parashtron kushtet për aktivizimin e regjimit juridik të UNCLOS-it, Seksioni 2 përmban dispozitat ligjore bazë mbi zgjidhjen e detyrueshme të mosmarrëveshjve ndërshtetërore, ndërsa Seksioni 3 pasqyron kufizimet dhe natyrën opsionale që përmbajnë dispozitat ligjore të detyrueshme për zgjidhjen e konflikteve të sistemit ligjor të Pjesës XV. Seksioni 2 i Pjesës XV të Konventës, parashtron një numër gjykatash ndërkombëtare për t'u shfrytëzuar nga shtetet në rast mosmarrëveshjesh, duke e përfshirë konceptualisht këtë seksion nën procedurat e detyrueshme për zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore, të cilat konsiderohen si elemente themelore të Konventës.

Megjithatë, është e rëndësishme të kuptohet se këto procedura të detyrueshme pasqyrojnë një rëndësi dytësore për arsye se Dispozitat e Përgjithshme të Pjesës XV, konsiderohen pikërisht elementet kryesore ligjore që parashtrojnë parimet themelore mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve. Në këto dispozita theksohet se shtetet janë të detyruara të zgjidhin mosmarrëveshjet e tyre në mënyrë paqësore, duke iu referuar rrjedhimisht nenit 33 të Kartës së OKB-së[755]. Në nenin 280 shprehet se shtetet kanë të drejtë të zgjidhin mosmarrëveshjet paqësisht duke përdorur mënyrat dhe metodat e tyre të preferuara. Në rast se shtetet dështojnë të arrijnë një marrëveshje në mirëkuptim për të zgjidhur konfliktet e tyre, një prej palëve mund t'i ofrojë palës tjetër të drejtën për ta çuar çështjen përpara një komisioni ndërmjetësues apo pajtimi, arbitrazhit dhe gjykatave ndërkombëtare[756]. Rëndësi lidhur me këtë çështje, paraqet pëlqimi i të dy palëve për të zgjidhur konfliktin me ndihmën e një pale të tretë. Pavarësisht kësaj, kur zgjidhja e mosmarrëveshjes nëpërmjet mënyrës së pëlqimit reciprok apo mirëkuptimit për t'u ndihmuar nga një palë e tretë dështon, atëherë automatikisht hyjnë në fuqi dispozitat ligjore të Konventës mbi procedurat e detyrueshme për zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore. Në këtë kontekst, sikurse u theksua më lart, Seksioni 2 i Pjesës XV të UNCLOS-it parashtron procedura të detyrueshme, të cilat diktojnë vendime të detyrueshme për shtetet që kanë dështuar për të arritur një marrëveshje në mirëkuptim[757].

Rrjedhimisht, Pjesa XV e UNCLOS-it, konsiderohet pjesë përbërëse e të drejtës bashkëkohore të detit, duke luajtur një rol themelor në zgjidhjen e konflikteve ndërkombëtare me synimin final përmirësimin e marrëdhënieve brenda sistemit ndërkombëtar, pjesa dërrmuese e të cilit karakterizohet nga konflikte të natyrës ekonomike, strategjike dhe politike të karakterit detar[758]. Pjesa XV karakterizohet nga një sistem kompleks zgjidhjesh mosmarrëveshjesh ndërkombëtare, që përmban si procesin tradicional mbështetur në metodën e mirëkuptimit të shteteve mbi konfliktet ndërkombëtare, ashtu edhe procedura të detyrueshme ligjore, të cilat u japin zgjidhje mosmarrëveshjeve bazuar në një strukturë juridike, e cila dikton vendime të detyrueshme. Në të dy aspektet, fleksibiliteti që zotërojnë shtetet anëtare konsiderohet një karakteristikë kyçe e UNCLOS-it. Seksioni 1 i Pjesës XV pasqyron konceptin ligjor se shtetet, si në kuadër të kornizës ligjore të UNLCOS-it ashtu edhe jashtë saj, duhet të ndjekin një spektër të caktuar opsionesh mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërmjet tyre, duke reflektuar idenë se shtetet kanë praktikuar tradicionalisht zgjidhjen e mosmarrëveshjeve në mënyra të ndryshme, siç janë paraqitur nga situatat

[755] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 279.
[756] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 284, Annex V.
[757] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, 286 dhe 287.
[758] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, 29-30.

konkrete, dhe jo nëpërmjet mekanizmave të detyrueshëm ligjorë të parashikuara nga e drejta ndërkombëtare.

Normalisht, iniciativat dhe negociatat diplomatike janë konsideruar si mënyrat më produktive për zgjidhjen e konflikteve. Zgjidhja e problemeve ndërshtetërore nëpërmjet kanaleve politike para shqyrtimit të konfliktit nga gjykatat ndërkombëtare, është promovuar qartësisht nga UNCLOS-i, e pasqyruar kjo nëpërmjet obligimit shtetëror për shkëmbimin e pikëpamjeve dhe qëndrimeve në rastet kur lindin divergjenca mbi interpretimin dhe zbatueshmërinë e Konventës. Shtetet, po ashtu, vazhdojnë të kenë të drejtën e zgjidhjes së konflikteve nëpërmjet marrëveshjeve alternative, siç janë traktatet ndërkombëtare, rajonale apo dypalëshe. Ky fleksibilitet ligjor i UNCLOS-it, u konsiderua i domosdoshëm nga komuniteti ndërkombëtar duke marrë në konsideratë numrin e madh të traktatave që kanë natyrë specifike në trajtimin e çështjeve të caktuara mbi të drejtën e detit dhe që përmbajnë sistemin e tyre të veçantë për zgjidhjen e konflikteve. Megjithatë, UNCLOS-i nuk mbështetet plotësisht mbi metodat e bashkëpunimit ndërshtetëror apo të pëlqimit reciprok të palëve për zgjidhjen e konflikteve ndërkombëtare[759]. Qëllimi dhe kompleksiteti i UNCLOS-it, si një instrument konstitucional ndërkombëtar, dikton kërkesat për një garanci proceduriale lidhur me marrëveshjet ndërshtetërore. Në mënyrë që shtetet të gëzojnë të drejtat e ofruara nga kjo Konventë, ato njëkohësisht duhet të japin pëlqimin për zbatimin e procedurave të detyrueshme mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve.

Shteteve të përfshira në mosmarrëveshje të natyrës ligjore detare sipas dispozitave të UNCLOS-it, u është ofruar një hapësirë zgjedhjesh për të përcaktuar procedurën e saktë detyruese për të kërkuar zgjidhjen e konflikteve të caktuara. Në këtë këndvështrim, ekzistojnë katër struktura kryesore ndërkombëtare, të cilat shqyrtojnë dhe parashtrojnë rekomandime apo vendime në lidhje me zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore. Këto struktura janë GJNDD-ja, GJND-ja, dhe gjykatat speciale të arbitrazhit, të cilat janë të pasqyruara në Aneksin VII të UNCLOS-it. GJND-ja është diskutuar gjerësisht gjatë kapitujve të fillimit dhe nuk është e nevojshme të trajtohet hollësisht. Nga ana tjetër, GJNDD-ja është themeluar bazuar në Aneksin VI të UNLCOS-it, dhe ka në përbërje njëzet e një anëtarë të njohur ndërkombëtarisht për kompetencat e tyre në fushën e të drejtës ndërkombëtare të detit, të cilët zgjidhen nga shtetet anëtare të kësaj Konvente për të përfaqësuar sistemet ligjore më të rëndësishme të botës[760].

Që prej fillimit të funksionimit të saj në vitin 1996, GJNDD-ja ka shqyrtuar katërmbëdhjetë çështje gjyqësore, ka dhënë dymbëdhjetë vendime, dhe ka ofruar një numër të konsiderueshëm rekomandimesh, udhëzimesh dhe këshillimesh të natyrës proceduriale dhe substanciale[761]. GJNDD-ja mori në shqyrtim çështjen e saj të parë në vitin 2009 në lidhje me ndarjen e kufijve detarë midis Bangladeshit dhe Mianmarit në Gjirin e Bengalit[762]. Konflikti historik mbi kufijtë detarë përreth ishullit Hoshinmaru midis Federatës Ruse dhe Japonisë, e cila gjatë dekadave të fundit ka rezultuar në para-krizë, mosmarrëveshje diplomatike dhe incidente të izoluara ushtarake në det, është një tjetër çështje e rëndësishme që është shqyrtuar nga kjo gjykatë në vitin 2007[763]. UNCLOS, mbështetur në nenin 188, parashikon edhe krijimin e Zyrës mbi Mosmarrëveshjet e Shtratit Oqeanik dhe Autoritetin Ndërkombëtar të Shtratit

[759] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* 29.
[760] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 457.
[761] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 459.
[762] "Delimitation of Maritime Boundary between Bangladesh and Myanmar" (Dispute submitted 14 December 2009), accessed May 25, 2013, www.itlos.org.
[763] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 458.

Oqeanik brenda strukturës përbërëse të GJNDD-së, e cila sipas nenit 187 ushtron juridiksion në lidhje me shfrytëzimin dhe mbrojtjen e fundit të thellësive oqeanike.

Sipas Aneksit VII të UNCLOS-it, shtetet anëtare të Konventës mund të themelojnë gjykata arbitrazhi për të shqyrtuar konfliktet ndërshtetërore, si dhe për mosmarrëveshjet që përfshijnë organizata ndërkombëtare, siç është BE-ja. Këto gjykata përbëhen nga pesë anëtarë, një i zgjedhur prej palëve në konflikt, dhe të tjerët të zgjedhur me mirëkuptim nga të dy palët nga një panel në të cilin çdo shtet anëtar i UNCLOS-it mund të përzgjedhë katër kandidatura[764]. Nga ana tjetër, Aneksi VIII i UNCLOS-it, lejon formimin e gjykatave speciale të arbitrazhit për të shqyrtuar katër lloj kategorish mosmarrëveshjesh të veçanta ndërshtetërore që përfshijnë peshkimin, mbrojtjen e mjedisit oqeanik, kërkimin shkencor detar dhe lundrimin e anijeve. Këto gjykata, ashtu sikurse tribunalët e krijuar bazuar në Aneksin VII, janë të kufizuara të trajtojnë vetëm mosmarrëveshjet në të cilat shtetet dhe organizatat ndërkombëtare janë palë. Pavarësisht se shtetet dhe organizatat ndërkombëtare të përfshira në mosmarrëveshje mund të bien dakord për t'u kërkuar gjykatave ndërkombëtare të marrin vendime bazuar në parimin *ex aequo et bono* (parimet e përgjithshme të drejtësisë dhe barazisë), trupat gjyqësore të GJND-së, GJNDD-së dhe gjykatat e arbitrazhit, të themeluara në bazë të Aneksit VII dhe VIII të UNCLOS-it, janë të detyruara sipas nenit 239 të Konventës, të zbatojnë normat e saj ligjore dhe rregullat e tjera në përbërje të së drejtës ndërkombëtare të përgjithshme.

Në këtë këndvështrim, është e rëndësishme të theksohet se gjykatat dhe tribunalët ndërkombëtarë do të jenë të aftë të zbatojnë normat ligjore të UNCLOS-it mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve, dhe do të jenë të veshura me juridiksionin e detyrueshëm sipas të drejtës së detit, vetëm atëherë kur shtetet e përfshira në konflikt kanë dështuar të zgjidhin konfliktet e tyre nëpërmjet kanaleve diplomatike[765]. Sipas nenit 281, në mënyrë që shtetet të jenë subjekt i procedurave ligjore që diktojnë vendime të detyrueshme për t'u zbatuar bazuar në Seksionin 2 në rastet kur ekziston një mosmarrëveshje mbi aspekte të caktuara detare apo oqeanike, ato më parë duhet të kenë ezauruar përpjekjet për zgjidhjen e këtyre konflikteve sipas marrëveshjes së veçantë ndërshtetërore, dhe kjo marrëveshje nuk duhet të ketë përjashtuar aplikimin e procedurave ligjore të UNCLOS-it mbi zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore. Për më tepër, kur shtetet janë nënshkruese të traktateve të përgjithshme rajonale dhe dypalëshe, të cilat parashtrojnë rregulla detyruese për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërkombëtare, atëherë këto norma ligjore mbizotërojnë mbi mekanizmat ligjorë të UNCLOS-it, të cilat janë të pasqyruara në Pjesën XV lidhur me zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore[766].

Gjatë konfliktit ndërmjet Japonisë dhe Australisë/Zelandës së Re, të shqyrtuar nga GJND-ja në Procesin gjyqësor *Southern Bluefin Tuna*, trupi gjykues u shpreh se meqenëse shtetet e përfshira në konfliktin me natyrë ekonomiko-detare kishin zbatuar marrëveshje të veçanta ndërshtetërore me qëllim përjashtimin e mundësisë së njërës palë apo tjetrës për të ndërmarrë veprime të njëanshme mbi aplikimin e procedurave të detyrueshme të së drejtës ndërkombëtare të detit për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve të tyre, atëherë zbatimi i mekanizmave përkatës ligjorë të parashtruar nga UNCLOS-i nuk ishte e drejtë dhe ligjore[767]. Duke marrë këtë vendim ligjor, GJND-ja arriti ta kundërshtonte në mënyrë të saktë ligjërisht argumentin se UNCLOS-i kishte krijuar

[764] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 457.
[765] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Nenet 279, 280.
[766] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 282.
[767] "Southern Bluefin Tuna Case," *Australia and New Zeland v. Japan,* Australia and New Zeland, Replay on Jurisdiction, Vol.1 Text, March 31, 2000, Paragrafi 63.

një regjim juridik efikas, të qëndrueshëm dhe gjithëpërfshirës për zgjidhjen e të gjitha mosmarrëveshjeve ndërkombëtare ekzistuese të natyrës detare[768].

Duke marrë në konsideratë ndjeshmërinë e shteteve në lidhje me procedurat e detyrueshme për zgjidhjen e konflikteve ndërkombëtare, shumë shtete nuk kanë deklaruar sipas nenit 287 të UNCLOS-it, përzgjedhjen e tyre lidhur me gjykatat ndërkombëtare në të cilat dëshirojnë të çojnë mosmarrëveshjet e tyre për gjykim. Megjithatë, midis shteteve që kanë përzgjedhur GJNDD-në për të shqyrtuar konfliktet e tyre janë Argjentina, Belgjika, Gjermania, Greqia, Omani, Tanzania dhe Uruguai; ndërsa midis shteteve më të njohura që preferojnë gjykimin e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore nga GJND-ja janë Belgjika, Finlanda, Gjermania dhe Spanja (Algjeria, Kuba dhe Guinea-Bissau e kanë kundërshtuar në mënyrë të hapur gjykimin nga GJND-ja të mosmarrëveshjeve të tyre)[769]. Mosmarrëveshjet që lindin si pasojë e interpretimit dhe zbatimit të UNCLOS-it ose të traktatave të tjera ndërkombëtare do të gjykohen mbështetur në interpretimin që i bëjnë gjykatat ndërkombëtare të përmendura më sipër konventave në diskutim. Rregullat e interpretimit të traktateve ndërkombëtare janë të përmbledhura në Konventën e Vjenës mbi të Drejtën e Traktateve (1969). Rregulli i përgjithshëm është se traktatet ndërkombëtare duhet të interpretohen sipas parimit të mirëbesimit (*good faith*), mbështetur në kuptimin normal të përmbajtjes së dispozitave dhe kontekstit të tyre, si dhe duke marrë në konsideratë qëllimin përfundimtar dhe objektivat e traktatit konkret[770]. Mosmarrëveshjet mbi çështjet të cilat nuk mbulohen nga normat ligjore të traktateve të kodifikuara, vendosen sipas të drejtës ndërkombëtare zakonore, ashtu siç janë përcaktuar nga praktikat e përgjithshme shtetërore dhe ato ndërkombëtare.

Pavarësisht entuziazmit të përgjithshëm mbi pozitivitetin që paraqet UNCLOS-i në fushën ndërkombëtare të detarisë dhe për MN në përgjithësi, ka mendime sipas të cilave kjo Konventë nuk i përmbush pritshmëritë e komunitetit ndërkombëtar mbi vënien në përdorim të një mekanizmi juridik mbi rregullimin e marrëdhënieve ndërshtetërore dhe zgjidhjen e mosmarrëveshjeve, por tregon mungesë të elementeve gjithëpërfshirëse dhe efikasitetit ligjor dhe praktik[771]. Kufizimet e procedurave të zgjidhjes së konflikteve në kuadër të sistemit të detyrueshëm ligjor të Konventës, mund të jenë një tregues se dispozitat ligjore mbi zgjidhjen e konflikteve ndërshtetërore të pasqyruara në Pjesën XV të UNCLOS-it, mund të mos funksionojnë mirë. Po ashtu, ekspertë dhe juristë të ndryshëm kanë mbajtur qëndrim më të rezervuar apo skeptik në lidhje me përcaktimin e procedurave ligjore të detyrueshme në UNCLOS mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore të aspektit detar. Në këtë kontekst, Oda argumenton se elementet karakterizuese të këtyre procedurave dhe paqartësitë ligjore të dispozitave normative të UNCLOS-it, e bëjnë mekanizmin të krahasueshëm me metodat tradicionale të zgjidhjes së mosmarrëveshjeve, siç janë ndërmjetësimi apo marrëveshja me bazë pëlqimin e palëve[772]. Pikëpamjet që mbështesin natyrën efikase dhe gjithëpërfshirëse të UNCLOS-it mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërkombëtare zbehen akoma më tepër nga përmbajtja e Seksionit 3 të Pjesës XV të Konventës, e cila posaçërisht parashtron kufizimet dhe përjashtimet që përmban zbatueshmëria e procedurave të detyrueshme të zgjidhjes së

[768] Southern Bluefin Tuna Case, *Australia and New Zeland v. Japan,* Paragrafi 31.
[769] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 458.
[770] United Nations, *Vienna Convetion on the Law of the Treaties*, 1969, Neni 31, 32.
[771] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* 26.
[772] Shigeru Oda, "Some Reflections on the Dispute Settlement Clauses in the United Nations Convention on the Law of the Sea," *in Essays in International Law in Honour of Judge Manfred Lachs,* ed., Jerzy Makarczyk (New York, 1984), 645-55.

mosmarrëveshjeve që diktojnë vendime të detyrueshme për shtetet[773]. Në vend të mundësoj lejimin për të gjitha mosmarrëveshjet ndërshtetërore mbi interpretimin dhe zbatueshmërinë e dispozitave ligjore të UNCLOS-it që të parashtrohen para palëve të treta me juridiksion dhe fuqi të detyrueshme ligjore (gjykatat ndërkombëtare), Pjesa XV u projektua qëllimisht për të mbrojtur interesat themelore të rrezikuara për çdo grup-çështjesh problematike të fushës dhe industrisë oqeanike[774].

Një problem i konsiderueshëm ligjor ka lindur kur një mosmarrëveshje ka ardhur si pasojë e interpretimit dhe zbatimit të disa traktateve njëkohësisht, duke përfshirë dhe UNCLOS-in, dhe impaktin që mund të ketë ky fenomen mbi zgjidhjen e këtyre konflikteve. Në konfliktin *Southern Bluefin Tuna* ndërmjet Australisë dhe Zelandës së Re nga njëra anë dhe Japonisë nga ana tjetër, arbitrazhit ndërkombëtar i duhej të konsideronte efektin juridik të Konventës për Mbrojtjen e Peshkut Tono të Oqeanit Paqësor Jugor (1993), dhe procedurat e detyrueshme për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore, të cilat kërkojnë pëlqimin e të gjitha palëve[775]. Megjithatë, këto shtete ishin edhe anëtare të UNCLOS-it, dispozitat e së cilës përmbanin çështjen e rezervave të peshkut emigrator (që përfshin dhe tonon e oqeanit paqësor) dhe i referoheshin gjykimit të detyrueshëm të arbitarzhit ndërkombëtar. Palët nuk kishin rënë dakord për zgjidhjen e këtij konflikti me interes të konsiderushëm ekonomik, duke u karakterizuar nga mosmarrëveshje dhe përplasje komisionesh në nivel politik. Siç është parë në çështjen konkrete, nenet 281 dhe 282 të UNCLOS-it, konsiderohen pengesa të rëndësishme proceduriale për zbatimin e Pjesës XV dhe rrjedhimisht të zgjidhjes së mosmarrëveshjes. Kjo çështje kishte të bënte me një eksperiment të njëanshëm nga ana e Japonisë në lidhje me planifikimin e gjuetisë të peshkut tono, të cilën Australia dhe Zelanda e Re e kundërshtuan si një aktivitet që bie në kundërshtim me dispozitat ligjore mbi mbrojtjen e rezervave të peshkut të Konventës mbi Mbrojtjen e Peshkut Tono të Oqeanit Paqësor Jugor, dhe UNCLOS-it, në të cilën këto shtete janë anëtare[776].

[773] Oda, "Some Reflections on the Dispute Settlement Clauses in the United Nations Convention on the Law of the Sea," 863.
[774] Klein, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* 27.
[775] Shaw, *International Law,* 570.
[776] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea,* 446.

KREU I KATËRT

MARRËDHËNIET NDËRSHTETËRORE TË SHQIPËRISË ME SHTETE TË TJERA NË KËNDVËSHTRIMIN E TË DREJTËS SË DETIT

4.1 Legjislacioni detar shqiptar përballë normave dhe parimeve themelore të së drejtës së detit

Shqipëria pozicionohet në kryqëzimin kryesor ndërmjet Europës Juglindore dhe Bashkimit Europian duke u karakterizuar përgjithësisht gjatë njëzet viteve të fundit si një faktor themelor për ruajtjen e paqes, sigurisë dhe stabilitetit rajonal. Një pjesë e madhe e kufirit shtetëror shqiptar, me një vijë të përgjithshme bregdetare prej 408 km, kufizohet me detin Adriatik dhe atë Jon[777]. Si një shtet bregdetar me një shtrirje të konsiderueshme bregdetare përgjatë pjesës perëndimore të Gadishullit Ballkanik, Shqipëria nga pikëpamja gjeografike zotëron një pozicion të favorshëm ekonomik, gjeopolitik dhe strategjik në rajonin detar të Mesdheut. Në këtë kontekst, deti Adriatik dhe Jon konsiderohen faktorë themelorë për Shqipërinë, duke përfaqësuar rrugëkalime të rëndësishme detare që e bashkojnë atë me pjesën perëndimore dhe qendrore të Europës.

Rrjedhimisht, hapësirat detare, sikurse dhe pasuritë natyrore të detit, konsiderohen faktorë të rëndësishëm për prosperitetin ekonomik dhe shoqëror kombëtar, si dhe për interesat strategjike dhe gjeopolitike të Shqipërisë në përgjithësi. Delimitimi ligjor i zonave e kufijve detarë sipas UNCLOS-it dhe ruajtja e administrimi i mirë i këtyre burimeve natyrore detare, nuk konsiderohet i rëndësishëm vetëm për zhvillimin ekonomik kombëtar, por njëkohësisht pasqyron një rëndësi të madhe dhe për sigurinë e shtetit shqiptar, i cili aktualisht mund të konsiderohet një vend bregdetar me interesa detare rajonale. Megjithatë, edhe pse Shqipëria zotëron kushte të favorshme natyrore dhe një pozicion të rëndësishëm gjeopolitik dhe strategjik në rajon, ajo nuk i ka shfrytëzuar mirë këto pozita përsa i përket rritjes së nivelit të saj ekonomik dhe mbrojtes së interesave kombëtare.

Gjatë dekadave të fundit, e drejta e detit është kthyer në një disiplinë thelbësore të sistemit ligjor ndërkombëtar, në të cilën zhvillimet e fundit të natyrës juridike kanë qenë të shumta dhe të një rëndësie të veçantë për sistemin ndërkombëtar. Këto zhvillime kanë rezultuar në ndryshime themelore lidhur me juridiksionin dhe sovranitetin e shteteve bregdetare mbi hapësirat detare pranë brigjeve të veta, veçanërisht mbi regjimin e ujërave territoriale dhe shfrytëzimin e pasurive natyrore të shtratit dhe nëntokës detare. Shqipëria zotëron një regjim kombëtar të ujërave territoriale, i cili mbështetet përgjithësisht në normat e të drejtës ndërkombëtare dhe përbëhet nga një tërësi rregullash dhe normash të detyrueshme që zbatohen mbi këtë hapësirë kombëtare detare[778]. Kufiri shtetëror i ujërave territoriale

[777] European Commission, *European Commission Study – Albania Country Report*, accessed January 14, 2014, http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/albania_01_en.pdf. Sipas Udhëzuesit të Lundrimit të RSH-së (1992) vija bregdetare shqiptare është 220 milje detare ose 407 km.

[778] [778] Ligji Nr.8771, datë 19.04.2001 "Për Kufirin Shtetëror të RSH"-së. Ligji 60/2012 "Për ndryshim në Ligjin Nr.9861, datë 24.01.2008, Për Kontrollin dhe Mbikqyrjen e Kufirit Shtetëror.

të RSH-së përcaktohet në aktet ligjore të brendshme, traktatet ndërkombëtare, si dhe në marrëveshjet ndërshtetërore të ratifikuara nga shteti shqiptar. Si të tillë, kufijtë shtetëror të këtyre ujërave nuk ndryshojnë përveçse bazuar në traktatet ndërshtetërore, aktet ligjore kombëtare në fuqi, si dhe në konventat ndërkombëtare të detit të pranuara dhe ratifikuara nga RSH-ja. Regjimi juridik detar shqiptar përbëhet nga një sërë aktesh normative, origjina e shumë prej të cilave gjendet në periudhën e viteve 1960-1980. Për të lejuar funksionimin e plotë të forcave e mjeteve detare të destinuara lidhur me realizimin e kontrollit dhe administrimit të hapësirës detare, pas vitit 1945, shteti shqiptar formuloi një numër aktesh ligjore detare përgjithësisht të përshtatshme për kushtet e vështira dhe situatën politike në të cilat ndodhej Shqipëria në atë periudhë. Këto norma dhe rregulla detare, pavarësisht mangësive të mëdha të karakterit juridik që pasqyronin, përgjithësisht e realizuan për atë kohë qëllimin e tyre themelor mbi ruajtjen, menaxhimin dhe administrimin e ujërave territoriale dhe pasurive natyrore detare.

Megjithatë, gjatë viteve 1950-1990, Shqipëria është karakterizuar nga një paqëndrueshmëri mbi përcaktimin e regjimit juridik të kufijve detarë, e cila ka ndikuar drejt zgjerimit të vazhdueshëm dhe njëkohësisht të paqartë nga pikëpamja juridike të ujërave të saj territoriale. Mbështetur në legjislacionin e vitit 1946, gjerësia e ujërave territoriale shqiptare u përcaktua me një shtrirje prej 6 miljesh detare[779]. Në vitin 1952 shteti shqiptar formuloi akte të tjera ligjore, sipas të cilave ujërat territoriale zgjeroheshin në 10 milje, duke pasuar më vonë në vitin 1961, në një zgjerim të mëtejshëm të këtyre ujërave me një gjerësi prej 12 miljesh detare[780]. Pavarësisht mosantarësimit në Konventën e OKB-së mbi Ujërat Territoriale dhe Zonën Detare Fqinje (1958), pas viteve 1960, Shqipëria formuloi një numër aktesh ligjore mbi regjimin e ujërave territoriale, midis të cilave Dekreti i Presidiumit të Kuvendit Popullor Nr.4650, datë 09.03.1970 "Mbi Kufirin Shtetëror të Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar më vonë me Dekretin Nr.5384, datë 22.02.1972; Dekretin Nr.6181, datë 26.04.1980; Dekretin Nr.4938, datë 04.02.1972 "Mbi Kapitenerinë e Porteve", dhe Urdhëresën e Këshillit të Ministrave Nr.2 datë 02.05.1980 "Për Regjimin e Lundrimit në Ujërat Territoriale dhe Ujërat e Brendshme të RSH-së"[781].

Të gjitha aktet e mësipërme ligjore rregulluan në mënyrë të hollësishme dhe të qartë juridike shtrirjen e ujërave territoriale të RSH-së. Në nenin 1 të Dekretit Nr.4650, datë 09.03.1970 theksohet shprehimisht se kufiri shtetëror i RSH-së tregohet me anën e shenjave të veçanta të vendosura mbi sipërfaqen tokësore. Sipas këtij akti ligjor, ujëra të brendshme konsiderohen ujërat e detit Adriatik dhe të detit Jon, të cilat shtrihen brenda vijës së drejtë bazë, të përcaktuar bazuar në pikat më skajore të bregdetit shqiptar, nga ku fillon dhe matja e gjerësisë së ujërave territoriale. Këto të fundit shtrihen në një gjerësi prej 12 miljesh detare duke filluar nga vija e drejtë bazë, që shkon nga kepi i Rodonit (Muzhit), Kepi i Pallës, i Lagjit (Kalasë së Turrës), i Semanit, derdhja e Vjosës, bregu perëndimor i ishullit të Sazanit, kepi i Gjuhëzës dhe i gjiut të Gramës. Sipas nenit 4 të Dekretit, vija kufitare vazhdon më tej drejt hapësirës detare midis bregdetit shqiptar dhe ishujve nën juridiksionin e Greqisë deri përmes Kanalit të Korfuzit. Po ashtu, gjerësia e ujërave territoriale nga derdhja e

[779] Vendim i Këshillit të Ministrave, Nr.168, datë 09.12.1946, cituar nga Sokrat Plaku, *E drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI* (Shtëpia Botuese Marin Barleti, Tiranë 2003), 40.

[780] Sokrat Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI* (Shtëpia Botuese Marin Barleti, Tiranë 2003), 40.

[781] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI*, 39.

Bunës, vazhdon në drejtim të detit në kepin e Rodonit, dhe shtrihet deri në vijën e kufirit shtetëror shqiptaro-jugosllav (Mali i Zi).

Nga ana tjetër, në vitin 1976, me një Dekret të Presidiumit të Kuvendit Popullor, shtrirja e ujërave territoriale të RSH-së u përcaktua në 15 milje detare[782]. Në nenin 5 të këtij Dekreti theksohet se shteti shqiptar ushtron sovranitetin e tij mbi ujërat territoriale dhe ujërat e brendshme në bazë të akteve ligjore në fuqi, të marrëveshjeve ndërkombëtare në të cilat ai është palë, dhe të rregullave të së drejtës ndërkombëtare të njohura nga shteti shqiptar. Ujërat territoriale të RSH-së sipas këtij akti ligjor shtriheshin në 15 milje, duke filluar nga vija bazë në derdhjen e lumit të Bunës, nëpër kepin e Muzhit (Rodonit), të Pallës së Durrësit, të Lagjit (kalaja e Turrës), të bregut të Semanit, ishullit të Sazanit dhe deri përmes Kanalit të Korfuzit[783]. Megjithatë, lidhur me këtë çështje është e rëndësishme të theksohet se Dekreti i vitit 1976 ishte në kundërshtim me Konventën e OKB-së mbi Ujërat Territoriale dhe Zonën Detare Fqinje (1958), më vonë me UNCLOS-in (1982), si dhe me të drejtën ndërkombëtare zakonore detare dhe praktikat shtetërore në përgjithësi, të cilat sikurse është diskutuar gjatë këtij punimi studimor, nxirrnin në pah një shtrirje të ujërave territoriale shtetërore jo më shumë se 12 milje detare.

Në këtë këndvështrim, Roach and Smith gjatë një studimi të vitit 1996, raportonin se praktikat shtetërore lidhur me zbatimin e gjerësisë së ujërave territoriale në periudhën 1980-1990 kanë qenë përgjithësisht në përputhje me të drejtën ndërkombëtare zakonore të pasqyruar në UNCLOS (1982)[784]. Në atë kohë, 120 nga 146 shtete bregdetare kishin aplikuar gjerësinë prej 12 miljesh për ujërat e tyre territoriale, dhe vetëm 17 prej tyre kishin zbatuar një juridiksion ligjor për ujërat territoriale që shkonte përtej këtij kufizimi[785]. Duke marrë në konsideratë protestat diplomatike të SHBA-së dhe Britanisë së Madhe kundër shteteve bregdetare që kishin aplikuar një shtrirje të ujërave të tyre territorale përtej kufizimit ligjor ndërkombëtar prej 12 miljesh, këta studiues zbuluan se midis shteteve bregdetare me gjerësi të ekzagjeruar të ujërave territoriale përfshihej Shqipëria (15 milje), Argjentina (200 milje), Gjermania (16 milje), etj[786].

Pas ndryshimeve demokratike që përfshin Shqipërinë në vitet 1990, ndryshimi i faktorëve politikë, ekonomikë dhe shoqërorë, nxori në dritë pavlefshmërinë e shumë prej këtyre normave ligjore të karakterit detar. Si rezultat i këtyre zhvillimeve, në mesin e viteve 1990, shteti shqiptar formuloi një numër aktesh ligjore detare të cilat i përgjigjeshin situatës politiko-ekonomike kombëtare, si dhe parimeve bazë të së drejtës ndërkombëtare. Megjithatë, disa prej akteve ligjore detare të viteve 1970-1980, vazhdojnë të jenë ende në fuqi për arsye se nuk janë në kundërshtim me të drejtën ndërkombëtare. Aktet e reja ligjore u formuluan sipas natyrës së veçantë juridike që karakterizonin, siç ishte legjislacioni për kufijtë detarë, për rojen bregdetare, për transportin detar, për peshkimin detar, për mjedisin detar, si dhe marrëveshjet dypalëshe. Pas hyrjes në fuqi të UNCLOS-it (1982), ku gjerësia e ujërave territoriale prej 12 milje detare u pranua nga pothuajse të gjitha shtetet bregdetare të sistemit ndërkombëtar, Shqipëria mbështetur në parimet juridike të së drejtës ndërkombëtare

[782] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 336.
[783] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI, 40*.
[784] J. Ashley Roach & Robert W. Smith, *United States Responses to Excessiv e Maritime Claims*, 2nd edn, (The Hague, Martinus Nijhoff, 1996), 148.
[785] Roach and Smith, *United States Responses to Excessiv e Maritime Claims*, 149.
[786] Roach and Smith, *United States Responses to Excessiv e Maritime Claims*, 152-53.

të detit, me anë të një dekreti të Presidiumit të Kuvendit Popullor[787], dhe më vonë të Ligjit Nr.8771, datë 19.04.2001 "Për Kufirin Shtetëror të RSH-së", e reduktoi gjerësinë e ujërave të saj territoriale në 12 milje detare. Sovraniteti i shtetit shqiptar sipas dispozitave të aktit ligjor konkret shtrihet edhe në hapësirën ajrore, shtratin dhe nëntokën detare që përkon saktësisht me gjerësinë e ujërave të tij territoriale[788].

Aktualisht sistemi i legjislacionit detar shqiptar mbështetet në një numër aktesh ligjore kombëtare, si dhe konventash e marrëveshjesh ndërkombëtare mbi të drejtën e detit, në të cilat shteti shqiptar ka aderuar. Megjithatë, koncepti ligjor ndërkombëtar mbi kufijtë detarë, sikurse dhe është analizuar gjatë këtij punimi studimor, karakterizohet nga një kompleksitet, vështirësi dhe paqartësi të natyrës ligjore dhe praktike. Si rrjedhojë, edhe përcaktimi i kufijve dhe zonave detare në të cilat Shqipëria ushtron sovranititet apo të drejta sovrane pasqyron të njëjtat problematika. Sipas të drejtës ndërkombëtare[789], shteti shqiptar ushtron një numër të drejtash mbi zona të caktuara detare kombëtare. Këto të drejta pasqyrohen në aktet juridiko-kombëtare dhe Kushtetutën e RSH-së, duke u mbështetur në praktikën botërore dhe të drejtën ndërkombëtare të detit. Në këtë kontekst, një rëndësi të veçantë pasqyron Konventa e OKB-së mbi të Drejtën e Detit (UNCLOS 1982), të cilën Kuvendi i RSH-së në vitin 2003 e ratifikoi duke miratuar Ligjin Nr. 9055, datë 02.04.2003 "Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën e OKB-së mbi të Drejtën e Detit". Aderimi i Shqipërisë në këtë Konventë e detyron atë të formuloi një regjim të ri juridik detar, i cili nuk është zbatuar plotësisht për shkak të mospërcaktimit të zonës detare fqinje, ZEE-së dhe shelfit kontinental. Disa nga aktet ligjore kombëtare me natyrë detare të formuluara nga RSH-ja parashtrohen si më poshtë:

- Ligji Nr.8440 datë 13.01.1999 "Për Regjistrimin, Mënyrën e Përdorimit dhe Kontrollin e Mjeteve Lundruese nën 20 NRT";
- Ligjit Nr.8771, datë 19.04.2001 "Për Kufirin Shtetëror të RSH"-së;
- Ligji Nr.8875, datë 4.4. 2002 "Për Rojen Bregdetare";
- Ligji Nr.8934, datë 05.09.2002 "Për Mbrojtjen e Mjedisit";
- Ligji Nr.9130, datë 08.09.2003 "Për Autoritetin Portual";
- Ligji Nr.9251, datë 08.07.2004 "Kodi Detar i RSH-së";
- Ligji Nr.9281, datë 23.09.2006 "Siguria e Anijes dhe Porteve";
- Ligji Nr.10109, datë 02.04.2009 "Për Administratën Detare";
- Ligji Nr.7908, datë 05.04.1995 "Për Peshkimin dhe Akuakulturën";
- Ligji Nr.9861, datë 24.01.2008 "Për Kontrollin dhe Mbikqyrjen e Kufirit Shtetëror", dhe
- Ligji 60/2012 "Për ndryshim në Ligjin Nr.9861, datë 24.01.2008, Për Kontrollin dhe Mbikqyrjen e Kufirit Shtetëror".

Kodi Detar i RSH-së konsiderohet akti më i rëndësishëm ligjor detar, i cili shtrin efektet e tij juridike brenda territorit shtetëror, si dhe ujërave të brendshme dhe territoriale shqiptare. Kodi rregullon marrëdhëniet juridike, ekonomike dhe shoqërore në fushën e detarisë, duke vendosur rregulla mbi të drejtat dhe detyrimet e subjekteve që ushtrojnë veprimtari detare dhe kanë përgjegjësi ligjore mbi hapësirën detare[790]. Subjekt i përgjithshëm i të drejtës kombëtare të detit janë personat fizikë ose juridikë, publikë ose privatë, vendas ose të huaj, të cilët realizojnë veprimtarinë në fushën e

[787] Gazeta Zyrtare Nr.2 Dekreti i Presidiumit të Kuvendit Popullor Nr.7366 datë 24.03.1990.
[788] Ligji Nr.8771, datë 19.04.2001 "Për Kufirin Shtetëror të RSH"-së, Neni 4/2.
[789] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea* (1982).
[790] Ligji Nr.9251, Datë 08.07.2004 "Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë", Neni 1.

detarisë. Subjekte të përgjithshme konsiderohen edhe institucionet shtetërore të cilat gjatë funksionit të tyre ndërveprojnë në kuadër të së drejtës së detit. Subjekte të veçanta, sipas kësaj të drejte, janë personat si: drejtuesit e veprimtarisë në fushën e detarisë, pronarët e mjeteve dhe të punësuar ose përfitues nga veprimtaria detare[791]. Kjo paketë ligjore e shtrin objektin e saj në të gjitha aspektet e fushës së detarisë shqiptare, duke parashtruar të drejta dhe detyrime kundrejt subjekteve që rregullohen nga ky akt ligjor ose në fushat që ajo përcakton. Mbështetur në nenin 8, veprimtaritë konkrete që mbulon kodi përfshijnë: transporti detar i njerëzve dhe mallrave; aktivitetet në portet detare; peshkimi industrial dhe sportiv; kërkimet shkencore dhe arkeologjike; shfrytëzimi i fundit të detit; lundrimi sportiv dhe mësimor; turizmi detar; operacionet e kërkim-shpëtimit; operacionet e pastrimit të detit, dhe veprimtari të tjera që realizohen nga subjektet detare.

Veprimtaritë detare mund t'i ushtrojë çdo subjekt që përmbush rregullat e liçensimit apo të regjistrimit, duke përfshirë edhe të huajt në rastet kur këta persona veprojnë në përputhje me legjislacionin kombëtar. Kodi Detar i RSH-së e shtrin efektin e vet juridik jo vetëm mbi aspektet ekonomiko-sociale, por mbulon njëkohësisht edhe mbrojtjen e mjedisit detar, mbrojtjen e burimeve të gjalla detare, studimet shkencore, lundrimin e mjeteve detare, kërkim-shpëtimin, si dhe transportin dhe ngarkesat detare. Rrjedhimisht, është e kuptueshme se kodi detar konsideron objekt bazë rregullimin e të gjitha çështjeve të natyrës detare, duke u karakterizuar nga një shtrirje e gjerë juridike. Objekt i këtij akti ligjor janë dhe anijet shqiptare që lundrojnë jashtë ujërave territoriale, të cilat janë të detyruara t'u përgjigjen dispozitave normative të Kodit. Këtu përjashtohen rastet e parashikuara nga normat ndërkombëtare dhe përcaktimet konkrete të pasqyruara në traktatet ndërshtetërore mes Shqipërisë dhe shteteve të tjera. Mbështetur në nenin 5 të Kodit, kur ekziston mospërputhje mes të drejtës ndërkombëtare dhe asaj kombëtare, normat ndërkombëtare mbizotërojnë mbi të drejtën e brendshme për arsye se legjislacioni kombëtar duhet të jetë konform normave ndërkombëtare të pranuara nga shteti shqiptar.

Përveç kodit detar, regjimi më i rëndësishëm juridik i natyrës detare në kontekstin e marrëdhënieve ndërshtetërore të Shqipërisë është akti ligjor mbi kufijtë detarë të RSH-së[792]. Regjimi juridik i ujërave territoriale është i lidhur drejtpërdrejtë me sigurimin e lirisë, pavarësisë dhe sovranitetit kombëtar të shtetit shqiptar. Si rrjedhojë, karakteristika themelore e regjimit juridik të ujërave territoriale është sovraniteti. Lidhur me ujërat territoriale, shteti shqiptar gjatë Konferencës UNCLOS III, mbrojti pikëpamjen se shteti bregdetar duhet ta përcaktojë vetë gjerësinë e ujërave territoriale deri në një distancë të arsyeshme, pa penguar lundrimin ndërkombëtar dhe interesat e shteteve fqinje[793]. Shteti shqiptar ndryshoi qëndrim vetëm gjatë viteve 1990, duke iu përmbajtur gjerësisë prej 12 miljesh detare. Në këtë kontekst, sipas nenit 12 të Kodit Detar të RSH-së, hapësirat detare shqiptare përbëhen nga ujërat e brendshme; ujërat territoriale; zona fqinje; ZEE-ja, dhe shelfi kontinental. Megjithatë, përveç ujërave territoriale, zonat e tjera detare të sanksionuara ligjërisht në kodin detar mbeten ende të papërcaktuara.

Ujërat territoriale shqiptare, sipas Ligjit Nr. 8771 "Mbi Kufirin Shtetëror të RSH-së", aktualisht shtrihen gjatë gjithë bregut shqiptar, në një gjerësi prej 12 miljesh

[791] Ligji Nr.9251, Datë 08.07.2004 "Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë", Neni 3.
[792] Ligji Nr.8771, datë 19.04.2001 "Për Kufirin Shtetëror të RSH-së". Ligji 60/2012 "Për ndryshim në Ligjin Nr.9861, datë 24.01.2008, Për Kontrollin dhe Mbikqyrjen e Kufirit Shtetëror.
[793] *3-eme CNUDM* , Documents officiuels, vol.II, pp.124-126., cituar nga Plaku, *E drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI*, 27.

detare, duke filluar nga vija e drejtë bazë e Kepit të Rodonit, Kepi i Pallës, Kepi i Lagjit, grykëderdhja e Semanit, grykëderdhja e Vjosës, bregu perëndimor i ishullit të Sazanit, Kepi i Gjuhëzës, dhe i Gjiut të Gramës, dhe mandej vijon midis bregdetit shqiptar dhe ishujve të Republikës Greke duke vazhduar më tej deri përmes Kanalit të Korfuzit. Gjerësia e ujërave territoriale nga derdhja e Bunës në det deri te Kepi i Rodonit, shtrihet deri në vijën e kufirit shqiptaro-jugosllav (Mali i ZI). Ndërsa ujërat e brendshme janë ujërat e detit Adriatik dhe të detit Jon që shtrihen brenda vijës së drejtë bazë deri në derdhjen e Lumit të Bunës, kepet që u përmendën më lart, dhe vijës së drejtë bazë që përshkon Kepin e Gramës, Kepin e Palermos, Kepin e Qefalit, Kepin e Sarandës, si dhe ujërat brenda vijës kufitare të liqeneve dhe lumenjëve kufitarë[794].

Sanksionimi i mësipërm ligjor i ujërave territoriale dhe ujërave të brendshme, është bërë objekt i paqartësisë dhe kompleksitetit juridik të shkaktuar si pasojë e ndryshimeve të shpeshta dhe të pakuptimta të legjislacionit kombëtar mbi kufijtë tokësorë dhe ata detarë kohët e fundit, duke e karakterizuar Shqipërinë ndër shtetet e pakta të sistemit ndërkombëtar me problematika të thella ligjore mbi delimitimin e ujërave kombëtare. Kështu, në vitin 2008, Ligji Nr.8771, datë 19.04.2001 "Mbi Kufirin Shtetëror të RSH-së" u shfuqizua nga Kuvendi i RSH-së me anë të Ligjit Nr. 9861 "Për Kontrollin dhe Mbikëqyrjen e Kufirit Shtetëror", i cili hyri në fuqi më 1 mars 2008. Sipas nenit 3 të këtij ligji, *kufiri shtetëror i Shqipërisë është i vendosur dhe rregullohet mbi bazën e marrëveshjeve ndërkombëtare të pranuara nga shteti shqiptar, si dhe të traktateve ndërshtetërore të ratifikuara nga RSH-ja*. Ligji konkret sanksionon në nenin 53 të tij se *Ligji 8771, datë 19.4.2001 "Për Kufirin Shtetëror të Shqipërisë" dhe Ligji 8772 datë 19.4.2001 "Për Ruajtjen e Kontrollin e Kufirit Shtetëror të RSH-së", dhe çdo dispozitë tjetër që bie në kundërshtim me këtë ligj shfuqizohen*. Me shfuqizimin e aktit ligjor të vjetër mbi kufirin shtetëror, Shqipëria shfuqizoi në mënyrë të menjëhershme vijën e drejtë bazë, koordinatat e të cilës përcaktoheshin nga ligji i vitit 2001, duke shfuqizuar rrjedhimisht dhe gjerësinë e ujërave të saj territoriale prej 12 miljesh detare. Mbështetur në nenin 3 të ligjit të ri, kufiri shtetëror përcaktohet me marrëveshje ndërshtetërore që ratifikohen nga Kuvendi apo me traktate të tjera dypalëshe. Megjithatë, brenda një harku kohor shumë të shkurtër, përmbajtja e nenit 53 të Ligjit 9861/2008 ndryshoi përsëri në vitin 2012 me anë të një akti të ri ligjor, duke i ridhënë fuqi juridike nenit 3 të Ligjit 8771/2001 mbi ujërat territoriale dhe ujërat e brendshme[795].

Në ujërat territoriale shqiptare, me përjashtim të ushtrimit të së drejtës të kalimit paqësor të anijeve të huaja, sovraniteti shtetëror është i plotë[796]. Koncepti i kalimit paqësor dhe e drejta e shtetit bregdetar për ndërmarrjen e masave të nevojshme për shmangien e shkeljeve të rregullave që duhet t'i nënshtrohen anijet e huaja gjatë lundrimit të tyre në ujërat territoriale dhe të brendshme të shtetit bregdetar, janë të sanksionuar juridikisht në Seksionin 3 të UNCLOS-it. E drejta e kalimit paqësor të anijeve të huaja pasqyrohet konceptualisht në nenin 11 të Kodit Detar të RSH-së dhe më gjerësisht në nenin 6 të Dekretit të vitit 1970 mbi "Kufirin Shtetëror të RSH-së". Sipas Dekretit, anijet e huaja jo të luftës gëzojnë të drejtën e kalimit paqësor në ujërat territorilale shqiptare, në përputhje me rregullat e caktuara nga Këshilli i Ministrave, të marrëveshjeve ndërshtetërore, si dhe të konventave

[794] Ligji Nr.8771, datë 19.04.2001 "Për Kufirin Shtetëror të Republikës së Shqipërisë", Neni 3.
[795] Ligji 60/2012 "Për një ndryshim në Ligjin Nr.9861, datë 24.01.2008, Për Kontrollin dhe Mbikqyrjen e Kufirit Shtetëror", Neni 1.
[796] Ligji Nr.9251, datë 08.07.2004 "Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë", Neni 11.

ndërkombëtare në të cilat RSH është antarësuar[797]. Në nenin 7 të Dekretit theksohet se "*Hyrja ose kalimi në ujërat territoriale të RSH-së bëhet vetëm me autorizimin e veçantë të Këshillit të Ministrave, me përjashtim të rasteve të forcës madhore, por gjithmonë në përputhje në rregullat shqiptare në fuqi"*.

Rregulla të hollësishme mbi kalimin paqësor janë sanksionuar dhe në Urdhëresën Nr.1 datë 25.01.1972 të Këshillit të Ministrave "Mbi Regjimin e Lundrimit në Ujërat Territoriale dhe Ujërat e Brendshme të RSH-së". Dispozitat e kësaj Urdhërese rregullojnë të drejtën e kalimit paqësor në ujërat territoriale shqiptare të anijeve të huaja jo të luftës. Në nenin 1 theksohet se "*kalimi i anijeve të huaja jo të luftës në ujërat territoriale të RSH-së është paqësor, kur nuk cënon rendin shoqëror, sigurinë dhe interesat e saj ekonomike*". Ndërsa në nenin 2, nënvizohet se *"anijet e huaja jo të luftës, që e kanë të drejtën e kalimit paqësor, lejohet të kalojnë nëpër ujërat territoriale të RSH-së për në vende të tjera, duke lundruar paralel me vijën e ujërave të brendshme jo më afër se 3 milje prej saj, me përjashtim të ngushticës së Korfuzit ku kalimi bëhet në mesin e kanalit*"[798]. Kur anijet e huaja drejtohen në portet e hapura të Shqipërisë, ato lundrojnë në kurset e përcaktuara nga kapiteneritë e porteve. Por këto anije duhet të kenë të ngritur flamurin e tyre shtetëror ndërsa lundrojnë në ujërat e brendshme, dhe kur drejtohen për në portet e hapura shqiptare duhet të ngrenë edhe flamurin shtetëror të RSH-së[799].

E drejta e kalimit paqësor nuk konsiderohet absolute, dhe shteti bregdetar duke pranuar këtë nocion juridik mund të parcaktojë ndalime apo kufizime ligjore për anijet e huaja që lundrojnë në ujërat e tij territoriale[800]. Legjislacioni detar shqiptar ka përcaktuar disa kufizime dhe ndalime për anijet e huaja jo të luftës që ushtrojnë të drejtën e kalimit paqësor nëpër ujërat territoriale të Shqipërisë. Anijet që zgjedhin këtë rrugëkalim detar nuk ndalohen, por ato janë të detyruara të ndjekin kursin lundrimor të përcaktuar nga shteti shqiptar, dhe jo të ndërmarrin devijime. Në rast kundërvajtjeje zbatohen po të njëjtat rregulla si në ujërat e brendshme, dhe ndjekja mund të vazhdojë deri në ujërat territoriale kur është e vazhdueshme[801]. Për mjetet luftarake zbatohen disa rregulla më të veçanta, si në rastin e nëndetëseve. Mbështetur në nenin 5 të Urdhëresës, anijet e huaja jo të luftës, pa autorizimin e organeve shtetërore shqiptare, nuk mund të merren me studime hidrologjike, hidrografike dhe shkencore, fotografime, gjueti peshku dhe me punime të tjera të çdo natyre qofshin në ujërat territoriale dhe ujërat e brendshme shqiptare[802]. Anijeve të huaja jo të luftës që ushtrojnë të drejtën e kalimit paqësor u ndalohet gjithashtu që të qëndrojnë apo të ankorohen në ujërat tona territoriale. Megjithatë, në rastet kur pëson avari, është në rrezik mbytjeje, apo për shkak të forcës madhore, anija e huaj lejohet të strehohet në porte ose pika të bregdetit shqiptar të caktuara për këtë qëllim[803].

Portet e hapura ku lejohet hyrja dhe qëndrimi i anijeve të huaja jo të luftës janë Durrësi, Vlora dhe Saranda me gjiret e tyre. Rregullat për hyrjen e anijeve të huaja në portet shqiptare përcaktohen qartë në Dekretin mbi Kapitenerinë e Porteve të RSH-së.

---

[797] Neni 6 i Dekretit; Neni 1 i Urdhëresës së Këshillit të Ministrave, Nr.2 datë 02.05.1980, ndryshuar me Urdhëresën Nr.1, datë 09.02.1985, cituar nga Sokrat Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI*, 41.

[798] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 338.

[799] Urdhëresa e Këshillit të Ministrave Nr.2, datë 02.05.1980, ndryshuar me Urdhëresën Nr.1, datë 09.02.1985, Neni 2 dhe 5.

[800] UN, *United Nation Convention on the Law of the Sea*, Neni 25.

[801] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, Shtëpia Botuese Dudaj: Tiranë, 2010, f.338.

[802] Urdhëresa Nr.1 datë 25.01.1972 e Këshillit të Ministrave "Mbi Regjimin e Lundrimit në Ujërat Territoriale dhe në Ujërat e Brendshme të RSH-së".

[803] Urdhëresa Nr.1 datë 25.01.1972 të Këshillit të Ministrave.

Sipas këtij Dekreti, zona të ndaluara të rajoneve detare dhe tokësore konsiderohen Bishti i Pallës, Gjiu i Dukatit, i Palermos, i Limionit dhe Shëngjini. Rregullat e hyrjes, të qarkullimit, dhe të qëndrimit në zonat e ndaluara të anijeve të flotës tregtare dhe të peshkimit të RSH-së, të mjeteve të komunikacionit dhe të shtetasve shqiptarë caktohen nga Ministria e Mbrojtjes[804]. Kur anijet e huaja jo të luftës shkelin dispozitat e mësipërme, kalimi i tyre në ujërat territoriale shqiptare nuk konsiderohet paqësor. Karakterin paqësor të lundrimit të anijeve të huaja e verifikon autoriteti i policisë kufitare dhe forcat detare, të cilat kërkojnë zbatimin prej tyre të rregullave kombëtare të lundrimit në ujërat territoriale dhe ujërat e brendshme të Shqipërisë. Sipas nenit 22 të Urdhëresës, "*kur konstatohet se kalimi i anijes së huaj nuk ka karakter paqësor ose nuk janë zbatuar rregullat e lundrimit, merren masa për ta ndaluar atë, për ta nxjerrë jashtë ujërave, ose për ta kthyer në portin më të afërt ku i dorëzohet kapitenerisë së portit ose organeve të hetimit*[805]. Në këtë kontekst, mund të përmendim rastin e dy anijeve italiane të peshkimit, "*Rase*" dhe "*Giana*" , të kapura në 30 dhjetor 1986, duke peshkuar ilegalisht në ujërat territoriale shqiptare. Ekuipazhi i tyre u dënua për shkeljen e kryer mbështetur në aktet ligjore kombëtare në fuqi. Lidhur me këtë çështje, zyrtarë shtetërorë italianë deklaruan se autoritetet shqiptare treguan vullnet pozitiv në trajtimin e kësaj çështjeje[806].

Një problematikë e konstatuar për shumë shtete bregdetare, përfshirë Shqipërinë, ka lindur në lidhje me të drejtën e kalimit paqësor të anijeve ushtarake në ujërat territoriale të shteteve të huaja. Gjatë zhvillimit të Konferencës UNCLOS III (1982), Shqipëria ishte ndër shtetet bregdetare që mbrojti qëndrimin se kalimi paqësor i anijeve të huaja ushtarake në ujërat territoriale të një shteti bregdetar duhet të bëhet me autorizimin e këtij të fundit dhe të mos i lejohet lundrimi i tyre i lirë. Delegacioni shqiptar theksoi se kalimi i anijeve të huaja ushtarake pa lejen e shtetit bregdetar përbën shkelje të sovranitetit kombëtar mbi ujërat territoriale duke rrezikuar pavarësinë e shteteve[807]. Megjithatë, në përgjithësi shumë shtete bregdetare si Algjeria, Kina, Kongo, Burma, Pakistani, Filipines, Rumania, Sri Lanka, Sudani, Siria, Vietnami, Jemeni, Kroacia, Danimarka, Estonia, India, Libia, Koreja e Jugut etj, ishin kundër kalimit paqësor dhe të lirë të anijeve luftarake[808]. Legjislacioni detar shqiptar sanksionon se hyrja ose kalimi i anijeve të huaja të luftës, anijeve shkollore, anijeve të ngarkuara me grupe ushtarakësh dhe me armatime në ujërat territoriale shqiptare bëhet vetëm me leje të Këshillit të Ministrave, më përjashtim të rasteve të forcës madhore, por gjithmonë në përputhje me Kushtetutën dhe aktet ligjore të RSH-së[809]. Nëndetëset e huaja, që hyjnë në ujërat territoriale dhe ato të brendshme, të zhytura nën ujë, sinjalizohen të dalin menjëherë në sipërfaqe, në të kundërtën asgjësohen[810]. Kur nëndetëset e huaja dalin në sipërfaqe të ujit, trajtohen si anije

---

[804] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI,* 42.
[805] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 339.
[806] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shek. XXI,* 34-35.
[807] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI,* 37.
[808] Robin R. Churchill, "The Impact of State Practice on the Jurisidictional Framework Contained in the LOS Convention," in *Stability and Change in the Law of the Sea: The Role of the LOS Convention,* ed., Alrex G. Oude Elferink (Leiden, Martinus Nijhoff, 2005), 112-113.
[809] Neni 6 i Dekretit; Neni 1 i Urdhëresës së Këshillit të Ministrave, Nr.2 datë 02.05.1980, ndryshuar me Urdhëresën Nr.1, datë 09.02.1985, cituar nga Sokrat Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI,* 41.
[810] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 340.

luftarake mbiujëse[811]. Kundër anijeve të luftës që shkelin rregullat kombëtare, legjislacioni shqiptar parashikon se "*për anijet e huaja të luftës që hyjnë në ujërat territoriale dhe ujërat e brendshme pa lejen e Këshillit të Ministrave të RSH-së, veprohet sipas udhëzimeve të Ministrisë së Mbrojtjes"*[812].

Përveç legjislacionit të brendshëm detar, shteti shqiptar mund të bëhet palë edhe në marrëveshje apo traktate ndërkombëtare të natyrës detare. Neni 121 i Kushtetutës së RSH-së i lejon Kuvendit të ratifikojë dhe denoncojë marrëveshjet ndërkombëtare mbi territorin, paqen, aleancat, çështjet politike e ushtarake në të cilat shteti shqiptar është palë. Sipas nenit 17 të Kushtetutës, "*ratifikimi, aderimi, miratimi dhe denoncimi i traktateve duhet të bëhet me ligj nga Kuvendi i RSH-së*". Nga ana tjetër, Presidenti i Republikës vendos për aderimin dhe denoncimin e traktateve që nuk i shqyrton Kuvendi i RSH-së. E gjithë procedura përfundon me nënshkrimin e instrumentit të ratifikimit nga Presidenti i Republikës. Neni 20 parashikon se instrumentat e ratifikimit për traktatet dypalëshe i dorëzohen në një datë të caktuar përfaqësuesit të plotfuqishëm të shtetit të interesuar, ndërsa instrumentat e ratifikimit të traktatave shumëpalëshe që krijohen nga organizata ose konferenca ndërkombëtare depozitohen pranë sekretariatit të organizatës përkatëse ose pranë organit të caktuar nga shteti që kryen funksionet e shtetit depozitar.

Shqipëria është palë në disa konventa dhe traktate ndërkombëtare të formuluara në kuadër të OKB-së dhe IMO-s. Pavarësisht kësaj, shteti shqiptar ka formuluar edhe rezerva ligjore për dispozita të caktuara të marrëveshjeve ndërkombëtare. Këto rezerva kryesisht kanë pasur të bëjnë me juridiksionin e detyrueshëm të GJND-së që autoritet shqiptare të kohës nuk kanë qenë të prirura ta pranojnë. Në këtë kontekst, shteti shqiptar ka paraqitur rezerva në Konventën mbi Privilegjet dhe Imunitetin e OKB-së (1946) dhe Konventën e OKB-së mbi Genocidin (1948) lidhur në kundërshtimin e Shqipërisë për të pranuar juridiksionin e GJND-së mbi interpretimin dhe zbatimin e normave ligjore përkatëse. Po ashtu, Shqipëria ka formuluar rezerva edhe për Konventën mbi Ujërat Ndërkombëtare (1958), të cilën ajo e ka ratifikuar. Kjo rezervë është pasqyruar në deklaratën mbi çështjen e piraterisë të shprehur në nenin 16, përkufizimi ligjor i së cilës nuk është konsideruar i plotë nga pala shqiptare sepse nuk përfshin disa veprimtari që duhet të konsiderohen akte piraterie sipas të drejtës së sotme ndërkombëtare[813].

RSH-ja, nisur nga interesat e saj politike, ekonomike dhe ushtarake, ka bërë pjesë të legjislacionit të saj të brendshëm një numër aktesh të së drejtës ndërkombëtare në përgjithësi dhe të drejtës së detit në veçanti nëpërmjet nënshkrimit dhe ratifikimit të tyre ose nëpërmjet aderimit në këto akte. Rrjedhimisht, legjislacioni shqiptar përmban një numër aktesh ligjore ndërkombëtare që i kushtohen pikërisht pjesëmarrjes së RSH-së në konventa të rëndësishme ndërkombëtare që kanë lidhje me detin. Të tilla janë:

- Ligji Nr 9055, datë 02.04.2003 "Për Aderimin e RSH-së në Konventën e OKB-së mbi të Drejtën e Detit";
- Ligjin Nr. 9056, datë 24.04.2003 "Mbi Ratifikimin e Konventës Ndërkombëtare të Kërkim-Shpëtimit Detar 1979 (SAR)";
- Ligjin Nr. 9213, datë 01.04.2004 "Mbi Ratifikimin e Konventës Ndërkombëtare mbi Shpëtimin e Jetës në Det 1978 (SOLAS)";

[811] Dekreti i Presidiumit të Kuvendit Popullor Nr.4650, datë 09.03.1970, Neni 7.
[812] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 340.
[813] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 383.

- Ligji 8850, datë 27.12.2001 "Për Aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën për Ndalimin e Akteve të Paligjshme kundër Sigurisë së Lundrimit Detar dhe Protokollin për Ndalimin e Akteve të Paligjshme kundër Sigurisë së Platformave Fikse, të vendosura në Shelfin Kontinental;
- Ligji Nr.9254, datë 15.07.2004 "Për Aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën e OKB-së Për Kushtet e Regjistrimit të Anijeve" (Gjenevë, 1986);
- Ligji Nr.9204, datë 15.03.2004 "Për ratifikimin e Marrëveshjes ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës së Bullgarisë për Transportin Detar Tregtar";
- Ligji Nr.8539, datë 21.10.1999 "Për ratifikimin e Protokollit për Zgjatjen e Vlefshmërisë së Protokollit të Bashkëpunimit ndërmjet Ministrisë së Rendit Publik të RSH-së dhe Ministrisë së Marinës Tregtare të Greqisë për Patrullimin e Përbashkët nga Policia Kufitare dhe Trupave Greke të Mbrojtjes së Limaneve për një Mbrojtje më të Frytshme të Kufirit Bregdetar ndërmjet dy vendeve";
- Ligji Nr.7685, datë 15.03.1993 "Për ratifikimin e Marrëveshjes ndërmjet RSH-së dhe Republikës së Italisë për ndarjen e shelfit continental";
- Vendim Nr.616, datë 10.10.1998 "Për Krijimin e Lehtësirave të Veprimtarisë së Avionëve dhe Anijeve Ushtarake të Organizatës së Traktatit të Atlantikut Verior (NATO) në Republikën e Shqipërisë"[814].

Një prej problematikave kryesore që karakterizon Shqipërinë lidhur me regjimin juridik kombëtar të detit, vazhdon të mbetet përcaktimi i saktë ligjor i zonave detare të ZEE-së dhe shelfit kontinental. Sikurse shumë shtete të tjera, edhe shteti shqiptar mbajti një qëndrim të caktuar për çështjen e shpalljes të ZEE-së dhe regjimin e saj juridik. Delegacioni i RSH-së në Konferencën UNCLOS III, vlerësoi se ZEE-ja konsiderohej ndër problematikat kryesore të Konferencës dhe bënte pjesë në kuadrin e përpjekjeve të shteteve aziatike, afrikane, amerikano-latine dhe të vendeve të tjera sovrane, për të mbrojtur të drejtat e tyre në drejtim të zhvillimit ekonomik e shoqëror. Duke kritikuar shfrytëzimin e burimeve natyrore pranë bregdetit të shteteve sovrane nga shtete të tjera të fuqishme të sistemit ndërkombëtar, si SHBA-ja dhe BS-ja, Shqipëria i përkrahu duke konsideruar të drejta masat që duhet të marrin shtetet bregdetare për të mbrojtur të drejtat e tyre ekonomike mbi pasuritë natyrore të zonave të tyre detare. Delegacioni ynë nënvizoi se marrja e këtyre masave ishin të një rëndësie madhore duke marrë parasysh se shtete të fuqishme i trajtonin zonat detare pranë shteteve bregdetare si ujëra kombëtare. Ajo theksoi se shteti bregdetar zotëron të drejtën e përcaktimit të ZEE-së me një shtrirje të arsyeshme, duke respektuar njëkohësisht lundrimin ndërkombëtar dhe interesat e vendeve fqinje[815]. Koncepti juridik i mbrojtur nga Shqipëria dhe shtete të tjera në Konferencën UNCLOS III, u sanksionua në UNCLOS, e cila ka për synim të përcaktojë kufijtë e jashtëm të ZEE-së të shteteve përballë apo përbri njëra-tjetrës[816].

Ndër hapësirat detare botërore që përfshihen në kategorinë e zonave të përcaktuara në nenin 74 të UNCLOS-it, është dhe deti Mesdhe. Pavarësisht se gjatë dekadave të fundit shumë shtete mesdhetare kanë përcaktuar ZEE-të dhe shelfin e tyre

[814] Ministria e Mbrojtjes, *Përmbledhje e Ligjeve të Detit*, (Tiranë: Qendra e Shtypit, Botimeve dhe Përkthimeve Ushtarake, 2004).
[815] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI*, 95.
[816] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea* , Neni 74.

kontinental[817], përsëri ato janë përfshirë në konflikte ndërshtetërore mbi delimitimin e këtyre zonave. Ndarja e shelfit kontinental midis Shqipërisë dhe Italisë është përcaktuar pjesërisht nëpërmjet marrëveshjes së nënshkruar mes dy shteteve në Tiranë në 18 dhjetor 1992 (Marrëveshja midis Shqipërisë dhe Italisë mbi Përcaktimin e Shelfit Kontinental)[818]. Marrëveshja është mbështetur në normat ligjore të UNCLOS-it sipas parimit të drejtësisë, barazisë dhe përcaktimit të ndershëm të ndarjes të zonës së shelfit kontinenal. Teksti i traktatit përcakton vijën kufitare detare në Ngushticën e Otrantos e përbërë nga 16 vija të drejta të segmenteve detare, të përkufizuara nga 17 pika koordinatash të veçanta[819].

Gjatë përcaktimit të shelfit kontinental mes dy shteteve u zbatua parimi i baraslargësisë, i cili aplikohet në rastet kur brezi bregdetar i shteteve përballë njëra-tjetrës është i krahasueshëm, ka gjatësi të përafërt bregdetare dhe nuk zotëron karakteristika apo rrethana të veçanta karakterizuese, siç janë ishujt apo bregdeti i dhëmbëzuar, të cilat mund të cënojnë drejtësinë e ndarjes kufitare. Rrjedhimisht, kufiri detar konkret përfaqëson një vijë detare të baraslarguar ndërmjet bregdetit italian dhe atij shqiptar. Pika më veriore e kësaj vije kufitare detare formon një pikë të përbashkët kufitare ndërmjet Italisë, Shqipërisë dhe Mali i Zi, ndërsa pika kufitare detare më skajore në jug formon një pikë të përbashkët kufitare me Greqinë. Ky traktat ndërshtetëror konsiderohet i veçantë në praktikën ligjore ndërkombëtare mbi ndarjen e kufijve detarë për shkak se parashtron dispozita të caktuara ligjore, të cilat u lejojnë shteteve nënshkruese që çdo mosmarrëveshje lidhur me delimitimin e kufijve detarë dhe shfrytëzimin e burimeve natyrore të jetë subjekt gjykimi nga GJND-ja në rast se nuk zgjidhet me anë të mekanizmave diplomatikë brenda katër muajve të negociatave ndërshtetërore[820].

Nëse i referohemi ndarjes së kufijve dhe zonave në detin Jon, çështja e këtyre konsiderohet me tepër problematike dhe e ndërlikuar juridikisht për arsye të distancës së afërt të bregdeteve përkatësisht shqiptare dhe greke në Ngushticën e Korfuzit; afërsisë midis ishujve grekë dhe bregdetit shqiptar, si dhe për shkak të vijës së përthyer bregdetare greke. Kjo çështje u pasqyrua qartësisht gjatë zhvillimit të negociatave për arritjen e marrëveshjes ndërshtetërore midis Shqipërisë dhe Greqisë të vitit 2009-2010 lidhur me ndarjen e zonave përkatëse të shelfit kontinental dhe zonave të tjera detare mbështetur në të drejtën ndërkombëtare. Gjatë arritjes së kësaj marrëveshjeje, si dhe pas përfundimit të traktatit dypalësh, dolën në pah problematikat e thella që pasqyron legjislacioni detar shqiptar dhe mungesa e harmonizimit të këtij legjislacioni me të drejtën ndërkombëtare. Vakumi ligjor i të drejtës kombëtare të detit dhe paaftësia e grupit negociator shqiptar për të argumetuar në mënyrë të saktë ligjore të drejtat e Shqipërisë mbi përcaktimin e kufijve detarë, u pasqyrua tërthorazi edhe në vendimin e Gjykatës Kushtetuese, e cila e rrëzoi këtë marrëveshje mbështetur në shkeljet proceduriale dhe substanciale të cilat bien ndesh me Kushtetutën dhe interpretimin ligjor të UNCLOS-it[821].

---

[817] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI*, 99.

[818] Ligji Nr.7685, datë 15.03.1993 "Për ratifikimin e Marrëveshjes ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Republikës së Italisë për ndarjen e shelfit kontinental".

[819] "Agreement between Albania and Italy for the determination of the continental shelf of each of the two countries, 18 December 1992," Delimitation Treaties Infobase, *DOALOS/OLA - UN*, Neni 1.

[820] "Agreement between Albania and Italy for the determination of the continerntal shelf of each of the two countries, 18 December 1992," Neni 5.

[821] Gjykata Kushtetuese e Republikës së Shqipërisë: *Vendimi nr. 15, datë 15.04.2010* (V – 15/10).

Në ditët e sotme, problematika kryesore për Shqipërinë, mbështetur në argumentet e mësipërme, mbetet harmonizimi i plotë i legjislacionit kombëtar detar me të drejtën ndërkombëtare në tërësi, e cila ndikon drejtpërdrejt në progresin ekonomik kombëtar, si dhe drejt zhvillimit të marrëdhënieve të mira ndërshtetërore me vendet fqinje. Përcaktimi i saktë i kufijve detarë mes RSH-së dhe shteteve fqinje, normalisht kërkon hartimin e një kornize të qartë ligjore detare dhe institucionale për bashkëpunimin rajonal, si dhe harmonizimin e legjislacionit kombëtar mbi delimitimin e zonave detare me të drejtën ndërkombëtare. Formulimi i saktë juridik i kornizës ligjore dhe institucionale kombëtare natyrisht kërkon një bashkëpunim efikas të shtetit shqiptar me institucionet ndërkombëtare, ato rajonale, si dhe me shtetet bregdetare fqinje. Ky bashkëpunim mund të kontribuojë mbi përcaktimin ligjor të zonave detare, zbatimin korrekt të normave ligjore ndërkombëtare të detit, si dhe zbatueshmërinë e qartë të dispozitave ligjore të UNCLOS-it. Fatkeqësisht, bashkëpunimi rajonal shpeshherë është i vështirë të arrihet. Kjo ka ardhur si pasojë e paqartësisë së regjimeve juridike detare të shteteve të rajonit të Adriatikut dhe Jonit, të cilat pasqyrojnë politika të ndryshme mbi zbatimin e të drejtës ndërkombëtare, të cilat vijnë si rrjedhojë e interesave të ndryshme kombëtare që zotërojnë shtetet rajonale në raport me të drejtën ndërkombëtare të detit në tërësi[822].

Pavarësisht këtyre problematikave, zhvillimi ekonomik dhe social në ditët e sotme dikton domosdoshmërinë e formulimit të një politike të re detare. Kjo politikë e karakterit juridik duhet të përfshijë zhvillimin e aftësive konkrete, institucioneve dhe kornizën e nevojshme ligjore për hapësirën detare shqiptare, duke e konsideruar atë ndër elementet themelore lidhur me rritjen e ekonomisë kombëtare dhe pozicionimin e favorshëm politik të Shqipërisë në sistemin rajonal. Ushtrimi i sovranitetit dhe të drejtave sovrane mbi ujërat territoriale dhe zonat e tjera detare konsiderohet një komponent i rëndësishëm për interesat kombëtare të Shqipërisë. Zbatimi i konventave dhe marrëveshjeve ndërkombëtare, si dhe i legjislacionit të përmirësuar kombëtar të detit konsiderohet gjithashtu një detyrë thelbësore për autoritetet ekzekutive të shtetit shqiptar. Legjislacioni kombëtar detar si rrjedhojë dikton nevojën për përmirësime themelore dhe për harmonizim me të drejtën ndërkombëtare, veçanërisht me UNCLOS-in. Qëllimi kryesor drejt këtij përmirësimi duhet të fokusohet në plotësimin e vakumit ligjor lidhur me çështje të rëndësishme për interesat kombëtare, siç janë kufijtë dhe zonat detare, konfliktualiteti normativ detar, si dhe mbivendosja e kompetencave dhe përgjegjësive të institucioneve kombëtare legjislative dhe ekzekutive. Rrjedhimisht, ripozicionimi ligjor dhe praktik i hapësirës detare shqiptare drejt një hapësire të integruar ndërkombëtare dhe rajonale, konsiderohet në ditët e sotme një element i domosdoshëm për Shqipërinë.

Nga ana tjetër, zhvillimi i politikave bashkëpunuese dhe menaxhimi i përbashkët i situatave për të bashkërenduar masat rajonale kundër kërcënimeve ndërkombëtare të natyrës detare, konsiderohet një tjetër përgjegjësi për Shqipërinë[823]. Megjithatë, niveli i sigurisë detare mund të përmirësohet dukshëm vetëm duke reduktuar mundësitë e krijimit të konflikteve ndërshtetërore në Ballkan. Në këtë

[822] Për të konceptuar interesat e Greqisë mbi këtë çeshtje shih Krateros M. Ioannou, "The Greek Territorial Sea" in *Greece and the Law of the Sea*, ed., Theodore Kariotis (Martinus Nijhoff Publishers, Kluwer Law International, USA, 1997), 137-38

[823] Gjatë 20 viteve të fundit Shqipëria ka përjetuar fenomene të ndryshme kriminale të natyrës ndërkombëtare, siç janë rrëmbimi i anijeve ushtarake për motive emigracioni apo kriminale (1997), trafiku detar i lëndëve narkotike dhe qenieve njerëzore, kontrabanda detare e armëve, përfshirja e shtetasve shqiptarë në rekrutimin apo sponsorizimin e organizatave terroriste dhe ekstremiste në Siri, etj.

kuadër, trafikimi i lëndëve narkotike duke shfrytëzuar hapësirat e gjera detare ndërmjet Italisë, Shqipërisë dhe Greqisë, është kthyer në një problematikë madhore mbi sigurinë dhe marrëdhëniet mes shteteve rajonale, të cilat ndikohen në mënyrë të konsiderueshme nga ky aktivitet kriminal që i ka tejkaluar kufijtë kombëtarë të shteteve dhe është bërë pengesë për progresin rajonal. Si rezultat i vakumit ligjor në legjislacionin shqiptar dhe paaftësisë të institucioneve shtetërore, trafikimi i lëndëve narkotike nëpërmjet hapësirave detare ka mundësuar përfitime të mëdha financiare për organizatat dhe sindikatat e krimit të organizuar, të cilat mund të ndikojnë drejt sponsorizimit të aktiviteteve të tjera të paligjshme, siç janë kontrabanda detare e armëve, emigracioni i paligjshëm, trafiku i qenieve njerëzore, dhe transporti detar i terroristëve[824]. Këto problematika mund të shkaktojnë një impakt të konsiderueshëm mbi marrëdhëniet e Shqipërisë me shtetet bregdetare fqinje.

Përveç trafikut të lëndëve narkotike, pirateria, terrorizmi detar dhe krime të tjera të natyrës detare, konsiderohen gjithashtu faktorë të rrezikshëm për paqen, stabilitetin dhe sigurinë ndërkombëtare[825], të cilat mund të ushtrojnë ndikim themelor edhe mbi marrëdhëniet ndërshtetërore në rajonin e Adriatikut dhe Jonit. Grupet rajonale të terrorizmit që mund të shfrytëzojnë hapësirat detare për të zhvilluar aktivitete të paligjshme, i sfidojnë seriozisht kufijtë dhe sovranitetin shtetëror, duke ndikuar negativisht dhe dëmtuar marrëdhëniet rajonale dhe ato ndërkombëtare. Sulmet terroriste në hapësirat detare dhe sistemin detar në tërësi ofrojnë mundësi për të penguar apo dëmtuar thellësisht stabilitetin ekonomik dhe politik të rajonit ballkanik. Pavarësisht se Shqipëria gjatë kësaj periudhe nuk është karakterizuar në qendër të sulmeve terroriste apo organizatave kriminale, kjo nuk nënkupton domosdoshmërisht se ajo nuk kërcënohet nga këto krime apo se rreziqe të tilla nuk ekzistojnë. Aftësia dhe kapacitetet e kufizuara funksionale, mangësitë dhe paqartësia juridike, si dhe vakumi ligjor që karakterizon legjislacionin kombëtar kundër këtyre fenomeneve, mund të shfrytëzohet nga organizatat kriminale për zhvillimin e aktiviteteve të paligjshme në ujërat territoriale shqiptare.

Rivlerësimi, përmirësimi, ndërveprimi dhe zbatueshmëria e të gjithë akteve ligjore kombëtare të detit, si dhe përfshirja e tyre në një kornizë juridike detare të unifikuar mund të ndihmojë drejt përcaktimit të qartë të përgjegjësive për të gjitha strukturat shtetërore dhe institicionet me karakter detar, duke shmangur konfuzionin, mbivendosjen administrative dhe përplasjen e dispozitave ligjore të legjislacionit kombëtar detar[826]. Unifikimi i legjislacionit detar ndikon gjithashtu edhe drejt eliminimit të paqartësive ligjore ekzistuese, përcakton qartësisht ndarjen e autoriteteve detare dhe zonave të përgjegjësisë, si dhe mundëson krijimin e një sistemi ligjor ndërveprues që lehtëson bashkëpunimin ndërshtetëror. Përmirësimi i kornizës ligjore detare shqiptare do të krijojë themele të forta në lidhje me konsolidimin e bashkëpunimit ndërshtetëror, mbi zbatueshmërinë detare, si dhe ndërrmarrjen e inisiativave të përbashkëta për menaxhimin e çështjeve detare, kufijve detarë dhe zonave detare. Objektivi kryesor i këtyre inisiativave mbi përmirësimin e

[824] Xhelilaj dhe Danaj, "Kufijtë Detarë në kuadrin e të Drejtës Ndërkombëtare", 50-51.
[825] Mitropoulos, "Maritime Security and the IMO", 151-156.
[826] Aktualisht shumë çështje që i përkasin fushës së detarisë, në vend që të përfshihen brenda një autoriteti qendror kombëtar për një administrim praktik dhe ligjor sa më optimal, ndodhen nën juridiksionin e një numri të konsiderueshëm institucionesh shtetërore, siç është sektori i peshkimit (Ministria e Bujqësisë), mbrojtja e mjedisit detar (Ministria e Mjedisit) apo zbatimi i ligjshmërisë detare (Ministria e Mbrojtjes), etj. Kjo situatë ka rezultuar në shpërqëndrimin dhe diversifikimin e akteve ligjore detare në fuqi sipas institucioneve përkatëse, si dhe mungesën e efektivitetit mbi koordinimin e veprimtarive ndërinstitucionale.

legjislacionit detar synon rritjen e nivelit të sigurisë në ujërat territoriale shqiptare për të siguruar zbatimin e koncepteve mbi lirinë e lundrimit të anijeve kombëtare dhe të huaja në këto ujëra, mbrojtjen e burimeve natyrore detare, sigurimin e nocionit të lirisë së deteve, duke kontribuar për paqen dhe stabilitetin rajonal.

Qëllimi i këtyre inisiativave është edhe riorganizimi i institucioneve shtetërore, arritja e bashkëpunimit rajonal për të përmirësuar aktivitete shtetërore për të përballuar kërcënimet detare mbështetur në standardet ndërkombëtare. Këto objektiva mund të përmbushen duke formuluar politika të integruara kombëtare të detit, të cilat duhet të përfshijnë të gjithë planifikimin detar kombëtar, sistemin e legjislacionit të brendshëm detar dhe inisiativat me natyrë detare në një kornizë të përbashkët juridike. Zhvillimi ekonomik dhe shoqëror, burimet natyrore detare, liria lundrimore, bashkëpunimi rajonal e ndërkombëtar dhe siguria detare, duhet të përbëjnë konceptin themelor të kësaj kornize juridike. Në këtë kuadër, ndoshta është e nevojshme të sqarohet rëndësia që paraqesin politikat detare kombëtare për Shqipërinë në mënyrë që të ndikojë mbi klasën politike për një vendimmarrje të qartë dhe konstruktive drejt menaxhimit të politikave të detit.

Në rast se i referohemi më konkretisht përmbajtjes thelbësore të legjislacionit detar kombëtar, atëherë mund të theksojmë se ai karakterizohet nga një numër problematikash dhe mangësish ligjore, të cilat krijojnë jo vetëm paqartësi juridike mbi përcaktimin ligjor të zonave detare dhe parandalimin e aktiviteteve kriminale dhe terroriste sipas të drejtës ndërkombëtare, por njëkohësisht dëmtojnë zhvillimin e sektorit detar kombëtar. Në mënyrë që ky sektor të zhvillohet, duhet të përmirësohet më parë kuadri ligjor detar ekzistues, të analizohen dhe ratifikohen traktatet ndërkombëtare të detit, dhe të ndërmerren masa paraprake për zbatimin e tyre[827]. Shqipëria ndodhet përpara një situate në të cilën ligjshmëria dhe e drejta kombëtare e detit konsiderohen ende në fazë tranzicioni përsa i përket aspekteve themelore të natyrës juridike, siç janë zbatimi i kushteve dhe normave të së drejtës ndërkombëtare të detit, plotësimi i vakumit ligjor të legjislacionit detar, dhe zbatueshmëria e saktë e dispozitave ligjore të këtij legjislacioni. Nën ndikimin e faktorëve politikë, shoqërorë, ekonomikë dhe juridikë është një domosdoshmëri rishikimi tërësor i koncepteve ekzistuese të legjislacionit detar.

Përmirësimi i kuadrit ligjor detar duhet të fillojë normalisht nga kodi detar shqiptar, i cili përmban jo vetëm gabime teknike dhe interpretative, por shumë dispozita të tij zotërojnë përmbajtje të shkurtër dhe të paqartë juridikisht. Për më tepër, sistemi normativ i këtij kodi zbatohet vetëm për aspekte dhe çështje të kufizuara detare. Më konkretisht, dispozita ligjore mbi kalimin paqësor dhe mbi zonat detare të kodit detar, zotërojnë një përmbajtje të shkurtër dhe të paqartë ligjërisht, duke lënë hapësira për keqinterpretime[828]. Këto paqartësi juridike dhe mungesa e përmbajtjes thelbësore, krijojnë mundësi për lindjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mes autoriteteve ligjzbatuese të shteteve rajonale, të cilat janë përgjegjëse për administrimin e veprimtarive të përcaktuara nga legjislacioni i brendshëm dhe e drejta ndërkombëtare për këto hapësira detare. Po ashtu, është e domosdoshme që legjislacioni kombëtar detar të përmbajë qartësisht dhe në mënyrë të hollësishme, bazuar në nenin 19 të UNCLOS-it, rastet kur lundrimi i anijeve të huaja në ujërat tona territoriale nuk mund të konsiderohen si kalim paqësor. Dispozitës ligjore përkatëse

[827] Një pjesë e konventave ndërkombëtare të detit nuk janë ratifikuar ende apo janë në proces ratifikimi. Nga ana tjetër, konventat ndërkombëtare detare të IMO-s dhe OKB-së që tashmë janë ratifikuar nga RSH-ja ndodhen ende në fazën fillestare të zbatimit të tyre apo implementimi i tyre nuk ka rezultuar efikas.

[828] Ligji Nr.9251, datë 08.07.2004 "Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë", Neni 11 dhe 12.

mbi kalimin paqësor në Kodin Detar të RSH-së apo Dekretit të Presidiumit të Kuvendit Popullor Nr.4650, datë 09.03.1970, duhet t'i shtohen shprehimisht se cilat aktivitete të tjera janë të ndaluara për anijet e huaja gjatë kalimit të tyre në ujërat territoriale shqiptare[829]. Këtu mund të përfshihen kërcënimi ndaj sovranitetit dhe pavarësisë kombëtare të shtetit shqiptar, presionet politike, stërvitjet ushtarake, ulja ose ngritja e avionëve, imbarkimi i mjeteve ushtarake, propoganda kundër sistemit shtetëror, ndërhyrja në sistemet e komunikimit, ndotjes të mjedisit detar, etj[830].

Përcaktimi i hapësirës detare të ZEE-së nga Shqipëria, e cila sipas UNCLOS-it gëzon të drejta sovrane mbi një zonë detare të shtrirë deri në 200 milje nga vija bregdetare bazë, konsiderohet një çështje me rëndësi jetike për interesat kombëtare. Në këtë zonë, shteti shqiptar zotëron të drejta sovrane mbi kërkimin dhe shfrytëzimin e ujërave detare për lundrim, ruajtjen dhe administrimin e burimeve natyrore të gjalla e të nëntokës detare, vendosjen e platformave, tubacioneve dhe kabllove, kërkimin shkencor dhe mbrojtjen e mjedisit[831]. Përcaktimi i zonave të ZEE-së mes shteteve përballë dhe përbri njëra-tjetrës përcaktohet sipas nenit 74 të UNCLOS-it mbështetur në marrëveshjet ndërshtetërore. Pavarësisht kësaj, shteti shqiptar nuk zotëron *de facto* një ZEE, dhe për më tepër, negociatat apo procedurat e bisedimit me shtetet bregdetare fqinje të Shqipërisë për të arritur një marrëveshje ndërshtetërore mbi ndarjen e ZEE-së në rajonin e detit Adriatik dhe Jon nuk janë ende në proces fillimi apo kanë dështuar plotësisht.

Gjatë viteve të fundit konkurrenca mbi burimet natyrore detare, të cilat tashmë konsiderohen të rezaurueshme, ka rezultuar në zhvillimin e aktiviteteve të paligjshme të peshkimit. Anijet e peshkimit me flamur shqiptar shpesh nuk respektojnë zonat e shteteve të huaja të ZEE-së duke kryer peshkim të paligjshëm brenda këtyre hapësirave detare. Nga ana tjetër, anijet e huaja të peshkimit kanë lundruar drejt ujërave territoriale apo ZEE-së (të papërcaktuar) të Shqipërisë për të shfrytëzuar burimet e gjalla detare. Këto incidente të natyrës detare mund të krijojnë konflikte midis Shqipërisë dhe vendeve fqinje, të cilat gjatë viteve të fundit kanë përfunduar edhe në përdorimin sporadik të armëve të zjarrit nga forca e sigurisë detare greke kundër anijeve shqiptare të peshkimit. Gjatë mesit të viteve 2000, anijet shqiptare të peshkimit në rajonin detar të Sarandës janë qëlluar shpeshherë nga mjetet detare të policisë kufitare greke, duke vënë në gadishmëri instanca të larta qeveritare, siç janë ministritë e jashtme e ato të mbrojtjes, të cilat kanë sjellë dhe përkeqësimin e marrëdhënieve me Greqinë në periudha të caktuara. Këto konflikte kanë ardhur edhe si pasojë e paqartësisë dhe vakumit ligjor që karakterizon legjislacionin detar shqiptar lidhur me përcaktimin e ZEE-së.

Megjithatë, edhe pse përcaktimi i ZEE-së shqiptare aktualisht mbetet një detyrë themelore, ajo konsiderohet njëkohësisht një sfidë e rëndësishme për Shqipërinë. Lidhur me këtë çështje, është qendrore të theksohet se përcaktimi i ZEE-së nga Shqipëria duhet të mbështetet në parimet bazë të UNCLOS-it dhe praktikat shtetërore të vendeve më të zhvilluara mesdhetare, si Franca, Spanja apo Italia. Për më tepër, duhet të krijohet mundësia e fillimit të bashkëbisedimeve me Italinë, Greqinë dhe Malin e Zi lidhur me shpalljen e ZEE-ve përkatëse. Meqenëse gjerësia e detit Adriatik dhe Jon ka një shtrirje më të vogel se 400 milje, shtrirja e ZEE-së duhet të mos jetë më e madhe sesa mesorja që ndan ujërat tona me ato të vendeve përballë

[829] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI*, 42-43.
[830] UN, *United Nation Convention on the Law of the Sea*, Neni 19.
[831] UN, *United Nation Convention on the Law of the Sea*, Neni 56.

apo përbri njëra-tjetrës[832]. Në këtë zonë, shteti shqiptar duhet të ushtrojë të drejta sovrane lidhur me kërkimin, shfrytëzimin, ruajtjen dhe administrimin e burimeve natyrore detare, kërkimin shkencor detar, mbrojtjen e mjedisit, instalimin e ishujve artificialë dhe platformave të naftës, etj. Shqipëria gjithashtu duhet të respektojë detyrimet e saj ndaj të drejtave të shteteve të tjera në përputhje me të drejtën ndërkombëtare, dhe të pranojë vendosjen e kabllove nëndetare, tubacioneve, si edhe instalimeve të tjera në përputhje me normat ndërkombëtare. Mbi të gjitha, ajo duhet të sigurojë lirinë e lundrimit ndërkombëtar të anijeve të huaja dhe atyre shqiptare në ZEE, si dhe fluturimin e avionëve të shteteve të huaja mbi këtë zonë[833].

Zona detare fqinje konsiderohet një tjetër zonë e rëndësishme mbështetur në të drejtën ndërkombëtare të detit. Megjithatë, problemet ligjore që karakterizojnë zonën fqinje konsiderohen të gjithanshme e komplekse. Sikurse dhe është analizuar gjatë këtij punimi studimor, dispozita përkatëse e UNCLOS-it mbi zonën fqinje, duke marrë parasysh rëndësinë që ajo paraqet për juridiksionin shtetëror mbi çështje thelbësore kombëtare, mendohet nga ekspertët ndërkombëtarë të jetë e shkurtër nga përmbajtja dhe e paqartë juridikisht. Pavarësisht kësaj, kjo problematikë ligjore nuk i ka penguar shumë shtete bregdetare në botë të përcaktojnë zona fqinje nën juridiksionin e tyre. Forcimi i juridiksionit kombëtar të shtetit bregdetar në hapësirat detare ka ndikuar drejt konsolidimit të pozitës të zonës fqinje në të drejtën ndërkombëtare. Shqipëria nuk zotëron zonë fqinje, por mbështetur në problemet mbi trafikun e drogës, të qenieve njerëzore dhe terrorizmit ndërkombëtar, ka ardhur koha që shteti shqiptar të shpall zonën e tij fqinje. Gjerësia e zonës fqinje, mbështetur në UNCLOS, duhet të jetë 24 milje detare, e matur nga vija bazë, prej ku maten dhe ujërat territoriale. Në këtë zonë, shteti shqiptar duhet të ushtrojë kontrollin e vet për të evituar shkeljen e rregullave doganore, fiskale, të emigrimit, si dhe ato sanitare nga ana e anijeve të huaja dhe ato kombëtare[834].

Në mënyrë që interesat ekonomike kombëtare të mbrohen, legjislacioni detar shqiptar mbi shelfin kontinental duhet të formulohet mbështetur në të drejtën e sotme ndërkombëtare. Shqipëria ka aderuar në Konventën mbi Shelfin Kontinental (1958) në maj 1964, duke u bërë palë në këtë traktat[835]. Në bazë të legjislacionit shqiptar "*Republika e Shqipërisë ushtron të drejtat e saj sovrane mbi shelfin kontinental, për qëllime kërkimi dhe shfrytëzimi të burimeve të saj natyrore*"[836]. Mbështetur në dispozitat e Konventës së Shelfit Kontinental, këto të drejta sovrane janë ekskluzive në kuptimin që edhe në rastet kur pasuritë natyrore të shelfit nuk shfrytëzohen nga shteti shqiptar, mbi to nuk mund të ushtrojë juridiksion asnjë shtet tjetër pa pëlqimin e tij[837]. Përveç kësaj, autorizimi nga shteti bregdetar është i nevojshëm gjithashtu edhe kur shtete të tjera duan të ndërmarrin në shelfin kontinental kërkime shkencore[838]. Të drejtat sovrane të shtetit shqiptar në shelfin kontinental, sipas frymës së përgjithshme ligjore të Konventës së Shelfit Kontinental, shtrihen në gjerësinë që përcaktohet nga distanca prej kufirit të jashtëm të ujërave territoriale deri në thellësinë e detit prej 200

[832] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI*,105.
[833] UN, *United Nation Convention on the Law of the Sea*, Pjesa V.
[834] UN, *United Nation Convention on the Law of the Sea*, Neni 33.
[835] Dekret mbi aderimin e RSH-së në Konventën mbi Shelfin Kontinental, Nr.3854, datë 18 Maj 1964.
[836] Dekreti Nr. 4650, datë 09.03.1970, ndryshuar me Dekretet Nr.5384, datë 23.02.1976 e Nr.6181, datë 26.04.1980, cituar nga Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI*, 138.
[837] UN, *Convention on the Continental Shelf* (1958), Neni 2 (2).
[838] UN, *Convention on the Continental Shelf*, Neni 5 (8).

metra ose jashtë këtij kufiri deri në pikën ku thellësia e ujit lejon shfrytëzimin e burimeve të saj natyrore[839].

Me hyrjen në fuqi të UNCLOS-it (1982), gjerësia e shelfit kontinental, mbështetur në kushte dhe rrethana të veçanta, mund të shtrihet deri në 350 milje[840]. Në rastet kur hapësira detare ndërmjet shteteve përballë apo përbri njëra-tjetrës është më e ngushtë se 400 milje detare, delimitimi i shelfit kontinental kryhet me marrëveshje ndërshtetërore[841]. Duke pasur parasysh se shelfi ynë kontinental nuk ka thellësi të njëjtë në të gjithë shtrirjen e bregdetit, veçanërisht në pjesën jugore të tij, atëherë është e nevojshme të përmirësohen dispozitat e legjislacionit kombëtar detar mbi shelfin kontinental. Kjo situatë ligjore kërkon të merren në konsideratë dispozitat e nenit 76 të UNCLOS-it dhe praktika e shteteve të zhvilluara mesdhetare. Megjithatë, përsa i përket ndarjes së shelfit, në kushtet e detit Adriatik, si një hapësirë detare gjysmë e mbyllur, kriteri i vendosur në nenin 83 të UNCLOS-it mund të mbetet një metodë reference[842].

Duke analizuar legjislacionin detar shqiptar, rezulton se amendimet më thelbësore të akteve ligjore janë bërë para krijimit dhe hyrjes në fuqi të UNCLOS-it. Në këto kushte, duhet studiuar mundësia për të saktësuar e përmirësuar ligjet, dekretet e rregullat kombëtare për delimitimin e kufijve detarë, si dhe përgjegjësitë dhe të drejtat ligjore mbi zonat detare të parashikuara nga e drejta ndërkombëtare. Shteti shqiptar duhet të krijojë ligjet përkatëse për të shtrirë të drejtat e tij sovrane dhe juridiksionin legjislativ dhe ekzekutiv në hapësirat detare pranë bregdetit shqiptar në përputhje me nocionet e reja ligjore, të krijuara mbi bazën e *opinio juris* dhe vendimeve zyrtare në Konferencën UNCLOS III, në të cilën Shqipëria ka dhënë kontributin e vet konstruktiv në zhvillimin progresiv të së drejtës ndërkombëtare të detit. Nocionet e reja që promovon UNCLOS-i janë kthyer tashmë, përsa i përket fushave të së drejtave sovrane dhe juridiksionit kombëtar të shtetit bregdetar mbi zonat detare, në norma zakonore të detit[843].

Në këtë këndvështrim, është e domosdoshme të formulohen akte ligjore në përputhje me normat dhe dispozitat e UNCLOS-it. Për më tepër, duhet plotësuar vakumi ligjor mbi përcaktimin e ujërave të brendshme detare, sidomos për ujërat portuale, deltat e lumenjve, si dhe mbi kalimin paqësor të anijeve të huaja në ujërat territoriale, të cilat kanë të bëjnë me sigurinë kombëtare, kriminalitetin dhe terrorizmin detar, burimet e gjalla detare, kërkimin shkencor, mbrojtjen e mjedisit, etj. Njëkohësisht duhet të parashikohen rregullat e juridiksionit paralel në anijet e huaja që lundrojnë në ujërat tona territoriale. Po ashtu, duhet përcaktuar zyrtarisht zona detare fqinje prej 24 milje detare për mbrojtjen e interesave kombëtare në fushat e zbatimit të rregullave doganore, fiskale, sanitare e të emigracionit. Në këtë kontekst, mund të formulohen rregullat, kompetencat gjyqësore, në radhë të parë në fushën e pronësisë, për mbrojtjen e interesave kombëtare në objektet arkeologjike që ndodhen në shtratin e zonës fqinje me gjerësi deri në 24 milje, ose të objekteve të tjera që paraqesin vlera të rëndësishme historike, shkencore, etj[844]. Aktet themelore të

[839] UN, *Convention on the Continental Shelf*, Neni 1 (a).
[840] UN, *United Nation Convention on the Law of the Sea*, Neni 76.
[841] Bulletin du Droit de la mer Nr.*8*, Novembre 1986, f.23-37, cituar nga Plaku, *E drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI,* 138.
[842] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI,*139.
[843] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shek. XXI*, 86-87.
[844] UN, *United Nation Convention on the Law of the Sea*, Neni 303.

legjislacionit kombëtar të detit duhet të bëhen publike për institucionet ndërkombëtare si IMO, dhe shtetet e tjera bregdetare, duke parandaluar në këtë mënyrë mundësinë e shkeljeve të rregullave shqiptare nga anijet e huaja.

4.2 Mosmarrëveshjet dhe problematikat ndërshtetërore të Shqipërisë në kontekstin e të drejtës së detit

Gadishulli Ballkanik ka pasqyruar tradicionalisht një rëndësi të madhe politike, strategjike dhe ushtarake për dy blloqet ushtarake më të fuqishme botërore dhe mungesa e stabilitetit në rajonin konkret ka ndikuar drejt lindjes së problematikave serioze për paqen dhe sigurinë e tij si dhe për mbarë kontinentin europian[845]. Shqipëria në këtë kontekst karakterizohet si një vend takimi i Lindjes dhe Perëndimit, si dhe sllavëve dhe Europës Perëndimore. Mbështetur në faktin se Shqipëria është një shtet i vogël, asaj i është dashur të përballet me shtetet më të fuqishme fqinje në një luftë të pabarabartë, e cila e ka detyruar atë të përshtatet dhe të jetë miqësore me të gjithë, por në të njëjtën kohë edhe mosbesuese me të gjithë. Ky motiv shpjegon dhe nënvizon marrëdhëniet e Shqipërisë me shtetet sllave të Ballkanit, Greqinë dhe Italinë[846]. Në këtë këndvështrim, marrëdhëniet ndërshtetërore të Shqipërisë me shtetet ballkanike, si dhe me shtete të tjera të fuqishme të sistemit ndërkombëtar, siç janë Britania e Madhe, SHBA-ja, Italia, Gjermania, Franca dhe Rusia, me përjashtim të periudhës së demokratizimit të pas viteve 1990, janë karakterizuar historikisht si të paqëndrueshme dhe përgjithësisht problematike. Këto marrëdhënie gjatë Luftës së Ftohtë janë karakterizuar si qendrore dhe të jashtëzakonshme përsa i përket fuqive të mëdha të kohës, dhe ekstreme e në të njëjtën kohë spektakolare përsa i takon dinamikës së marrëdhënieve me BS-në[847]. Në mënyrë të veçantë, Greqia dhe Jugosllavia, pas zhvillimeve historike të vitit 1912, kanë ushqyer vazhdimisht pretendime territoriale ndaj Shqipërisë duke u përpjekur ta ndanin apo ta sundonin territorin shqiptar bazuar në interesat e tyre ekspansioniste.

Fuqitë e Mëdha që u mblodhën në Londër në dhjetor 1912 për të vendosur mbi Luftën e Parë Ballkanike, nuk mund të shmangnin çështjen e ndërlikuar mbi juridiksionin e trojeve shqiptare, të cilat normalisht ndodheshin në zemër të territoreve të Perandorisë Osmane dhe që parashikoheshin të ndaheshin mes Serbisë, Malit të Zi dhe Greqisë[848]. Si pasojë, më 29 korrik 1913, përfaqësuesit e Fuqive të Mëdha gjatë Konferencës së Londrës, vendosën krijimin e një *principate autonome, sovrane, të trashëgueshme dhe neutrale shqiptare nën garancinë ndërkombëtare*[849]. Për përcaktimin e kufijve territorialë të Principatës, përfshirë këtu dhe kufijtë detarë, u krijuan dy komisione ndërkombëtare që duhej t'i sanksiononin ato mbështetur në vendimet e Traktatit të Londrës. Çështja themelore e përcaktimit të kufijve të

[845] Elez Biberaj, "Marrëdhëniet Shqiptaro-Jugosllave dhe Çështja e Kosovës," në *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* ed,. Albert Rakipi (Tiranë, AIIS, 2013), 227.
[846] "Marrëdhëniet Ndërkombëtare të Shqipërisë-Një Pikëpamje Amerikane," Pjesë nga raporti dokumentar mbi përfundimet dhe rekomandimet në lidhje me njohjen e Qeverisë Demokratike të Shqipërisë, i përgatitur nga Misioni Special i Departamentit të Shtetit në Tiranë, në vitin 1945, në *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* ed., Albert Rakipi (Tiranë, AIIS, 2013), 382.
[847] Albert Rakipi, "Një Hartë e Marrëdhënieve Ndërkombëtare të Shqipërisë," në *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* (Tiranë, AIIS, 2013), 6.
[848] Georges Castellan, *Histori e Ballkanit,* (Shtëpia Botuese Çabej: Tiranë, 1991), 397.
[849] Ledia Dushku, "Marrëdhëniet Shqiptaro-Greke Mars-Shtator 1914,*"* në *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* ed., Albert Rakipi, (Tiranë, AIIS, 2013), 19.

Shqipërisë u zgjat deri në vitin 1925, dhe mendohet se mënyra e ndarjes së tyre ka qenë shkaku kryesor i lindjes së irredentizmit shqiptar[850].

Në dhjetor të vitit 1913, pas shumë vështirësish, Fuqitë e Mëdha ranë dakord për vendosjen në fronin e Principatës Shqiptare të princit Wilhelm von Wied (1876-1945). Princi mbërriti në Durrës më 7 mars 1914, me një luftëanije austro-hungareze, e shoqëruar nga njësi të flotës italiane, angleze e franceze. Qeveria shqiptare e sapokrijuar nën drejtimin e princit hungarez, shumë shpejt u përball me sfida thelbësore të rëndësisë kombëtare. Problemi kryesor kishte të bënte me kufijtë territorialë të shtetit të ri shqiptar, përcaktimi i të cilëve iu besua një Komisioni Ndërkombëtar, që bazuar në direktivat e Fuqive të Mëdha hartoi në dhjetor 1913 Protokollin e Firences. Megjithatë, edhe pse shteti shqiptar u njoh dhe u pranua nga shtetet europiano-perëndimore, vija e saj kufitare ndërshtetërore u kundërshtua fuqishëm nga qeveria greke dhe ajo jugosllave. Kryeministri Venizellos në atë periudhë nxiti një lëvizje të armatosur në krahinat jugore shqiptare, të cilat ndikuan në formimin e një qeverie të përkohshme të Epirit të Veriut nën drejtimin e J. Zografos me qendër në Gjirokastër. Princi pranoi të hynte në bisedime me qeverinë e Zografos dhe, sipas Protokollit të Korfuzit (1914), i njohu autonominë relative krahinës ku greqishtja kishte qenë, bashkë me shqipen, gjuha e administratës dhe e shkollës. Në prag të Luftës së Parë Botërore, duke marrë në konsideratë kryengritjet e fshtarësisë shqiptare, terrorizimin që ushtronin bandat greke mbi popullsinë shqiptare në jug, largimin e ekspertëve ndërkombëtarë nga Shqipëria, si dhe problemet e mëdha financiare në vend, Princ Vidi u largua nga Shqipëria më 13 shtator 1914[851].

Pavarësisht këtyre zhvillimeve të rëndësishme dhe njëkohësisht të trazuara lidhur me formimin e shtetit shqiptar, për kufijtë e njohur territorialë të Shqipërisë u shfaq një tjetër kërcënim në vitin 1915. Këtë radhë hapësirat dhe kufijtë detarë ishin në qendër të betejave të ashpra detare midis shteteve të ndryshme europiane dhe atyre ballkanike. Gjatë këtyre operacioneve ushtarake rrezikoheshin kufijtë dhe hapësirat detare shqiptare, që sipas vendimeve të Konferencës së Londrës, dhe të drejtës ndërkombëtare zakonore të detit i përkisnin Shqipërisë. Ky rrezik u pasqyrua kryesisht gjatë zhvillimit të betejave detare mes marinës austriake dhe elementeve të marinës britanike, franceze dhe italiane gjatë Luftës së Parë Botërore. Beteja detare e Durrësit, e zhvilluar brenda kufijve të njohur detarë shqiptarë, në afërsi të brigjeve të këtij qyteti, ndodhi pikërisht në mes të datave 28 dhe 29 dhjetor 1915[852]. Kjo betejë detare mes forcave ushtarake të Bllokut të Antantës dhe asaj austriake, u zhvillua në sfondin e një manovre të gjerë ushtarake mes trupave austro-hungareze dhe ushtrive të bllokut kundërshtar, të cilat kishin si qëllim shpëtimin e trupave serbe nga asgjësimi. Konflikti i armatosur detar u zhvillua në kuadër të teatrit të luftimeve të vitit 1914, periudhë kur Austro-Hungaria kishte pushtuar Serbinë. Ofensiva ushtarake austriake e detyroi ushtrinë serbe të tërhiqej në panik të plotë duke ndërmarrë një marshim dy mujor përmes Kosovës, Malit të Zi, dhe Shqipërisë drejt Durrësit, nga ku arritën me shumë vështirësi të evakuohen nga aleatët e Antantës[853].

Marshimi i ushtrisë serbe në Shqipëri kishte ardhur si pasojë e shtojcës sekrete të Traktatit të Aleancës Bullgaro-Serbe të 29 shkurtit 1912, në të cilën Serbisë i njihej e drejta për një dalje detare në Adriatik. Duke u mbështetur në dispozitën e mësipërme të Traktatit, më 15 nëntor 1912 trupat serbe mësynë Lezhën dhe

[850] Castellan, *Histori e Ballkanit,* 397.
[851] Castellan, *Histori e Ballkanit,* 397-99.
[852] Dusan T.Batakoviç, "Serbian Govermment and Essad Pasha Toptani," i cituar në Gjiri i Durrësit, Si u Shkatërruan Katër Flora Detare, Dossier, *Gazeta Shekulli* 06 Janar 2014, 16-17.
[853] Batakoviç, "Serbian Govermment and Essad Pasha Toptani," 16-17.

gradualisht arritën të pushtojnë të gjithë Shqipërinë Veriore, deri në Tiranë e Durrës[854]. Megjithatë, më 20 dhjetor 1912 Konferenca e Ambasadorëve në Londër mori vendimin për krijimin e një Shqipërie autonome, duke i njohur Serbisë vetëm një dalje tregtare në Adriatik dhe përfshirjen e Shkodrës së pushtuar nga malezezët në shtetin e ri shqiptar. Ndikimin kryesor drejt këtij vendimi e kishte dhënë Austro-Hungaria dhe Italia, të cilat kundërshtonin fuqizimin e shteteve sllave në Ballkan[855]. Në vitin 1913, duket se Shqipëria e saponjohur ndërkombëtarisht si shtet i pavarur, konsiderohej i vetmi aleat i Austro-Hungarisë kundër imperializmit italian dhe pansllavizmit[856]. Kjo situatë ishte krijuar si pasojë e mënjanimit të Austro-Hungarisë nga Gjermania dhe Italia, si dhe nga hegjemonia e Rusisë në Europën Lindore në atë periudhë, e cila solli si rezultat përqëndrimin e politikës të jashtme të Monarkisë Habsburge në Gadishullin Ballkanik[857].

Duke iu referuar zhvillimeve shqiptare, nën presionin e fuqive të mëdha europiane, Serbia u tërhoq përkohësisht nga pushtimi i Shqipërisë dhe dalja në Adriatik. Megjithatë, Pakti i Londrës i nënshkruar më 26 Prill 1915 mes Francës, Britanisë së Madhe, Rusisë dhe Italisë, në nenin 5 shprehej se katër fuqitë aleate do t'ia kalojnë territoret bregdetare shqiptare të Adriatikut Kroacisë, Malit të Zi dhe Serbisë, duke e ndarë Shqipërinë e sapokrijuar nga Konferenca e Londrës[858]. Mbështetur në këtë traktat, Serbia gjatë Luftës së Parë Botërore ndërhyri ushtarakisht në territoret shqiptare duke pushtuar një pjesë të qyteteve bregdetare të Shqipërisë së veriut. Kjo situatë nuk mund të tolerohej nga Autro-Hungaria, e cila në kuadër të dobësimit të hegjemonisë ruse dhe të vendeve të tjera të Antantës në Ballkan ndërmori një ofensivë ushtarake kundër Serbisë.

Bllokada detare e flotës austriake në qytetet e Shëngjinit, Durrësit dhe Vlorës, e zhvilluar në ujërat shumë pranë bregdetit shqiptar me qëllimin kryesor për të parandaluar evakuimin e trupave serbe nga Durrësi, u ndërmor pikërisht për arritjen e objektivave të mësipërm. Ky konflikt detar solli një ndikim të madh në teatrin dhe rezultatet e luftës. Kronologjia e këtyre veprimtarive luftarake filloi në 23 nëntor 1915, kur në hapësirat detare midis Brindisit dhe Durrësit anija ushtarake austriake "*Helgoland*" fundosi një anije të flotës italiane dhe avulloren italiane *"Palatine"*. Ngjarjet vazhduan edhe të nesërmen, ku avullorja franceze *"Harmonic"* u godit nga një nëndetëse austriake në portin e Shëngjinit dhe iu nënshtrua bombardimit ajror nga avionë ushtarakë. Situata luftarake u përkeqësua më tepër kur në fillim të dhjetorit 1915 Italia vendosi të dërgojë trupa ushtarake në Shqipëri. Këto trupa u nisën nga Porti i Tarantos më 2 dhjetor 1915 me anijen ushtarake *"Mbreti Umberto"* dhe destrojerin *"Intrepid",* të cilat gjatë hyrjes në gjirin e Vlorës ndeshën në mina detare dhe si pasojë u shkatërruan. Më 5 dhjetor një flotilje austriake, e kryesuar nga luftanija *"Novara",* bombardoi Shëngjinin duke fundosur dy anije italiane dhe një greke. Në të njëjtën ditë u fundos dhe nëndetësja franceze *Fresnel,* e cila po patrullonte në gjirin e Drinit dhe derdhjen e Bunës[859].

---

[854] Ivo Andriç, "Konflikti Ballkanik dhe Shqipëria," në *Rruga Shqiptare e Modernizimit: Ngjarje, Klasa Politike, Njerëz dhe Marrëdhënie Ndërkombëtare,* eds., K. Bajraba and A. Gasparini (ISIG, 2001), 155.

[855] Andriç, "Konflikti Ballkanik dhe Shqipëria," 156.

[856] Kurt Gostentschnigg, "Qëndrimet e Austro-Hungarisë ndaj Lëvizjes Kombëtare Shqiptare në kontekstin e marrëdhënieve të përgjithshme austro-shqiptare," në *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* ed., Albert Rakipi (Tiranë, AIIS, 2013), 10-11.

[857] Gostentschnigg, "Qëndrimet e Austro-Hungarisë ndaj Lëvizjes Kombëtare Shqiptare në kontekstin e marrëdhënieve të përgjithshme austro-shqiptare," 10.

[858] Andriç, "Konflikti Ballkanik dhe Shqipëria," 156.

[859] Batakoviç, "Serbian Govermment and Essad Pasha Toptani," 16-17.

Nga ana tjetër, më 28 dhjetor, kur nga vendkomanda e forcave detare austriake në Kotor (Mali i Zi) u zbulua që në brigjet e Durrësit disa anije ushtarake italiane po zbarkonin furnizime për ushtrinë serbe ndërkohë që dy anije të tjera ishin në patrullim, komandanti austriak urdhëroi kryqëzorin *"Helgoland"* dhe katër anije ushtarake të klasit *"Tatra"* për të kryer një sulm detar në gjirin e Durrësit, me qëllim kapjen në befasi dhe shkatërrimin e anijeve armike. Në mesnatën e të njëjtës datë, *"Helgoland"* së bashku me anijet e tjera lundruan nga porti i Kotorrit në drejtim të Durrësit. Gjatë lundrimit të tyre anijet austriake ndeshën në nëndetësen franceze *"Monge",* e cila si pasojë e sulmeve me mina thellësie u shkatërrua dhe u fundos. Anija *"Helgoland"* dhe pesë anijet e tjera që e shoqëronin u drejtuan drejt brigjeve shqiptare në jug të Durrësit, ku fundosën një avullore dhe bombarduan vijën e fortifikuar ushtarake[860]. Këto operacione detare në kuadër të teatrit të luftimeve të Luftës së Parë Botërore, zhvilloheshin në ujërat kombëtare të shtetit shqiptar, të cilat sipas vendimeve të Konferencës së Londrës dhe të drejtës ndërkombëtare zakonore të detit që mbizotëronte në atë kohë i përkisinin Shqipërisë.

Pozita e rëndësishme gjeopolitike që përfaqësonte për fuqitë e mëdha europiane Ballkani Perëndimor, si dhe interesat eskpansioniste të Serbisë, Bullgarisë dhe Greqisë ndaj territoreve shqiptare, mund të konsideroheshin disa prej arsyeve kryesore që ndikuan mbi zhvillimin e këtyre përplasjeve ushtarake në ujërat bregdetare shqiptare. Austria në përpjekje për të penguar Serbinë, dhe normalisht Rusinë, për të pushtuar territore që i lejonin dalje strategjike në hapësirat detare të Adriatikut, ndërmori një fushatë të tillë ushtarake detare kundër Italisë, Francës, Greqisë dhe Britanisë së Madhe, të cilat me forcat e tyre detare të pozicionuara në brigjet e Durrësit, Shëngjinit dhe Vlorës, mbështesnin ushtrinë serbe gjatë ofensivës ushtarake kundër territoreve shqiptare. Ky konflikt i armatosur ndërkombëtar me natyrë detare, i zhvilluar në ujërat bregdetare të Shqipërisë, ishte në kundërshtim me të drejtën ndërkombëtare zakonore të detit që mbizotëronte gjatë asaj periudhe, për arsye se shteti shqiptar dhe kufijtë e tij detarë ishin të përcaktuar dhe të sanksionuar nga një konferencë ndërkombëtare me pjesëmarrje të shteteve më të fuqishme të sistemit ndërkombëtar, pra shteti shqiptar mund të konsiderohej i njohur ndërkombëtarisht. Në këtë kontekst, vendimi i Konferencës së Londrës merr një rëndësi të veçantë për arsye se mund të shërbejë si një akt njohjeje ndërkombëtare të shtetit shqiptar, i cili lindi më 12 nëntor 1912. Njohja ndërkombëtare e Shqipërisë duhet të konsiderohet e përfunduar në vitin 1913, para Luftës së Parë Botërore[861]. Këtë nuk mund ta ndryshonin ngjarjet që ndodhën gjatë kësaj lufte, siç ishte edhe konflikti ushtarak pranë brigjeve të Durrësit, në ujërat kombëtare të Shqipërisë.

Megjithëse territori i Shqipërisë gjatë kësaj periudhe u fragmentizua dhe u pushtua nga forcat ushtarake të Italisë, Austro-Hungarisë, Serbisë, Greqisë dhe Francës, bazuar në marrëveshjen e fshehtë të Traktatit të Londrës të vitit 1915, përsëri vendimi i aktit të njohjes ndërkombëtare të shtetit shqiptar i vitit 1913 nuk mund të zhvleftësohet. Këto vendime edhe pse u shkelën nga disa shtete, nuk mund të anuloheshin, dhe rrjedhimisht nuk e humbën fuqinë e tyre juridike[862]. Këtë tezë e mbështet vendimi i Lidhjes së Kombeve i vitit 1920 për pranimin e Shqipërisë në këtë organizatë, i mbështetur gjithashtu në doktrinën e të drejtës ndërkombëtare sipas të cilës vendimi i pranimit të një shteti në Lidhjen e Kombeve atëherë, dhe në OKB në ditët e sotme, shihet si një akt njohjeje kolektive e shtetit të pranuar nga ana e shteteve

[860] Batakoviç, "Serbian Govermment and Essad Pasha Toptani," 16-17.
[861] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 180.
[862] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 180.

anëtare të këtyre organizatave[863]. Pavarësia e Shqipërisë nga jashtë mund të konsiderohet një koncept relativ. Në varësi të rrethanave, pavarësia e Shqipërisë mund të ketë qenë subjekt i kufizimeve të ndryshme apo pushtimeve të përkohshme, por që gjithsesi në gjirin e bashkësisë ndërkombëtare ajo vështrohet si një shtet i pavarur dhe sovran[864]. Në këndvështrimin e të drejtës të detit, bregdeti dhe ujërat territoriale shqiptare nuk janë serbe, malezeze, greke, italiane apo angleze, por janë nën sovranitetin e plotë të Shqipërisë si një shtet i pavarur. Edhe vendimi i Konferencës së Ambasadorëve i vitit 1921, i cili u referohet shprehimisht vendimeve të vitit 1913 lidhur me pranimin dhe njohjen e Shqipërisë, është një tjetër argument që bashkë me aktin e pranimit të saj në Lidhjen e Kombeve janë një ripohim i njohjes ndërkombëtare të shtetit shqiptar[865].

Rrjedhimisht, mbështetur në të drejtën ndërkombëtare zakonore të detit, çdo shteti bregdetar të njohur nga shtetet e tjera të sistemit ndërkombëtar, i lejohej të zotëronte një hapësirë detare kombëtare me shtrirje deri në 6 milje detare, që fillonte nga brezi bregdetar në drejtim të detit të hapur. Për më tepër, Komisioni Ndërkombëtar mbi delimitimin e kufijve territorialë të Shqipërisë, me anë të Protokollit të Firences (1913), kishte përcaktuar edhe vijën kufitare detare të shtetit të ri shqiptar, veçanërisht me Greqinë dhe Malin e Zi. Kjo situatë juridike nënkuptonte se betejat detare midis Austrisë dhe Italisë, Greqisë, Francës dhe Britanisë së Madhe, ishin zhvilluar brenda hapësirës detare kombëtare të Shqipërisë të sanksionuar nga e drejta ndërkombëtare zakonore e detit, bazuar në vendimet e njohjes të shtetit shqiptar në Konferencën e Londrës (1913).

Pavarësisht se këto beteja detare të Luftës së Parë Botërore ndodhën në territorin e Shqipërisë, të përcaktuar juridikisht nga vendimet e Konferencës së Londrës të vitit 1913, zhvillimet e kësaj periudhe nuk kishin si aktor kryesor faktorin shqiptar, por Fuqitë e Mëdha dhe shtetet ballkanike. Megjithatë, zhvillimet ushtarake në ujërat kombëtare të Shqipërisë, të saksionuara nga e drejta ndërkombëtare zakonore, treguan pafuqinë e faktorit shqiptar dhe përfaqësuesve të shtetit shqiptar të asaj kohe për të mbrojtur apo qoftë edhe për të protestuar mbi dhunimin e kufijve kombëtarë detarë. Për më tepër, nuk rezulton të ketë patur përpjekje serioze nga autoritetet kombëtare apo lokale shqiptare për të negociuar me shtetet e bllokut të Antantës apo Austrisë lidhur me mospërdorimin e territorit shqiptar si fushëbetejë mes forcave përkatëse detare. Këto konflikte ushtarake nxorën në dritë edhe marrëdhëniet konfliktuale ndërshtetërore mes fuqive të mëdha europiane, si dhe midis shteteve ballkanike përsa i përket zotërimit të territoreve shqiptare, të cilat pasqyronin një rëndësi të madhe strategjike dhe gjeopolitike. Një nga shtetet ndërluftuese në këto beteja detare ishte dhe Greqia, e cila për shkak të interesave të saj e kundërshtonte fuqishëm sanksionimin e kufijve detarë dhe tokësorë shqiptar.

Pas përfundimit të Luftës së Parë Botërore dhe konflikteve të armatosura mes shteteve rajonale të Ballkanit në vitet 1920, shteti shqiptar me 1 shtator 1928 u shndërrua në mbretëri demokratike parlamentare dhe të trashëgueshme, duke e bërë Zogun mbret të shqiptarëve, Zogu i I (1928-1939)[866]. Synimet dhe politikat hegjemoniste të Italisë fashiste për të pushtuar dhe kolonizuar territore me rëndësi ekonomike dhe strategjike gjatë kësaj kohe, u drejtuan nga shteti i brishtë shqiptar, i cili nën Zogun I kishte filluar të rimëkëmbte ekonominë dhe të ngrinte ushtrinë dhe flotën detare për të siguruar ruajtjen e kufijve territorialë të sanksionuara nga

[863] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 180.
[864] Andriç, "Konflikti Ballkanik dhe Shqipëria," 162.
[865] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 180.
[866] Castellan, *Histori e Ballkanit*, 453.

Konferenca e Londrës e vitit 1913[867]. Në mënyrë të vazhdueshme Zogu u përpoq të rezistonte kundër interesave ekspansioniste të Italisë dhe, më 1932, ai ktheu mbrapsht misionin ushtarak të gjeneral Parianit. Megjithatë, mbërritja në ujërat bregdetare të Durrësit të 22 luftanijeve italiane u dha fund këtyre përpjekjeve kundërshtuese. Në 7 prill 1939, 30 mijë ushtarë, të paraprirë nga një bombardim i rreptë, u zbarkuan në Shëngjin, Durrës, Vlorë, Sarandë, duke u ndeshur me rezistenca lokale të xhandarmërisë dhe forcave detare shqiptare që u thyen shpejt[868].

Përfshirja e Shqipërisë në bllokun e vendeve fituese në Luftën e Dytë Botërore ndikoi drejt mundësisë të një zhvillimi të pavarur dhe demokratik të shtetit shqiptar gjatë asaj periudhe. Pavarësisht kësaj, vendosja e regjimit komunist, i papajtueshëm me atë demokratik, si dhe rrethanat ndërkombëtare, ndryshimi i kursit të shteteve aleate, ndarja e zonave të ndikimit dhe fillimi i Luftës së Ftohtë do të kishin, pa dyshim, ndikimin e tyre në pozitën ndërkombëtare të Shqipërisë dhe në qëndrimet ndaj saj[869]. Dyshimet ndaj regjimit komunist që u vendos në Shqipëri do të pasqyroheshin menjëherë në qëndrimin e Fuqive të Mëdha dhe të organizmave ndërkombëtare, në të cilat do të shqyrtoheshin e do të vendoseshin problemet e rregullimit të Europës së pas luftës. Kështu, përfundimi i Luftës së Dytë Botërore në kuadër të zhvillimeve ballkanike, ndër të cilat edhe instalimi i regjimit komunist në Shqipëri, ndihmoi në formimin e një konfiguracioni të ri gjeopolitik në Ballkan, duke ndikuar dukshëm edhe në marrëdhëniet e Shqipërisë, jo vetëm me shtete fqinje, por edhe me shtetet e tjera të sistemit ndërkombëtar[870].

Si pasojë e këtyre zhvillimeve, Shqipëria detyrimisht ishte në qendër të izolimit, akuzave dhe incidenteve të kryera nga shtete të ndyshme, të cilat vepronin në kuadër të politikave të aleancave ndërshtetërore që përfaqësonin dhe interesave të tyre kombëtare. Gjatë viteve 1945-1985, mendohet të jenë zhvilluar një numër i konsiderueshëm incidentesh të natyrës detare kundër sovranitetit të Shqipërisë. Një prej shteteve perëndimore me të cilin Shqipëria është karakterizuar tradicionalisht nga marrëdhënie ndërshtetërore problematike ishte dhe Italia. Qysh prej shpërbërjes së Perandorisë Otomane, Italia filloi të ndiqte një politikë agresive për të kontrolluar politikisht Shqipërinë, e cila kishte për qëllim themelor kolonializimin dhe aneksimin e territoreve shqiptare[871]. Këto politika hegjemoniste vazhduan me nënshkrimin nga shteti italian të Paktit të Londrës (1915); ushtrimin e sovranitetit mbi krahinën e Vlorës dhe ishullin e Sazanit në vitet 1919-1920, dhe pushtimin e Shqipërisë nga Italia fashiste në fillim të vitit 1939. Politika agresive e shtetit italian u shfaq edhe pas pavarësisë së Shqipërisë në përfundim të Luftës së Dytë Botërore, kur Italia u përpoq të ushtronte sovranitet mbi ishullin e Sazanit, i cili ishte një territor shqiptar brenda ujërave territoriale shqiptare, të sanksionuara nga vendimet e Konferencës së Londrës në 1913. Kjo situatë u konstatua që prej zhvillimit të Konferencës së Paqes (1919), në të cilën shteti italian zyrtarizoi kërkesën e tij mbi sovranitetin e Sazanit. Megjithatë, në fund të vitit 1944, ishulli i Sazanit u çlirua duke u rikthyer nën sovranitetin shqiptar[872]. Çështja mbi sovranitetin e Sazanit, nuk konsiderohej thjesht një pushtim

[867] Peter Tase, "Italia dhe Shqipëria: Aleancat Politike dhe Ekonomike dhe Pushtimi Italian më 7 Prill 1939," *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, ed., Albert Rakipi (Tiranë, AIIS, 2013), 154-158.
[868] Castellan, *Histori e Ballkanit*, 453.
[869] Xhelal Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV: Shqiptarët Gjatë Luftës së Dytë Botërore dhe Pas Saj 1939-1990*, (Botimet Toena: Tiranë, 2009), 231.
[870] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 231.
[871] Tase, "Italia dhe Shqipëria: Aleancat Politike dhe Ekonomike dhe Pushtimi Italian më 7 Prill 1939,"157.
[872] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI*, 76.

territoresh, por kishte të bënte më shumë me qëllimin dhe interesat kolonialistë të Italisë mbi Shqipërinë dhe territorin shqiptar.

Rrjedhimisht, marrëdhëniet e qeverisë shqiptare me qeveritë italiane të pasluftës mbetën të ftohta dhe të tensionuara, jo vetëm për shkak të problemeve të trashëguara e të pazgjidhura të kohës së luftës, por dhe të atyre që u krijuan në kuadrin e nënshkrimit të Traktatit të Paqes. Imperializmi fashist italian kundër Shqipërisë, i shfaqur kryesisht gjatë periudhës së supremacisë së këtij shteti në Shqipëri ndërmjet dy luftërave botërore, ishte ndër shkaqet themelore që ushtronte ndikim në marrdhëniet e tensionuara mes Romës dhe Tiranës pas luftës[873]. Pas aderimit të Shqipërisë në Traktatin e Paqes me Italinë, në fund të vitit 1947, qeveria italiane kërkoi vendosjen e marrëdhënieve diplomatike, por qeveria shqiptare refuzoi në mënyrë sistematike dhe e kushtëzoi vendosjen e tyre me shlyerjen e detyrimeve që rridhnin nga Traktati i Paqes[874]. Marrëdhëniet diplomatike mes dy vendeve u rivendosën më 2 maj 1947, por vetëm më 1954 u arrit një marrëveshje ndërshtetërore që shënonte rifillimin e dialogut[875]. Gjithsesi, Traktati i Paqes me Italinë ishte pikërisht ai që sanksionoi juridikisht sovranitetin e plotë të Shqipërisë mbi ishullin e Sazanit[876]. Traktati i Paqes me Italinë e me vendet e tjera ish-aleate të Gjermanisë, i nënshkruar më 10 shkurt 1947 në Paris, përmbante disa nene për Shqipërinë, ndër të cilat neni 27, i cili e detyronte Italinë të respektonte pavarësinë e Shqipërisë, dhe neni 28 që i kërkonte që t'i kthente asaj, nën sovranitet të plotë, ishullin e Sazanit[877].

Marrëdhëniet italo-shqiptare pas viteve 1980, dhe veçanërisht pas kolapsit të regjmit totalitar në Shqipëri, janë karakterizuar si miqësore, pozitive dhe përgjithësisht konstruktive. Italia ka ofruar një asistencë të konsiderueshme ligjore, ekonomike dhe teknike për fushën e detarisë shqiptare, si dhe për ekonominë shqiptare në përgjithësi. Gjatë kësaj kohe, janë nënshkruar një numër i madh traktatesh dypalëshe të natyrës detare, siç është marrëveshja e vitit 1992 midis Shqipërisë dhe Italisë për përcaktimin e shelfit kontinental ndërmjet dy shteteve, si dhe marrëveshja e vitit 1998 mbi vendosjen e forcave detare dhe rojes bregdetare italiane në ishullin e Sazanit, të cilat në bashkëpunim me autoritetet shqiptare kanë kontribuar drejt neutralizmit të kontrabandës së armëve, trafikut të drogës dhe emigracionit të paligjshëm detar në Ngushticën e Otrantos. Kanë qenë pikërisht këto fenomene të natyrës kriminale detare të cilat kanë krijuar dekadat e fundit një problematikë serioze për zhvillimin normal të marrëdhënieve ndërshtetërore italo-shqiptare. Ndihma italiane është fokusuar edhe në dhurimin e disa pajisjeve dhe mjeteve detare për ministrinë shqiptare të mbrojtes, dhe instalimin e sistemeve elektronike dhe satelitore të vëzhgimit bregdetar. Një pjesë e oficerëve të forcave detare shqiptare janë trajnuar dhe vazhdojnë të arsimohen në Itali. Nga ana tjetër, gjatë kësaj periudhe, incidenti i fundosjes në ujërat ndërkombëtare të anijes ushtarake shqiptare me refugjatë në bord *Katëri i Radës* në vitin 1997, si pasojë e manovrimit të gabuar të fregatës italiane *Sibilla*, shkaktoi fërkime diplomatike në marrëdhëniet mes dy vendeve. Përdorimi i forcës nga anija ushtarake italiane kundër një anijeje me refugjatë shqiptarë në ujërat ndërkombëtare, ishte në kundërshtim të plotë me të

[873] Georg Meyr, "Roli i Italisë, Ndërmjet Historisë dhe Gjeografisë," në *Rruga Shqiptare e Modernizimit: Ngjarje, Klasa Politike, Njerëz dhe Marrëdhënie Ndërkombëtare*, eds., K. Bajraba & A. Gasparini (ISIG, 2001), 228.
[874] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 239-40.
[875] Meyr, "Roli i Italisë, Ndërmjet Historisë dhe Gjeografisë," 228.
[876] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 233.
[877] Traktati i Paqes me Italinë i 10 shkurtit 1947, Seksioni i V-të, Neni 27 dhe 28.

drejtën e detit[878], si dhe me të drejtën ndërkombëtare në përgjithësi[879]. Çështja konkrete u amortizua për shkak të seriozitetit të autoriteteve italiane për ta zgjidhur këtë problematikë në mënyrë ligjore.

Marrëdhëniet shqiptaro-greke pas njohjes së shtetit shqiptar në vitin 1913, dhe veçanërisht pas përfundimit të Luftës së Dytë Botërore, do të mbeteshin të tensionuara për shumë dekada, jo vetëm për shkak të problemeve të trashguara para lufte, por dhe nga rrethanat e tensionet e krijuara në mes të dy vendeve në kuadër të Traktatit të Paqes[880]. Konfliktet ndërshtetërore të natyrës detare filluan që në vitin 1912, kur një flotë ushtarake greke bombardoi Vlorën në 3 Dhjetor, në të njëjtën ditë që një armpushim i përgjithshëm u nënshkrua nën ndikimin e Fuqive të Mëdha[881]. Konfliktualiteti mes dy vendeve ka qenë prezent gjatë gjithë periudhave të mëvonshme. Në këtë situatë të ndërlikuar politike do ushtronin ndikimin e tyre regjimet e ndryshme qeverisëse, pretendimet e Greqisë për Shqipërinë e Jugut, dëbimi i popullsisë çame nga Çamëria dhe probleme të tjera. Njohja e qeverisë shqiptare u kundështua ashpër nga shteti grek kryesisht për arsye se ky akt juridiko-politik forconte pozitat ndërkombëtare të Shqipërisë dhe pengonte realizimin e synimeve të vjetra ndaj saj. Për këtë arsye, Greqia ishte ndër shtetet që kundërshtuan me forcë pranimin e Shqipërisë në Konferencën Themeluese të OKB-së dhe njohjen e qeverisë shqiptare. Në vazhdën e refuzimit të njohjes së shtetit shqiptar, Greqia ndoqi një politikë të natyrës agresive në kufirin detar dhe tokësor me Shqipërinë[882].

Një prej rasteve ku pasqyrohen synimet e shtetit grek kundër integritetit territorial të Shqipërisë, ka qenë edhe incidenti ndërshtetëror i karakterit detar i vitit 1948. Menjëherë pas çlirimit, ndaj shtetit shqiptar Greqia realizoi një luftë të ftohtë, e cila u karakterizua jo vetëm nga presione politike dhe ekonomike por edhe nga tensione të ndryshme të natyrës ushtarake. Si rrjedhojë, nuk mendohet të kenë qenë rastësore incidentet që kryeshin ndaj saj gjatë viteve 1945-1946 e në vazhdim në kufirin tokësor, detar dhe ajror. Në këtë këndvështrim, anije ushtarake greke, në dhjetor të vitit 1948, në kundërshtim me legjislacionin detar shqiptar dhe të drejtën ndërkombëtare, u drejtuan për në gjirin e Vunoit, brenda ujërave territoriale shqiptare, duke u afruar 100-150 metra larg bregut. Pas vëzhgimit të situatës detare, anija greke lëshoi mjete të armatosura detare me ushtarë që u afruan pa zhurmë drejt bregdetit shqiptar. Megjithatë, e ndodhur nën goditjet e anijeve të flotës shqiptare anija ushtarake greke u largua me shpejtësi drejt ujërave territoriale greke[883]. Ky incident ndërshtetëror aktivizoi të gjitha mekanizmat ushtarake dhe diplomatike të Shqipërisë, e cila mori masa për mbrojtjen e vijës kufitare detare dhe protestoi botërisht kundër shkeljes së ujërave territoriale nga grekët. Si pasojë e këtyre incidenteve detare marrëdhëniet e tensionuara greko-shqiptare u përkeqësuan më tej.

Kufiri greko-shqiptar, sikurse kanë treguar edhe tensionet diplomatike mes këtyre shteteve gjatë viteve 1990-1994 dhe 2009-2014, historikisht ruan një problematikë të tijën të veçantë. Ky tension mendohet të jetë i lidhur me vetë procesin e ndërtimit të këtij kufiri, i cili në kundërshtim nga çështja shqiptare në tërësi që u zgjidh politikisht dhe ushtarakisht, ishte subjekt i një sërë tratativash komplekse ndërkombëtare. Përcaktimi i kufirit ndërshtetëror greko-shqiptar, duke filluar nga

[878] UN, *United Nations Convention of the Law of the Sea*, 1982, Neni 87, 89, 94, 95 dhe 98.
[879] UN, *Convention and Protocol Relating to the Status on Refugies*, 1963, Neni 11 dhe 33.
[880] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 240.
[881] The Geographer Office of the Geographer Bureau of Intelligence and Research, *International Boundary Study, No. 113: Albania – Greece Boundary*, (USA, August 18, 1971), 4.
[882] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 240.
[883] Kristaq Çito, "Gjurmë Heroizmi në Përballimin e Provokacioneve," *Bijtë e Detit*, Shkurt 2006, 1.

Protokolli i Firences, mendohet të jetë i lidhur jo vetëm me interesat e shteteve konkrete ndërkufitare por njëkohësisht edhe me stabilitetin, interesat dhe marrëdhëniet mes fuqive të mëdha europiane[884]. Gjithsesi, duhet pranuar se tradicionalisht problematika e delimitimit të kufirit mes dy shteteve, duke përfshirë edhe kufijtë e kontestuar detarë, ka ardhur si pasojë e aspiratave greke mbi territorin dhe popullsinë ortodokse të Shqipërisë së Jugut, dhe kërkesave të Shqipërisë mbi të drejtat e popullsisë çame dhe të pronave të tyre në Çamëri. Veçanërisht për kufijtë detarë, këtu nuk duhen nënvlerësuar interesat e mëdha ekonomike që vijnë nga shfrytëzimi i pasurive natyrore që gjenden në zonat e kontestuara detare në detin Jon.

Gjatë viteve 1990-2000 konkurrenca mbi burimet natyrore të detit, të cilat tashmë konsiderohen të rezaurueshme, ka rezultuar në incidente të vogla mes Shqipërisë dhe Greqisë. Për më tepër, në rajonin e Kanalit të Korfuzit, që konsiderohet një hapësirë detare e kontestuar për Greqinë por jo për Shqipërinë, anijet e peshkimit me flamur shqiptar gjatë aktivitetit të tyre shpesh janë bërë objekt i sulmeve nga anije ushtarake greke. Nga ana tjetër, anijet e huaja të peshkimit kanë lundruar drejt ujërave territoriale apo ZEE-së (të papërcaktuar) të Shqipërisë për të shfrytëzuar burimet e gjalla detare. Këto incidente të natyrës detare kanë krijuar tensione midis Shqipërisë dhe Greqisë, të cilat gjatë viteve 1990-2000 kanë përfunduar deri në përdorimin sporadik të armëve të zjarrit nga forca detare të sigurisë greke kundër anijeve shqiptare të peshkimit. Gjatë mesit të viteve 2000, anijet shqiptare të peshkimit në rajonin detar të Sarandës janë qëlluar shpeshherë nga mjetet detare të policisë kufitare greke, duke vënë në gatishmëri instanca të larta qeveritare, të cilat kanë sjellë dhe përkeqësimin e përkohëshëm të marrëdhënieve me Greqinë. Këto konflikte kanë ardhur si pasojë e paqartësisë dhe vakumit ligjor që karakterizon legjislacionin detar shqiptar lidhur me zonat detare.

Një tjetër tension diplomatik, ka ndodhur gjatë stërvitjes ndërkombëtare detare "Adriatic Engagement 2004", të zhvilluar brenda ujërave të brendshme shqiptare në Gjirin e Vlorës, ku anija ushtarake greke refuzoi kërkesën e autoriteteve shqiptare, të mbështetur në aktet ligjore në fuqi[885], si dhe UNCLOS-in[886], për të ngritur flamurin shtetëror shqiptar gjatë qëndrimit të saj në ujërat e brendshme të Shqipërisë. Në këtë mosmarrëveshje sensitive u përfshinë ministritë përkatëse të mbrojtjes, duke e detyruar anijen greke të zbatonte legjislacionin shqiptar lidhur me respektimin e flamurit shtetëror. Pavarësisht këtyre zhvillimeve negative, marrëdhëniet ndërshtetërore mes dy vendeve kanë pasur tendencën e përmirësimit gjatë viteve të fundit. Bashkëpunimi ndërshtetëror është pasqyruar edhe në Ligjin Nr.8539, datë 21.10.1999 "Për ratifikimin e Protokollit për Zgjatjen e Vlefshmërisë së Protokollit të Bashkëpunimit mes Ministrisë së Rendit Publik të RSH-së dhe Ministrisë së Marinës Tregtare të Greqisë për Patrullimin e Përbashkët nga Policia Kufitare dhe Trupave Greke të Mbrojtjes së Limanëve për një Mbrojtje më të Frytshme të Kufirit Bregdetar ndërmjet dy Vendeve". Është interesant fakti që edhe më shpejt në kohë, kur mes shteteve ekzistonte një frymë konfliktuale ka pasur mirëkuptim për çështje të caktuara. Kjo situatë u pasqyrua gjatë çminimit të Kanalit të Korfuzit sipas një marrëveshje të përbashkët greko-shqiptare të vitit 1958.

Çështja e marrëdhënieve ndërshtetërore të Shqipërisë me Federatën Jugosllave rezultoi më i ndërlikuar dhe i vështirë sesa në rastin e relatave të shtetit shqiptar me

[884] Laurie Kain Hart, "Një Histori e Marrëdhënieve Greko-Shqiptare," në *Rruga Shqiptare e Modernizimit: Ngjarje, Klasa Politike, Njerëz dhe Marrëdhënie Ndërkombëtare*, eds., K. Bajraba & A. Gasparini (Shtëpia Botuese Gorizia, 2001), 179.
[885] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 331.
[886] UN, *United Nations Convention of the Law of the Sea*, Neni 30.

Greqinë apo Italinë. Kjo situatë ka mbizotëruar që prej krjimit për herë të parë të shtetit shqiptar. Më 20 dhjetor 1912, Konferenca e Ambasadorëve në Londër sanksionoi krijimin e Shqipërisë së pavarur, duke i njohur Serbisë vetëm të drejtën për një dalje tregtare në Adriatik, ndërsa më 20 mars të vitit 1913, e njëjta Konferencë vendosi që Shkodra, e cila në atë kohë ndodhej nën pushtimin malezez, t'i bashkëngjitej shtetit të ri shqiptar. Mali i Zi e kundërshtoi planin ndërkombëtar, duke i detyruar fuqitë e mëdha europiane që më 21 mars të atij viti të kryejnë një ofensivë detare me anë të kryqëzorëve anglezë, austro-hungarezë, gjermanë dhe italianë, të cilët të pozicionuara pranë brigjeve të Ulqinit dhe Tivarit, i detyruan trupat serbo-malezeze të tërhiqen nga rrethimi i Shkodrës[887]. Serbia gjatë asaj periudhe, ndërmori një varg iniciativash ligjore rajonale, ndër të cilat ajo me Greqinë (Traktati i Aleancës Serbi-Greqi, 1913), Bullgarinë (Traktati i Aleancës Serbi-Bullgari, 1912), shtetet e bllokut të Antantës (Pakti i Londrës, 1915), si dhe në Konferencën e Paqes në Paris (1919), për të pushtuar Shqipërinë e Veriut dhe ushtrimin e juridiksionit mbi territore që i ofronin dalje strategjike në detin Adriatik[888].

Pavarësisht se Jugosllavia ishte shteti i parë me të cilin Shqipëria lidhi marrëdhënie diplomatike pas Luftës së Dytë Botërore, në fund të vitit 1948 marrëdhëniet midis dy vendeve konsideroheshin shumë të tensionuara. Marrëdhëniet shqiptaro-jugosllave janë karakterizuar nga periudha acarimi deri në armiqësi të vërtetë, e shkaktuar nga probleme të hershme territoriale, nacionalizmi dhe botëkuptimesh të ndryshme politike, ekonomike dhe ideologjike, nga ana e elitave qeverisëse në Beograd dhe Tiranë[889]. Gjatë gjysmës së dytë të vitit 1947, qeveria jugosllave, duke shfrytëzuar vështirësitë që kalonte Shqipëria, rriti trysninë mbi udhëheqjen shqiptare, me qëllim për t'i hapur rrugë projektit për bashkimin e Shqipërisë me Jugosllavinë, si republikë e shtatë, ose dhe në kuadrin e Federatës Ballkanike, që parashikohej të krijohej. Në dhjetor 1947, pas takimit Tito-Dimitrov në Bled, ku u shpall vullneti i qeverive jugosllave dhe bullgare për bashkimin e dy vendeve në Federatën Ballkanike, u shfaq ideja që në federatë të bashkoheshin edhe vendet e tjera të Ballkanit, përfshirë edhe Greqinë. Kjo deklaratë shkaktoi reagimin e Stalinit, i cili në marrëveshjen e tetorit 1944 me Çërçillin, e kishte lënë Greqinë nën ndikimin britanik[890]. Çështja greke në vitin 1948 ishte shndërrruar në një konflikt midis BS-së e Fuqive Perëndimore, dhe Stalini nuk dëshironte që Titoja të ndërhynte në këtë çështje. Në mars të vitit 1948 Enver Hoxha u informua për mosmarrëveshjet sovjeto-jugosllave dhe filloi të shfaqte shenjat e para kundër projektit për krijimin e Federatës Ballkanike[891]. Për shkak të këtyre problemeve, Shqipëria i përkeqësoi më tej marrëdhëniet me Jugosllavinë, të cilat mendohet se mund të kishin përfunduar deri në një konflikt të armatosur mes dy shteteve.

Nisur nga këto mosmarrëveshje, jugosllavët ndërmorën një numër incidentesh detare kundër sovranitetit të Shqipërisë, të cilat vazhduan gjatë gjithë periudhës së Luftës së Ftohtë. Jugosllavinë nuk e pengoi as e drejta ndërkombëtare zakonore e detit dhe as marrëveshjet ndërshtetërore kufitare për të ushtruar presion apo krijuar incidente detare me Shqipërinë, të cilat kanë çuar drejt marrëdhënieve të tensionura dhe konfliktuale mes dy shteteve. Incidenti më i rëndë detar konsiderohet përpjekja për të rrëmbyer anijen shqiptare "*Islam Mustafa*" dhe vrasjen e kapitenit të saj Fran

[887] Andriç, "Konflikti Ballkanik dhe Shqipëria," 156.
[888] Andriç, "Konflikti Ballkanik dhe Shqipëria," 155-61.
[889] Elez Biberaj, "Marrëdhëniet Shqiptaro Jugosllave dhe Çështja e Kosovës," në *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, ed., Albert Rakipi (Tiranë, AIIS, 2013), 227-28.
[890] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV:* 241-44.
[891] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 241-44.

Ivanaj. Në dhjetor 1975 anije luftarake jugosllave shkelën ujërat tona territoriale në afërsi të Bunës dhe hapën zjarr me artileri kundër anijes shqiptare, duke vrarë kapitenin e saj[892]. Ky incident i rëndë për kohën, i paramenduar nga jugosllavët, kishte si qëllim nxjerrjen në dritë të pretendimeve mbi ujërat territoriale shqiptare, të cilat në atë periudhë rregulloheshin nga një varg dekretesh ligjore kombëtare mbi kufirin detar. Shteti shqiptar protestoi kundër shkeljes së sovranitetit të ujërave të tij territoriale, të cilat ishin të njohura dhe pranuara ndërkombëtarisht. Marrëdhëniet ndërshtetërore mes Shqipërisë dhe Jugosllavisë për shkak të këtij incidenti u përkeqësuan më tepër duke çuar në shkëmbime deklaratash të forta dhe protestash diplomatike mes qeverive përkatëse.

Në ditët e sotme, marrëdhëniet me Malin e Zi, shtet i cili si ish-republikë e Jugosllavisë ka trashëguar kufirin e përbashkët detar me Shqipërinë, karakterizohen përgjithësisht pozitive. Pas shpalljes së pavarësisë së Malit të Zi në vitin 2006, mes dy shteteve nuk janë shfaqur problematika të mëdha apo incidente ndërshtetërore lidhur me kufijtë detarë, të cilët përgjithësisht vazhdojnë të rregullohen ende nga marrëveshja e vjetër ndërshtetërore me Jugosllavinë. Megjithatë, është e rëndësishme të theksohet se shpeshherë anije ushtarake malezeze kanë shkelur vijën kufitare detare mes dy shteteve pranë grykëderdhjes së Bunës dhe kanë ndjekur mjete detare të peshkimit me flamur shqiptar. Kjo ka ardhur si pasojë e mospërcaktimit të qartë ligjor të vijës kufitare detare mes dy shteteve dhe mungesës që ekziston lidhur me përcaktimin e pikës detare treshe me Italinë. Në vitet 2000, Autoriteteve të Kapitenerisë së Përgjithshme të Porteve të Republikës së Malit të Zi i është dorëzuar një Draft-Marrëveshje për trajtimin e disa çështjeve me natyrë detare. Propozimin për bashkëpunim konkret në fushën e detarisë e ka bërë zv/ministri malezez i çështjeve detare. Në nenin 6 të kësaj marrëveshjeje janë përcaktuar koordinatat e vijës detare që ndan zonat e kërkimit dhe shpëtimit rajonal. Ndërsa, në nenin 8 janë sanksionuar shenjat e thirrjes së mjeteve detare dhe ajrore të shteteve përkatëse të cilat ndodhen në rajonin e përbashkët detar.

Ndër fuqitë e mëdha europiane të Luftës së Dytë Botërore, Britania e Madhe shfaqi shpejt interes për zhvillimet në Ballkan, por deri në pragun e kësaj lufte Shqipëria konsiderohej faktor dytësor për interesat e saj. Në ministrinë e jashtme britanike në atë kohë pasqyrohej një qëndrim i ftohtë dhe i rezervuar ndaj Shqipërisë. Kjo situatë vinte për shkak se politika e jashtme angleze u jepte më shumë përparësi marrëdhënieve me Jugosllavinë dhe Greqinë sesa me shtetin shqiptar. Madje shteti britanik njihte deri në një masë të caktuar dhe pretendimet greke ndaj territorit shqiptar[893]. Njohja e qeverisë shqiptare nga qeveria britanike dhe ajo amerikane, nuk u shoqërua me vendosjen e marrëdhënieve diplomatike, madje në fillim në vitet 1944-45 marrëdhëniet midis qeverisë shqiptare dhe asaj angleze u përkeqësuan ndjeshëm për shkak edhe të përpjekjeve të britanikëve në vitin 1944 për të zbarkuar me forca të rregullta ushtarake në bregdetin e Sarandës në emër të organizimit të një fronti të përbashkët ushtarak me FNÇ kundër forcave gjermane në tërheqje[894]. Fryma antibritanike e qeverisë shqiptare u manifestua edhe në procedurat për shkëmbimin e përfaqësuesve diplomatikë, në refuzimin e pëlqimit mbi ardhjen e një diplomati britanik, si dhe me qëndrimin ndaj ushtarakëve britanikë dhe kufizimin e lëvizjeve të tyre në vend[895]. Qeveria britanike nuk pranonte të sfidohej në këtë mënyrë nga një

[892] Çito, "Gjurmë Heroizmi në Përballimin e Provokacioneve," 3.
[893] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 105.
[894] Paskal Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, (Tiranë: Botimet Toena, 2010), 29, 34-36.
[895] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 235.

qeveri e një shteti të parëndësishëm me të cilin ende nuk ishin lidhur marrëdhëniet diplomatike. Në bashkërendim edhe me qeverinë e SHBA-së, ajo bëri të gjitha përpjekjet që të krijonte vështirësi e pengesa për njohjen ndërkombëtare të qeverisë shqiptare, si dhe për pranimin e Shqipërisë në OKB dhe në organizata të tjera ndërkombëtare[896]. Kjo trysni e ushtruar e detyroi qeverinë shqiptare që në mars-prill 1945 të pranonte kushtet britanike[897] dhe të jepte pëlqimin për ardhjen e ish-oficerit të Misionit Ushtarak Britanik të kohës së luftës si diplomat në Tiranë, dhe të lejonte punimet për të gjetur varret e ushtarëve britanikë të vrarë në Luftën e Dytë Botërore në Shqipëri[898].

Në këtë kuadër, qeveria britanike njoftoi qeverinë shqiptare në 15 maj 1946 për dërgimin në Tiranë të misionit të saj diplomatik. Por pas disa orësh ajo e anuloi këtë vendim për arsye të ngjarjes së zhvilluar në të njëjtën datë, në të cilën dy anije ushtarake britanike, duke kaluar në pjesën veriore të Kanalit të Korfuzit, u goditën nga bateritë e rojeve bregdetare shqiptare[899]. Në të vërtetë, ky nuk ishte një akt i veçuar. Edhe më parë, në korrik, shtator dhe tetor 1945, dhe mars-prill 1946, ishin vërtetuar gjithashtu shkelje të tilla dhe madje në disa raste të shoqëruara me qitje zjarri kundër bregut shqiptar[900]. Qeveria shqiptare e shpjegoi incidentin me hyrjen pa lejen e autoriteteve shqiptare të anijeve britanike në ujërat territoriale shqiptare. Hapësira detare e Kanalit të Korfuzit përbëhet nga ujëra territoriale të ndara midis Shqipërisë dhe Greqisë për shkak se gjerësia e saj e kufizuar nuk i lejon këtyre shteteve të zbatojnë aty shtrirjen normale të ujërave territoriale. Kjo ishte arsyeja kryesore që sipas Protokollit të Firences (1913), vija kufitare detare mes Shqipërisë dhe Greqisë është vija mesore e ngushticës. Pavarësisht se Anglia i kërkoi qeverisë shqiptare pranimin publik të fajit dhe dënimin e personave përgjegjës për incidentin, ajo nuk e pranoi fajësinë për ngjarjen dhe i kërkoi palës britanike vazhdimin e proceduarave për shkëmbimin e përfaqësuesve diplomatik, por ajo nuk pranoi[901]. Për më tepër, pala shqiptare duke marrë shkas nga ky incident kërkoi nga qeveria britanike që për anijet angleze që do të lundronin nëpër Kanalin e Korfuzit, duhet të njoftoheshin më parë autoritetet shqiptare. Qeveria angleze u përgjigj se kjo ngushticë është ndërkombëtare dhe kriteri i vendosur nga shteti shqiptar ishte kundër të drejtës ndërkombëtare zakonore[902].

Pas incidentit të parë të 15 majit, Britania e Madhe ishte e vendosur që të mbronte pozitën e saj ndërkombëtare mbi lirinë e lundrimit të anijeve të saj në hapësirat detare botërore. Po ashtu, reputacioni i saj si një shtet hegjemon me supremaci detare ishte vënë në dyshim. Si rrjedhojë, më 22 tetor 1946, katër anije luftarake britanike lundruan pa lajmëruar, në brendësi të ujërave territoriale shqiptare në afërsi të Sarandës, ndërsa dy prej tyre iu afruan bregdetit në një largësi prej 1500 metra, nga 7.2 milje që është gjerësia maksimale e Kanalit të Korfuzit. Këto dy anije britanike ndeshën në disa mina detare, të panjohura, për të cilat qeveria shqiptare pretendoi se nuk kishte dijeni, dhe që ndoshta ishin relike të Luftës së Dytë

[896] Eduart J. Sheehy, "Marrëdhëniet Shqiptaro-Amerikane në Vjeshtën e 1946-ës: Një Fund i Stuhishëm," në *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, ed., Albert Rakipi (Tiranë, AIIS, 2013), 163, 168, 169.
[897] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 41.
[898] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 236.
[899] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 63.
[900] Hysni Kapo, "Fjalim në Këshillin e Sigurimit më 19.02.1947," (Botim i MPJ Tiranë), 1947, 3-15, 29-31.
[901] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 236.
[902] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 457.

Botërore[903]. Si pasojë e incidentit pati një numër marinarësh dhe oficerësh anglezë të vrarë dhe të plagosur[904]. Incidenti detar u shndërrua menjëherë në një konflikt serioz në marrëdhëniet mes Shqipërisë dhe Britanisë së Madhe.

Qeveria britanike akuzoi Shqipërinë se ishte fajtore për vendosjen e minave në hapësirën detare të Kanalit të Korfuzit, duke shkelur të drejtën e kalimit paqësor të anijeve britanike përgjatë ujërave të saj territoriale. Qeveria shqiptare duke parashtruar fakte dhe prova të konsiderushme argumentoi se pretendimet britanike mbi këtë incident ishin të padrejta e të pabazuara[905]. Për më tepër, akuzat konkrete pasqyronin shprehje të politikës së saj post-mesjetare, kur ajo pretendonte të ushtronte hegjemoni nëpër hapësirat oqeanike. Shqipëria insistoi se flotilja britanike nuk ishte duke ushtruar të drejtën e kalimit paqësor në ujërat e saj territoriale për arsye se incidenti konkret kishte tiparet e një demonstracioni luftarak të qëllimshëm si një mjet presioni kundrejt Shqipërisë[906]. Në këtë kuadër, mënyra me të cilën anijet britanike po zhvillonin manovra detare, pozicionimi i armatimit dhe grykave të zjarrit të këtyre anijeve, dhe gadishmëria e ekuipazhit ushtarak për sulm, tregonin natyrën jopaqësore të flotiljes britanike[907].

Pas incidentit, qeveria britanike njoftoi qeverinë shqiptare nëpërmjet përfaqësuesit të saj në Beograd se përgjatë Kanalit të Korfuzit ishin vendosur qëllimisht mina dhe se, për këtë arsye, ajo do të ndërmerrte një operacion detar për pastrimin e tyre. Sipas qeverisë britanike, pastrimi i minave do të kryhej me pëlqimin e Komitetit Ndërkombëtar për Pastrimin e Minave, i cili ishte krijuar pas Luftës së Dytë Botërore, me qëllim bashkërendimin e veprimeve për pastrimin e hapësirave detare nga minat që ishin vendosur gjatë kësaj lufte. Me anë të përgjigjes së saj zyrtare qeveria shqiptare theksoi se kjo konsiderohej një procedurë e papranueshme përderisa nuk parashikonte pjesëmarrjen e autoriteteve shqiptare në operacionin për pastrimin e minave. Si rrjedhojë, ajo protestoi dhe propozoi, nga ana e saj, që të krijohej një komision ndërshtetëror i përbashkët. Londra e hodhi poshtë propozimin dhe atëherë Shqipëria vendosi të vinte në dijeni OKB-në për këtë shkelje, por ajo nuk iu përgjigj kërkesës shqiptare[908].

Pavarësisht reagimit të Shqipërisë, në datën 12 nëntor 1946 në Kanalin e Korfuzit, sikurse edhe ishte parashikuar nga qeveria britanike në mënyrë të njëanshme, hyjnë një numër anijesh lufte të flotës britanike[909]. Për zhvillimin e operacionit të spastrimit të minave, forcat detare angleze qëndruan në ujërat territoriale shqiptare gjatë datës 12 dhe 13 nëntor, duke përshkruar bregdetin shqiptar nga Saranda deri në Karaburun, në afërsinë 500-1000 metra. Nga ana tjetër, më 14 nëntor Komiteti Ndërkombëtar mbi Pastrimin e Minave lëshoi një deklaratë, me anën e së cilës bënte të ditur se nuk kishte marrë ndonjë vendim lidhur me autorizimin e spastrimit të minave në zonën e Kanalit të Korfuzit. Megjithatë, duke anashkaluar deklaratën e këtij Komiteti, qeveria britanike i drejtoi në datën 3 dhjetor një notë qeverisë shqiptare, e cila përmbante përfundimet e operacionit si dhe pretendimet e saj kundrejt Shqipërisë. Sipas britanikëve, në hapësirat detare të ngushticës ishin

[903] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 100-10 dhe 115.
[904] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shek. XXI*, 22-23.
[905] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 236.
[906] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI*, 22.
[907] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 209.
[908] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 457.
[909] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 119.

zbuluar 22 mina, dy prej të cilave u dërguan në bazën detare angleze të Maltës për të ushtruar ekspertizën përkatëse, në prani të një oficeri të marinës franceze[910].

Sipas qeverisë britanike, ekspertiza kishte treguar se minat e prodhimit gjerman ishin vendosur vetëm 2-3 muaj më parë. Për më tepër, britanikët theksuan se minat ishin në gjendje të mirë teknike dhe boja me të cilën ishin lyer minat detare ishte në kushte të mira dhe nuk kishte shenja të myshqeve ose ndryshkut, kështu që minat konkrete ishin vendosur pas Luftës së Dytë Botërore. Mbështetur në këto argumenta, qeveria britanike arriti në konkluzionin se minat i kishin vendosur autoritetet shqiptare, ose të paktën qeveria shqiptare kishte dijeni për vendosjen e tyre[911]. Si rrjedhojë, qeveria shqiptare duhej të kërkonte falje dhe të dëmshpërblente qeverinë britanike, si për viktimat ashtu dhe për dëmet materiale[912]. Nota zyrtare britanike përfundonte me një paralajmërim lidhur me shqyrtimin e kësaj çështjeje në Këshillin e Sigurimit të OKB-së. Qeveria shqiptare u përgjigj zyrtarisht në 23 dhjetor 1946 duke theksuar se shteti shqiptar nuk dispononte në atë periudhë mjete për vendosjen dhe heqjen e minave. Këtë argument e provonte vetë qeveria britanike që e kishte pohuar këtë fakt duke e paraqitur si një arsye për të mos pranuar përfaqësues shqiptar në Zyrën Mesdhetare të Komitetit Ndërkombëtar për Pastrimin e Minave. Qeveria shqiptare kishte parashtruar lidhur me këtë çështje një kërkesë formale, por që Anglia bashkë me Greqinë e kishin kundërshtuar duke argumentuar se Shqipëria nuk dispononte mjete detare të përshtatshme. Konkluzioni i qeverisë shqiptare ishte se, përderisa nuk zotëronte mjete, ajo nuk mund të kryente minimin e zonës. Po ashtu, ajo siguronte që nuk kishte as dijeni për vendosjen e tyre[913].

Duke u ndodhur përballë vendosmërisë së qeverisë shqiptare për të kundërshtuar qëndrimin e Londrës, në janar 1947 qeveria britanike e parashtroi çështjen në Këshillin e Sigurimit të OKB-së[914]. Për të konsoliduar qëndrimin e saj, qeveria angleze parashtroi ankesën mbështetur në Kreun VII të Kartës së OKB-së, që trajton krizat e rënda ndërkombëtare, duke e klasifikuar këtë incident si një rrezik për paqen dhe sigurinë globale[915]. Në fund të janarit, Këshilli i Sigurimit përcaktoi datën e fillimit të shqyrtimit të çështjes për në 18 shkurt 1947. Debati përpara Këshillit të Sigurimit u zhvillua në datën e caktuar. Pavarësisht se Shqipëria nuk ishte anëtare e OKB-së, në këtë debat mori pjesë edhe një delegacion i qeverisë shqiptare i kryesuar nga Hysni Kapo. Përfaqësuesi britanik parashtroi qëndrimin zyrtar sipas të cilës palët ftoheshin ta zgjidhnin konfliktin mbi bazën e *fajësisë së qeverisë shqiptare*, me të gjitha pasojat që rridhnin së këtejmi. Më 19 shkurt pala shqiptare parashtroi versionin e saj të incidentit të Kanalit të Korfuzit[916]. Delegacioni shqiptar theksoi se lundrimi i anijeve ushtarake britanike në ujërat territoriale shqiptare nuk ishte paqësor, por një demonstrim force i drejtuar kundër Shqipërisë. Po ashtu, pala shqiptare theksoi gjatë 12-13 nëntorit 1946, kur flota britanike përshkroi gjithë bregdetin jugor shqiptar për pastrimin e minave, ajo ishte në shkelje të ujërave territoriale të Shqipërisë, përderisa nuk kishte marrë më parë përlqimin e qeverisë shqiptare[917]. Duke qenë se operacioni për pastrimin e minave u zhvillua në mungesë të përfaqësuesit shqiptar, rezoluta britanike nuk mund të konsiderohej autentike dhe nuk duhej të merrej për bazë.

[910] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 458.
[911] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 122 dhe 126.
[912] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 236.
[913] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 459.
[914] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 141.
[915] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 237.
[916] Hysni Kapo, "Fjalim në Këshillin e Sigurimit më 19.02.1947," 3-15, 29-31.
[917] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 236-37.

Kështu, qeveria shqiptare nuk i kishte vendosur minat në hapësirën detare të Kanalit të Korfuzit dhe normalisht nuk kishte dijeni për vendosjen e këtyre minave[918]. Rrjedhimisht, Shqipëria i hidhte poshtë akuzat dhe pretendimet e qeverisë britanike.

Në këtë kuadër, qeveria britanike u akuzua se kishte ndërmarrë një ofensivë diplomatike për të izoluar qeverinë shqiptare në arenën ndërkombëtare dhe vetë incidenti përbënte një element të kësaj fushate. Megjithatë, i ndikuar nga qeveria britanike Këshilli i Sigurimit me shumicë votash vendosi krijimin e një komisioni hetimor mbi hulumtimin e kësaj çështjeje[919]. Në mars të vitit 1947, komisioni i hetimit, në përbërje të së cilit ishte një përfaqësues i Australisë, një i Kolumbisë dhe një i Polonisë, mbi bazën e të dhënave të paraqitura nga palët, hartoi dy raporte; njëri i shumicës, i përgatitur nga përfaqësuesit e Kolumbisë dhe Australisë që në thelb mbronte tezën angleze, dhe tjetri i pakicës, i hartuar nga përfaqësuesi i Polonisë, që përkrahte tezën shqiptare. Fryma e përgjithshme e përfaqësuesve të shteteve perëndimore karakterizohej nga vendimi për ta bërë përgjegjëse Shqipërinë, ndërkohë që përfaqësuesi i BS-së ishte kundër këtij qëndrimi. Rrjedhimisht, debati u zhvillua në kuadër të ballafaqimit mes bllokut lindor dhe atij perëndimor. Nga ana tjetër, Këshilli i Sigurimit u rekomandonte palëve të përfshira në incident ta dërgonin çështjen për shqyrtim në GJND. Në ditët e para të prillit 1947, Këshilli i Sigurimit mori vendim me shumicë votash që çështja t'i kalonte për shqyrtim GJND-së[920].

Dërgimi i çështjes për shqyrtim GJND-së nuk është konsideruar një procedurë e rregullt ligjore, për arsye se qeveria britanike iu drejtua kësaj gjykate në mënyrë të njëanshme dhe jo me pëlqimin e palës tjetër, sikurse e parashikon edhe Statuti i GJND-së[921]. Pavarësisht se Shqipëria nuk ishte anëtare e OKB-së, Këshilli i Sigurimit u rekomandonte palëve ta shqyrtonin çështjen në GJND në përputhje me dispozitat përkatëse të Statutit, mbështetur në një marrëveshje paraprake midis tyre. Sipas letrës të qeverisë shqiptare drejtuar GJND-së me 2 korrik 1947, pala britanike kishte vepruar në kundërshtim me rregullat e Statutit të GJND-së. Megjithatë, qeveria shqiptare e pranoi shqyrtimin e incidentit nga GJND-ja, me rezervën përsa i përket shkeljes nga ana e palës britanike[922]. Gjykata caktoi si afat paraqitje datën 1 tetor 1947 për palën britanike dhe 10 dhjetorin të po atij viti për qeverinë shqiptare. Lidhur me këtë çështje, është e rëndësishme të theksohet se përfaqësuesi britanik gjatë shqyrtimit të incidentit e pranoi shkeljen proceduriale të palës britanike, duke iu drejtuar GJND-së në mënyrë të njëanshme. Para GJND-së palët shtruan këto dy pyetje kryesore: 1) A është përgjegjëse qeveria shqiptare për vendosjen e minave në Kanalin e Korfuzit më 22 tetor 1946, dhe a është rasti për dëmshpërblime? 2) A ka shkelur Britania e Madhe integritetin territorial të Shqipërisë, kur anijet e saj ushtarake lundruan në Kanalin e Korfuzit më 22 tetor 1946, kur ndodhi incidenti, dhe më 12-13 nëntor 1946, kur ajo dërgoi anijet e saj në ujërat përgjatë bregdetit shqiptar për të kryer operacionin e spastrimit të minave?[923].

GJND-ja parashtroi vendimin e saj në 9 prill të vitit 1949, duke bërë përgjegjëse qeverinë shqiptare. Ajo theksoi se qeveria shqiptare është përgjegjëse për shpërthimin e minave në Kanalin e Korfuzit më 22 tetor 1946, për arsye se ajo nuk

[918] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 460.
[919] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 151-153 dhe 156.
[920] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI,* 23.
[921] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 461.
[922] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 184-186.
[923] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 462-63.

mund të mos jetë në dijeni për vendosjen e tyre[924]. Kjo pjesë e vendimit u miratua me 11 vota pro dhe 5 kundër. Ndërkohë pesë gjyqtarët e pakicës i bashkangjitën vendimit arsyetimin e tyre, në të cilin pasqyrohej formulimi hipotetik i shumicës, ndërsa kërkohej që vendimet gjyqësore të mbështeten plotësisht mbi fakte të pakundërshtueshme[925]. Gjithsesi, GJND-ja jo vetëm që e miratoi këtë vendim, por ajo edhe e shpalli veten kompetente për të caktuar shumën e dëmshpërblimeve që duhej të paguante pala shqiptare, e cila ishte 843 947 stërlina[926]. Përsa i përket pyetjes së dytë, GJND-ja u shpreh se nuk kishte patur shkelje të sovranitetit territorial të Shqipërisë më 22 tetor 1946, ditën e shpërthimit të minave[927]. Ajo e argumentoi këtë qëndrim me të drejtën e kalimit paqësor të anijeve nëpër ngushticat ndërkombëtare, duke refuzuar të shprehet nëse anijet ushtarake britanike përbënin një kërcënim apo demonstrim force kundër shtetit shqiptar[928]. Nga ana tjetër, GJND-ja njohu unanimisht se, më 12-13 dhjetor 1946, qeveria britanike shkeli sovranitetin territorial të Shqipërisë, duke dërguar anijet e saj për pastrimin e minave në mënyrë të njëanshme, pa dijeninë e autoriteteve shqiptare[929]. Por ky vendim i gjykatës erdhi si pasojë e përgënjeshtrimit të Komitetit Ndërkombëtar për Spastrimin e Minave në Mesdhe, i cili deklaroi se spastrimi i minave nuk është kryer me pëlqimin e tij"[930].

GJND-ja duke tejkaluar kompetencat e saj dhe marrëveshjen midis palëve, parashtroi dhe procedurën për caktimin paraprak të shumës së dëmshpërblimeve mbi dëmet njerëzore dhe materiale britanike, e cila fillimisht ishte 875 mijë stërlina. Gjykata caktoi 25 qershorin 1949 si afatin për paraqitjen e vërejtjeve nga qeveria shqiptare lidhur me shumën e dëmshpërblimeve[931]. Megjithatë, pala shqiptare e kundërshtoi këtë vendim duke theksuar se kjo ishte një çështje që duhej të zgjidhej nëpërmjet bisedimeve ndërqeveritare. Njëkohësisht qeveria shqiptare, në verë-vjeshtë të vitit 1949, bëri disa përpjekje për të negociuar drejtpërdrejtë me qeverinë britanike. Por këto përpjekje nuk dhanë rezultat, sepse qeveria britanike ishte e bindur se zgjidhja më e dobishme për të ishte ajo që do të jepte GJND-ja. Gjykata caktoi përsëri një seancë në datën 17 nëntor të 1949, e cila u zhvillua në mungesë të përfaqësuesve të qeverisë shqiptare. Pasi konfirmoi kompetencën e saj, gjykata caktoi më 10 dhjetor 1949 shumën e dëmshpërblimeve në 843 947 stërlina, pra duke i bërë një zbritje të vogël kërkesës së qeverisë britanike[932].

Qeveria shqiptare e periudhës komuniste ka mbajtur vazhdimisht një qëndrim të vendosur dhe kundërshtues kundrejt vendimit të GJND-së. Kjo vinte kryesisht për arsye se incidenti i Kanalit të Korfuzit u konsiderua nga shteti shqiptar si pjesë e skenarit politik të Luftës së Ftohtë që pasoi mbarimin e Luftës së Dytë Botërore, si dhe i tensionit në rritje në marrëdhëniet midis Shqipërisë dhe Britanisë së Madhe[933]. Incidenti i fundit i tetorit 1946 ishte paraprirë nga incidenti tjetër i ndodhur në maj 1946, periudhë kur lindën dhe mosmarrëveshjet e para midis qeverisë shqiptare dhe asaj britanike përsa i përket përfqësuesve diplomatikë dhe të drejtës së kalimit paqësor në Kanalin e Korfuzit. Kjo ngushticë historikisht është konsideruar ndërkombëtare, që nënkupton se aty mund të lundrojnë lirisht anije të shteteve të ndryshme. Duke

[924] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 83.
[925] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 255.
[926] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 237.
[927] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 256.
[928] Churchill and Lowe, *The law of the sea*, 88.
[929] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 465.
[930] CIJ, *Reports*, 1949, 4: Shih gjithashtu CIJ, la Haye 1986, Troisie me Edition, f.87, 88, 92, 93.
[931] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 258 dhe 263.
[932] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 465.
[933] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 313-354.

shfrytëzuar këtë argument, Britania e Madhe synonte të diktonte ligjërisht në sistemin ndërkombëtar të drejtën e kalimit tranzit apo të atij paqësor në ngushticat ndërkombëtare duke dërguar anijet e saj ushtarake që të lundronin në mënyrë të qëllimshme përmes Kanalit të Korfuzit. Gjithsesi, lundrimi u zhvillua pa zbatuar rregullat e shtetit shqiptar që kërkonin dhënien e autorizmit paraprak për të lejuar kalimin në ujërat e saj territoriale.

Në të drejtën ndërkombëtare njihet e drejta e shtetit bregdetar të kufizojë kalimin paqësor nëpër ujërat e veta territoriale ose në ngushtica, veçanërisht kur pranë këtyre ujërave ndodhet një rrugëkalim detar alternativ me kushte lundrimore dhe karakteristika hidrografike të krahasueshme[934]. Ky element ligjor është pranuar edhe nga juristë të njohur të së drejtës ndërkombëtare, siç është Willen Riphagen[935]. Rrjedhimisht, Shqipëria mbështeti qëndrimin se sovraniteti i saj ishte dhunuar për shkak të lundrimit të anijeve ushtarake britanike, duke theksuar se kanali nuk ishte një ngushticë e përdorur për lundrim ndërkombëtar por ishte thjesht një rrugëkalim alternativ ndërmjet detit Adriatik edhe atij Egje që shfrytëzohej për trafik lokal anijesh të vendeve rajonale. Megjithatë, ky argument u kundërshtua nga GJND-ja, e cila u shpreh se "*kriteri themelor në të tilla raste pasqyronte situatën dhe rrethanat gjeografike të kanalit, i cili lidhte dy hapësira të ujërave ndërkombëtare, dhe për këtë fakt shfrytëzohej për lundrim ndërkombëtar të anijeve"*. Gjykata vuri në dukje gjithashtu "*rëndësinë që përfaqëson për Greqinë Kanali i Korfuzit për shkak të trafikut hyrës dhe dalës të anijeve në portin e Korfuzit*", prandaj rëndësia dytësore e kësaj ngushtice si një rrugëkalim detar, dhe volumi i trafikut detar nuk kishin lidhje të veçantë me të drejtën e kalimit paqësor të anijeve të huaja[936].

Përsa i përket të drejtave të shtetit bregdetar dhe palëve të treta të përfshira në konfliktin e Kanalit të Korfuzit, GJND-ja u shpreh se pavarësisht tensioneve të larta që karakterizonin marrëdhëniet shqiptaro-greke, duke iu referuar statusit të luftës që Greqia i kishte shpallur Shqipërisë, të cilat mund të justifikonin shpalljen e rregullave të sigurisë detare nga ana e shteteve bregdetare që kufizojnë Kanalin e Korfuzit për kalimin e anijeve të huaja të luftës, lundrimi i anijeve nëpër ngushticë nuk mund të ndalohej[937]. Gjatë asaj periudhe, Greqia ishte në gjendje lufte me Shqipërinë dhe shpallte hapur pretendimet e saj kundrejt krahinave jugore të shtetit shqiptar. Kjo fushatë propagandistike e qarqeve ekstreme greke shoqërohej edhe me incidente të vazhdueshme në kufijtë detarë. Si rrjedhojë, autoritetet shqiptare e gjykonin të drejtë kundërpërgjigjen ushtarake përballë krijimit të incidenteve të vazhdueshme greke në Kanalin e Korfuzit. Megjithatë, GJND-ja cilësoi se shteti shqiptar nuk kishte krijuar rregulla për të kufizuar numrin e anijeve të huaja që lundronin nëpër ngushticë në çdo kohë, apo për të ndaluar lundrimin e anijeve të huaja gjatë orëve të natës, të cilat mund të reflektonin masa të domosdoshme për mbrojtjen e sigurisë kombëtare për rrethanat e krijuara në atë kohë[938]. Mbi të gjitha, gjykata cilësoi se asnjë shtet nuk kishte të drejtën të ndalonte plotësisht lundrimin e anijeve nëpër ngushticë, ose të refuzonte të drejtën e kalimit paqësor duke e bërë subjekt të kritereve kufizuese, ndër të cilat përfshihet edhe dhënia e autorizimit special nga shteti bregdetar për lejimin e lundrimit të anijeve në ujërat e Kanalit[939].

---

[934] UN, *United Nations Convention of the Law of the Sea,* Nenet 36 dhe 38(1).
[935] Plaku, *E Drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin XXI,* 30.
[936] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 103.
[937] Corfu Channel Case, *(United Kingdoom v Albania),* ICJ. 4, (1949), 28-29.
[938] Corfu Channel Case, 28-29.
[939] Corfu Channel Case, 28-29.

Pavarësisht argumentimit ligjor të GJND-së, i cili krijoi një normë ndërkombëtare zakonore përsa i përket të drejtës së kalimit të anijeve të luftës dhe atyre tregtare nëpër ngushticat ndërkombëtare dhe detyrimit të shteteve bregdetare për të mos e penguar këtë të drejtë juridike, juristë dhe ekspertë të ndryshëm kanë parashtruar qëndrimet e tyre duke theksuar se e drejta e kalimit tranzit apo paqësor të anijeve gjatë asaj periudhe kohore nëpër ngushtica nuk ishte e konceptuar qartësisht nga pikëpamja juridike, dhe nuk sqaronte plotësisht çështjen e paragjykimit apo të kritereve kufizuese nga ana e këtyre anijeve ushtarake lidhur me rendin dhe sigurinë e shtetit bregdetar që kufizon ngushticën[940]. Po ashtu, në praktikën botërore nuk ka qenë asnjëherë e pranuar se për kalimin e luftanijeve të huaja në ujërat territoriale nuk është e detyrueshme për palët të njoftojnë paraprakisht shtetin bregdetar dhe të marrin pëlqimin e tij. Përveç Shqipërisë, në ditët e sotme ende ekzistojnë shumë shtete që kërkojnë autorizim përpara se anije të huaja ushtarake të ushtrojnë të drejtën e kalimit paqësor në ujërat e tyre territoriale[941].

Gjithsesi, vendimi i GJND-së lidhur me të drejtën e kalimit paqësor të anijeve ushtarake britanike në Kanalin e Korfuzit u pasqyrua saktësisht në nenin 16(4) të Konventës së Ujërave Territoriale (1958). Lidhur më këtë nocion të rëndësishëm juridik, GJND-ja promovoi parimin ndërkombëtar sipas të cilit mënyra sesi anijet ushtarake kishin lundruar përgjatë ujërave territoriale të Shqipërisë konsiderohej një kriter themelor për shqyrtimin e çështjes, duke theksuar se përsa kohë kalimi i këtyre anijeve ishte kryer në një mënyrë të tillë e cila nuk paraqeste asnjë kërcënim për shtetin bregdetar, atëherë lundrimi i anijeve ushtarake mund të konsiderohej paqësor. I gjithë koncepti juridik i GJND-së lidhur me këtë parim ndërkombëtar ishte se çështja e kalimit paqësor konsiderohej një cilësi e aftë për t'u përcaktuar objektivisht, dhe se pikëpamja e shtetit bregdetar mbi këtë përcaktim nuk mund të ishte domosdoshmërisht përfundimtare[942].

Pas ndryshimeve që ndodhën në Shqipëri pas viteve 1990, është bërë e mundur që të zbulohen pjesërisht fakte të caktuara lidhur me incidentin e Kanalit të Korfuzit. Këto të dhëna kanë konfirmuar vërtetësinë e vendimit të GJND-së lidhur me vendosjen e minave dhe njohjen që kishte shteti shqiptar mbi këtë operacion detar. Sipas studiuesve të caktuar, vendimi për vendosjen e minave në ngushticë është marrë në nivel të lartë midis Beogradit dhe Tiranës[943]. Sipas këtyre burimeve, qeveritarët shqiptarë duke besuar në një informacion sekret jugosllav mbi përgatitjen e një ofensive ushtarake kundër bregdetit shqiptar nga ana e forcave të kombinuara britanike dhe greke, pranuan vendosjen e minave në ngushticë[944]. Pavarësisht këtyre fakteve, zhvillimi i ngjarjeve duket se ngarkon me përgjegjësi të dy shtetet kryesore të përfshira në incident[945]. Shqipëria, mbështetur në të drejtën ndërkombëtare zakonore të detit, është të paktën efektivisht përgjegjëse për mungesë kontrolli dhe juridiksioni në ujërat e saj territoriale, në të cilat u vendosën minat nga marina jugosllave. Për më tepër, të dhënat e fundit mbi këtë çështje nxjerrin në dritë fajësinë e Shqipërisë lidhur me dhënien e pëlqimit dhe dijeninë që ajo kishte për vendosjen e minave detare nga ana e jugosllavëve në Ngushticën e Korfuzit[946]. Britania e Madhe, nga ana tjetër, ngarkohet me përgjegjësi për faktin se lundrimi i luftanijeve të saj në ngushticë sipas

[940] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 83.
[941] Rothwell and Stephens, *The International Law of the Sea*, 270.
[942] Churchill and Lowe, *The law of the sea,* 83.
[943] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 89-91.
[944] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 466.
[945] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV,* 237.
[946] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 87-95.

të gjitha fakteve historike dhe të dhënave tekniko-lundrimore nuk përbënte një kalim paqësor sipas të drejtës zakonore të detit por pasqyronte një kërcënim të hapur ushtarak kundër sovranitetit dhe integritetit territorial të Shqipërisë. Këtë tezë e përforcojnë dokumente historike angleze të kohës së fundit, sipas të cilave pas incidentit të 15 majit 1946, Britania e Madhe vendosi t'i jepte një mësim Shqipërisë sesi të sillej me flotën britanike, duke hartuar një projekt demonstracioni force kundër saj dhe integritetit territorial të shtetit shqiptar[947].

Të dhëna mbi përfshirjen e Shqipërisë në incidentin e Kanalit të Korfuzit janë mbështetur edhe në arkivin e ministrisë së jashtme ruse, e cila e ndiqte me vëmendje zhvillimin e ngjarjeve në rajonin e detit Adriatik dhe Jon. Me çështjen konkrete duket se është marrë vetë aparati kryesor shtetëror rus dhe ndoshta Stalini, i cili mendonte se Tito e kishte kështilluar qëllimisht Hoxhën lidhur me kërcënimin e pretenduar grek dhe planifikonte të dërgonte ushtrinë jugosllave në kufirin jugor të Shqipërisë apo anije jugosllave të luftës për ta mbrojtur nga sulmet e *presupozuara* greke[948]. Vendosja e minave detare në ujërat territoriale shqiptare rrjedhimisht kishte si qëllim themelor kthimin e Shqipërisë në një protektoriat të Jugosllavisë[949]. Gjatë vizitës të E. Hoxhës në Moskë në fillim të korrikut 1947, Molotovi i tërhoqi atij vëmendjen që të mos përfshihej në aventura të tilla siç ishte ajo e vendosjes së minave në Kanalin e Korfuzit. Ky qëndrim i Moskës kishte për qëllim parandalimin e politikave ekspansioniste të Titos për të vendosur hegjemoninë jugosllave në Ballkanin e pasluftës. Stalini nuk mund të pranonte fragmentizimin e sferës së influencës sovjetike që do të përfshinte gjithë Gadishullin Ballkanik[950].

Incidenti i Kanalit të Korfuzit mendohet të ketë qenë ndër shkaqet kryesore të prishjes së Titos me Stalinin në vitin 1948[951]. Dëshmi të përfshirjes së autoriteteve jugosllave në incident dolën në dritë gjatë shqyrtimit të çështjes nga GJND-ja. Këtu përmendet deponimi i oficerit të marinës jugosllave, i cili u shpreh se minat ishin nisur disa ditë më parë nga porti jugosllav i Shibenikut. Çështja pati një jehonë të gjerë në shtypin britanik me akuza të drejtpërdrejta ndaj Beogradit. Madje, pala britanike e përmendi këtë provë para gjykatës si një element që tregonte përfshirjen jugosllave në këtë çështje[952]. Megjithatë, implikimi jugosllav në këtë incident nuk u denoncua publikisht nga britanikët dhe aleatët e saj për arsye se në qendër të kësaj problematike ishte ndikimi negativ në drejtim të prishjes së Jugosllavisë me Bashkimin Sovjetik në vitin 1948[953]. Në këtë situatë ka luajtur një rol themelor logjika e Luftës së Ftohtë dhe përballja midis dy blloqeve. Si rrjedhojë, blloqet kundërshtare të Luftës së Ftohtë preferuan që të mos përfshijnë çështjen e përgjegjësisë jugosllave në këtë koniunkturë politike, aq më tepër që teatri i incidentit kishte në qendër ujërat territoriale shqiptare.

Incidenti konkret mendohet të ketë shënuar mbylljen përfundimtare të Shqipërisë ndaj botës dhe fuqive perëndimore. Konflikti anglo-shqiptar mbi incidentin e Kanalit të Korfuzit errësoi për gati gjysëm shekulli marrëdhëniet ndërshtetërore të Shqipërisë me Britaninë e Madhe. Bazuar në qëndrimin e Shqipërisë lidhur me mospranimin e vendimit të GJND-së mbi fajësinë dhe dëmshpërblimet mbi incidentin e Kanalit të Korfuzit, shteti britanik bëri përpjekje për të sekuestruar arin shqiptar si

[947] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 468.
[948] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 87 dhe 92.
[949] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 466.
[950] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 238.
[951] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 239.
[952] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 466.
[953] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 142.

shpërblim mbi dëmet e pësuara nga incidenti detar. Mirëpo, çështja e arit shqiptar konsiderohej një problematikë e komplikuar për faktin se atë e pretendonte dhe Italia, si shlyerje e borxheve që ishin dhënë për ndihmë ekonomike gjatë pushtetit zogist, si dhe SHBA, si dëmshpërblim për pronat e shtetasve amerikanë të dëmtuar ose të sekuestruara gjatë luftës[954]. Në mesin e viteve 1980, lidhur me këtë çështje u pasqyrua një tendencë bashkëpunimi midis qeverisë britanike dhe asaj shqiptare. Kështu, në vitin 1985 filluan bisedimet dypalëshe në Paris, duke vazhduar më vonë edhe në New Jork në selinë e OKB-së. Megjithatë, mes dy shteteve ende ekzistonte një frymë mosbesimi, dhe si rezultat bisedimet u ndërprenë përkohësisht për të rifilluar në vitin 1990 në Romë dhe Gjenevë[955].

Përfundimisht marrëdhëniet diplomatike midis Shqipërisë dhe Britanisë së Madhe u vendosën zyrtarisht në maj 1992. Në të njëjtin vit, çështja e arit u zgjidh nëpërmjet një marrëveshje kompromisi të nënshkruar në Romë, e cila parashikonte lëshime nga të dy palët. Qeveria britanike jepte pëlqimin për kthimin e arit të grabitur prej gjermanëve në shumën prej 1574,35 kg ar. Shqipëria, nga ana tjetër, do ta dëmshpërblente Britaninë e Madhe me një shumë prej 2 milion dollarësh amerikanë për shlyerjen e plotë të detyrimeve. Shqipëria do t'i shlyente pretendimet financiare të Britanisë së Madhe pa specifikuar natyrën e tyre dhe duke mos iu referuar vendimit të GJND-së. Për këtë formulë të zgjedhjes dha pëlqimin e saj dhe pala britanike[956]. Si rrjedhojë, zgjidhja konkrete u arrit mbi bazën e lëshimeve reciproke. Shqipëria merrte arin e sekuestruar pasi shlyente pretendimet financiare të Britanisë së Madhe, por nuk njihte fajësinë sipas vendimit të GJND-së. Nga ana e saj, pala britanike hiqte dorë nga akuzat, duke i hapur rrugë kështu bashkëbisedimeve dhe normalizimit të marrëdhënieve, duke përfituar dëmshpërblimet financiare por pa iu referuar vendimit të GJND-së. Për pasojë, vendimi i GJND-së mbi incidentin konkret në ditët e sotme mund të konsiderohet nul e i paqenë[957] .

Të njëjtën drejtim negativ ndoqën përgjithësisht edhe marrëdhëniet shqiptaro-amerikane pas përfundimit të Luftës së Dytë Botërore, veçanërisht pas aktit të njohjes të qeverisë shqiptare. Politikën amerikane gjatë kohës së luftës e ndërlikuan shumë faktorë, ndër të cilat mospërfshirja e anglo-amerikanëve në operacione të shkallës së gjerë në territoret shqiptare, e cila errësoi njohjen dhe gjykimin e drejtë të autoriteteve amerikane mbi popullin dhe shtetin shqiptar[958]. Kësaj situate i shtohej edhe mosnjohja dhe moskuptimi i Shqipërisë, e cila për amerikanët dhe europianët tingëllonte po aq fantastike dhe e panjohur sa dhe Transilvania[959]. Në këtë kuadër, paragjykimet ideologjike dhe politike, si dhe mosplotësimi nga ana e qeverisë shqiptare të kushteve të parashtruara nga qeveria amerikane, sollën rrjedhimisht përkeqësimin e marrëdhënieve midis dy vendeve. Njohja e traktateve dhe marrëveshjeve dypalëshe të lidhura para lufte ishte njëra nga kushtet themelore të SHBA-së për vendosjen e marrëdhënieve diplomatike me Shqipërinë[960]. Në mungesë të një përgjigjeje pozitive, në fillim të vitit 1960, SHBA-ja u deklarua kundër pranimit të Shqipërisë në OKB, dhe në nëntor të atij viti njoftoi largimin e Misionit Amerikan në Tiranë, duke ndërprerë kështu përfundimisht marrëdhëniet diplomatike me Shqipërinë[961]. Përveç

[954] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 289-300.
[955] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 467.
[956] Milo, *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit*, 254-61.
[957] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike*, 467.
[958] Sheehy, "Marrëdhëniet Shqiptaro-Amerikane në Vjeshtën e 1946-ës: Një Fund i Stuhishëm," 164.
[959] Sheehy, "Marrëdhëniet Shqiptaro-Amerikane në Vjeshtën e 1946-ës: Një Fund i Stuhishëm," 164.
[960] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 237.
[961] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 237-38.

zhvillimeve historike, operacioneve sekrete dhe rrethanave në periudhën e luftës, qasja e fortë doktrinale e Hoxhës dhe mbështetja amerikane për Greqinë gjatë fillimit të Luftës së Ftohtë, luajtën një rol vendimtar drejt shkatërrimit të plotë të marrëdhënieve mes dy shteteve[962].

Në këtë kontekst, gjatë gjithë periudhës 45-vjeçare të Luftës së Ftohtë, nga aleatët dhe amerikanët nuk reshtën tensionet dhe incidentet detare kundër regjmit shtetëror dhe integritetit territorial të Shqipërisë. Këto tensione filluan në vitin 1945 dhe u shpeshtuan sidomos mbas vitit 1980 në formën e presioneve dhe të mosrespektimit të sovranitetit kombëtar. Një prej incidenteve detare më të rënda kundër Shqipërisë ka ndodhur gjatë viteve 1980 nga flota ushtarake amerikane. Shkaku kryesor i këtij incidenti detar erdhi si pasojë e Dekretit të Presidiumit të Kuvendit Popullor të vitit 1975, sipas të cilit shtrirja e ujërave territoriale të RSH-së u përcaktua në 15 milje detare[963]. Kjo gjerësi e ujërave territoriale konsiderohej përgjithësisht në kundërshtim me të drejtën ndërkombëtare zakonore të detit, e cila para krijimit të UNCLOS-it sanksiononte një shtrirje deri në 12 milje detare. Mbi të gjitha kjo politikë e RSH-së mbi ujërat territoriale binte ndesh me strategjinë detare të SHBA-së, e cila kërkonte sa më shumë hapësirë detare në planet nën regjimin e ujërave ndërkombëtare në mënyrë që t'i lejonte zbatimin e politikave të saj hegjemoniste. Kjo problematikë mund të konsiderohej edhe ndër shkaqet kryesore që SHBA-ja në vitin 1982 kundërshtoi nënshkrimin dhe ratifikimin e UNCLOS-it.

Konkretisht, në nëntor 1981, një kryqëzor, një fregatë dhe një anije ushtarake e forcave amerikane të NATO-s, shkeli ujërat territoriale shqiptare duke lundruar në distancën 12.5 milje, pra në kundërshtim me legjislacionin detar shqiptar që parashikonte një gjerësi prej 15 miljesh detare për këto ujëra. Po kështu, në qershor 1983, gjashtë anije ushtarake amerikane dhe të NATO-s shkelën sërisht ujërat territoriale shqiptare. Ndaj tyre forcat detare shqiptare dërguan anije ushtarake të cilat u kërkuan anijeve të huaja amerikane të largohen jashtë ujërave territoriale. Seria e shkeljeve nga anije ushtarake amerikane vazhdoi edhe në vitet që vijojnë, ku në janar të vitit 1984 ujërat territoriale shqiptare u shkelën sërisht[964]. Amerikanët tashmë vepronin sipas të drejtës ndërkombëtare të detit të shprehur në UNCLOS (1982), në dispozitat e të cilës citohej shprehimisht se ujërat territoriale nuk mund të shtrihen më tepër se 12 milje detare[965].

Pavarësisht se UNCLOS-i nuk kishte hyrë ende në fuqi, përsëri ajo pasqyronte të drejtën ndërkombëtare zakonore dhe konsiderohej e detyrueshme për t'u zbatuar nga të gjitha shtetet e sistemit ndërkombëtar. Për më tepër, shtetet nënshkruese të traktatit, mbështetur në parimin *pacta sunt servanta*, nuk duhet të vepronin në kundërshtim me frymën e përgjithshme të dispozitave të saj ligjore. Gjithsesi, në të gjitha rastet e lartëpërmendura anijet ushtarake shqiptare u janë afruar anijeve luftarake amerikane dhe të NATO-s, dhe u kanë kërkuar që të dalin jashtë ujërave territoriale. Gjatë këtyre operacioneve detare shqiptare është monitoruar situata duke përcaktuar shtetësinë dhe tipin e anijeve, dhe kapacitetet e tyre ushtarake. Për më tepër, gjatë kësaj periudhe, kundër Shqipërisë u organizua edhe një bllokadë e fuqishme ekonomike në hapësirat detare. Anije të ndryshme tregtare me flamur shqiptar, në kundërshtim me të drejtën ndërkombëtare, nuk lejoheshin të hynin në

[962] Sheehy, "Marrëdhëniet Shqiptaro-Amerikane në Vjeshtën e 1946-ës: Një Fund i Stuhishëm," 181-82.
[963] Puto, *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* 336.
[964] Çito, "Flota Luftarake Detare Shqiptare Përballë Luftës së Ftohtë," 6.
[965] UN, *United Nations Convention of the Law of the Sea,* Neni 3.

porte dhe ujëra territoriale të disa prej shteteve perëndimore, si dhe kishin vështirësi të lundronin në rrugëkalime të caktuara detare.

Pas viteve 1990, kur u rivendosën marrëdhëniet diplomatike, relatat shqiptaro-amerikane janë karakterizuar si të shkëlqyera. Qeveria amerikane ka ndihmuar Shqipërinë në përmirësimin e legjislacionit kombëtar detar, dhe ka dhuruar një numër pajisjesh detare dhe anijesh ushtarake, të cilat kanë për qëllim zbatimin e legjislacionit në hapësirat detare dhe administrimin e ujërave territoriale. Shumë ekspertë detarë shqiptarë, nën kujdesin e qeverisë amerikane, janë trajnuar dhe edukuar në institucionet arsimore të SHBA-së. Ndërkohë, qeveria amerikane ka ndihmuar edhe në instalimin e sistemit të vëzhgimit elektronik të bregdetit shqiptar *(Lockhead & Martin).* Ky bashkëpunim pozitiv me amerikanët është pasqyruar edhe në Vendimin Nr.616, datë 10.10.1998 "Për Krijimin e Lehtësirave të Veprimtarisë së Avionëve dhe Anijeve Ushtarake të Organizatës së Traktatit të Atlantikut Verior (NATO) në Republikën e Shqipërisë".

Gjatë viteve 1949-1960, marrëdhëniet ndërshtetërore të Shqipërisë me Bashkimin Sovjetik (BS) u karakterizuan nga një zhvillim shumë pozitiv. Në vitin 1949, pas prishjes së marrëdhënieve me Jugosllavinë, Shqipëria u ndodh në një gjendje të vështirë ekonomike dhe politike. Për më tepër, në rrafshin ndërkombëtar shteti shqiptar u ndodh përballë presionit dhe përpjekjeve të kombinuara të fuqive perëndimore dhe shteteve rajonale për izolimin dhe rrëzimin e regjimit komunist. Në mungesë të një alternative tjetër, Shqipëria kërkoi mbrojtjen dhe mbështetjen sovjetike. Për të zyrtarizuar marrëdhëniet e reja shqiptaro-sovjetike dhe për të plotësuar nevojat urgjente të ekonomisë shqiptare, në mars-prill 1949 E. Hoxha zhvilloi vizitën e tij të dytë në Moskë, në të cilën u takua edhe me Stalinin[966]. Mbështetja e ofruar sovjetike ishte e plotë dhe gjithëpërshirëse, por që gjithsesi ndihmat ekonomike dhe ushtarake nuk ishin pa interes. Shqipëria përbënte një pikëmbështetje strategjike për synimet sovjetike në Ballkan dhe rajonin detar të Mesdheut. Ishte pikërisht kjo një ndër arsyet kryesore të ndihmës ruse për Serbinë gjatë luftrave ballkanike lidhur me zotërimin e një pike strategjike në Adriatik.

Megjithatë, në fillim të viteve 1960 marrëdhëniet shqiptaro-sovjetike u përkeqësuan ndjeshëm. Në prill 1961, qeveria sovjetike i dërgoi një letër zyrtare qeverisë shqiptare, në të cilën theksohej se BS-ja do të rishikonte marrëdhëniet e tyre ndërshtetërore dhe kishte vendosur të tërhiqte nëndetëset dhe anijet e tjera ushtarake të instaluara në bazën detare të Vlorës[967]. Një muaj më vonë, qeveria shqiptare iu përgjigj BS-së se në bazë të marrëveshjes të përfunduar mes dy qeverive mbi krijimin e bazës ushtarake, të gjitha mjetet detare kishin kaluar në pronësi të shtetit shqiptar, dhe se për zgjidhjen e kësaj çështjeje duhet të krijohej një komision ndërshtetëror[968]. Natyrisht që sovjetikët e kundërshtuan propozimin e palës shqiptare. Gjatë kësaj periudhe, atmosfera e rënduar në marrëdhëniet politike ndërshtetërore u pasqyrua qartazi në marrëdhëniet midis forcave ushtarako-detare sovjetike e shqiptare në bazën ushtarake të Vlorës. Në këtë kohë, filluan edhe shqetësimet, incidentet dhe tensionet ushtarake, veçanërisht në bazën detare të Vlorës, të cilat rrezikuan seriozisht integritetin territorial të Shqipërisë.

Një prej këtyre incidenteve, është ndërmarrë nga nëndetëse të forcave detare sovjetike, e cila në prill 1959, depërtoi në mënyrë të fshehtë në ujërat e brendshme të

[966] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 244.
[967] Ana Lalaj, "Shqipëria: Nga Pakti i Varshavës në Nato," në *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, ed., Albert Rakipi (Tiranë, AIIS, 2013), 313-15.
[968] Lalaj, "Shqipëria: Nga Pakti i Varshavës në Nato," 313-15.

RSH-së, në afërsi të bazës detare të Vlorës[969]. Kjo ka qenë një shkelje e hapur e ujërave kombëtare shqiptare dhe sovranitetit të Shqipërisë, të cilat mbështeteshin në legjislacionin kombëtar dhe të drejtën ndërkombëtare zakonore të detit. Njëkohësisht, për shkak të çështjes themelore që mbulonin, këto incidente karakterizoheshin si tensione të rënda ndërshtetërore, të cilat mund të përfundonin në një konflikt të armatosur me përmasa ndërkombëtare. Autoritetet shqiptare të mbrojtjes reaguan duke përdorur fuqinë ushtarake për të detyruar nëndetësen ruse të largohej nga ujërat kombëtare shqiptare. Nga ana tjetër, në vazhdën e kërcënimeve detare, në vitin 1961, anija ushtarake sovjetike "*Ciatur*i", e cila sillte përforcime ushtarake për flotën e BS-së në bazën e Pashalimanit, tentoi të hyjë me forcë në Gjirin e Vlorës. Ky incident detar vinte si rezultat i acarimit të marrëdhënieve politike midis Shqipërisë dhe BS-së, dhe përpjekjes të sovjetikëve për të kontrolluar bazën dhe territorin përkatës shqiptar. Pala shqiptare arriti të shmangte edhe në këtë rast një konfrontim të hapur ushtarak. Pas largimit të tetë nëndetëseve nga baza detare e Vlorës, sovjetikët u larguan përfundimisht nga Shqipëria[970].

Në këtë këndvështrim, është e rëndësishme të theksohet se nga pikëpamja strategjike, interesat dhe prestigji i BS-së në arenën ndërkombëtare duket se pësuan një impakt të konsiderueshëm. Si rrjedhojë, fuqitë e mëdha perëndimore dhe shtetet ballkanike, e vlerësuan këtë vendim të Shqipërisë, i cili dobësoi shumë pozitat strategjike të Moskës në rajonin e Mesdheut. Megjithatë, konflikti shqiptaro-sovjetik krijoi një situatë kërcënuese dhe shumë të rrezikshme për sigurinë kombëtare dhe integritetin territorial të Shqipërisë. Lidhur me këtë situatë të ndërlikuar duhet të theksohet se ky konflikt detar që mund të përshkallëzohej në konfrontim ushtarak të përmasave ndërkombëtare nuk mund të rregullohej nga e drejta e detit apo e drejta ndërkombëtare zakonore e detit për arsye se çështjet e sigurisë kombëtare dhe të mbrojtjes, qofshin këto dhe me natyrë juridike detare, rregullohen normalisht nga marrëveshje strikte dypalëshe.

Kjo situatë e vështirë politike dhe incidentet e natyrës ushtarake detare mund të krijonin një problem madhor për rajonin e Ballkanit për arsye se përplasja mes dy vendeve konkrete nuk përfaqësonte vetëm një konflikt të thjesht ndërshtetëror por pasqyronte njëkohësisht interesa të konsiderueshme të karakterit gjeostrategjik për të dy blloqet e mëdha kundërshtare të Luftës së Ftohtë. Prishja e marrëdhënieve ndërshtetërore ndërmjet Shqipërisë dhe BS-së u reflektua në mënyrë të ndjeshme edhe gjatë viteve në vazhdim. Një tjetër incident detar kundër integritetit territorial të Shqipërisë u realizua në tetor 1981, kur një nëndetëse ruse ndërmori një lundrim të nënujshëm në brendësi të Gjirit të Vlorës, të cilat janë ujëra të brendshme shqiptare[971]. Gjatë viteve 1990-2000 marrëdhëniet ndërshtetërore mes Shqipërisë dhe Rusisë, pavarësisht normalitetit që u karakterizuan, pasqyronin në thelb mosmarrëveshje serioze lidhur me statusin ndërkombëtar të Kosovës, konflikt i cili vazhdon të jetë prezent deri në ditët e sotme.

[969] Çito, "Flota Luftarake Detare Shqiptare Përballë Luftës së Ftohtë," 6.
[970] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 250.
[971] Çito, "Flota Luftarake Detare Shqiptare Përballë Luftës së Ftohtë," 6.

4.3 Çështjet problematike të marrëveshjes dypalëshe mes Shqipërisë dhe Greqisë mbi delimitimin e kufijve detarë

Kufiri detar shqiptaro-grek reflekton një realitet gjeografik, historik dhe politik të ndërlikuar e të vështirë, që përbën një karakteristikë të veçantë për rajonin bregdetar të Gadishullit Ballkanik në tërësi. Në kohërat e lashta, rajoni bregdetar konkret është banuar përgjithësisht nga popullsitë ilire, të cilat konsiderohen përgjithësisht paraardhës të shqiptarëve, dhe kolonive greke të Korfuzit. Megjithatë, ndërmjet shekujve VII-IV p.e.s., ishulli i Korfuzit mendohet të ketë përjetuar edhe një lulëzim të përkohshëm të kolonive të fiseve ilire të shquar për artin e detarisë, siç ishin liburnët, labeatët dhe adrianët. Helenët, në periudha të mëvonshme kohore, mbizotëruan në pjesën jugore të Gadishullit të Ballkanit, veçanërisht në pjesët bregdetare të Jonit. Në shekullin I t.e.s. zona kufitare konkrete ishte pjesë e Perandorisë Romake, duke u karakterizuar nga një zhvillim i lartë ekonomik dhe kulturor për shkak të afërsisë me rrugën e njohur të Egnatias, përgjatë luginës së lumit Shkumbin, e cila bashkonte Romën me Bizantin, si dhe të ekzistencës së qyteteve të zhvilluara antike, siç ishte Butrinti, Antigonea, Onhezmi dhe Korfuzi.

Për shumë shekuj me rradhë, rrugëkalimet detare të Ngushticës së Otrantos dhe Kanalit të Korfuzit, u karakterizuan si nyje të rëndësishme strategjike, ushtarake dhe tregtare për popujt e lashtë të rajonit. Gjatë mijëvjeçarit I t.e.s., deri në pushtimin otoman të Ballkanit në shekullin XIV, rajoni kufitar detar shqiptaro-grek ka qenë në epiqendër të përleshjeve të armatosura midis shqiptarëve, grekëve, sllavëve dhe grupeve të tjera etnike, të cilat janë përpjekur të mbizotërojnë mbi këtë zonë të rëndësishme detare. Në fillim të shekullit XIX, shtetet ballkanike u përfshinë në konflikte të armatosura kundër Perandorisë Otomane me qëllim shkëputjen dhe shpalljen e pavarësisë së tyre. Në këtë këndvështrim, lufta greke për pavarësi e cila filloi në vitin 1821, mbështetur në Traktatin e Adrianopojës të vitit 1829, përfundoi me njohjen zyrtare të Greqisë nga ana e Perandorisë Osmane dhe fuqive të mëdha europiane[972]. Zona kufitare shqiptaro-greke u konsiderua e rëndësishme si pjesë e pretendimeve greke për zotërimin e rajonit të Shqipërisë Jugore gjatë Kongresit të Berlinit në vitin 1878[973]. Interesat e Fuqive të Mëdha, sidomos druajtja e Britanisë së Madhe lidhur me ndikimin e madh në rritje të Rusisë në rajonin konkret, mbizotëroi mbi interesat dhe kërkesat e grekëve, shqiptarëve dhe serbëve mbi përcaktimin e kufirit detar. Greqia gjatë kësaj kohe arriti të merrte vetëm një premtim nga anglezët mbi kërkesat e tyre për përcaktimin e kufijve të pretenduar[974].

Ndryshimet politike dhe territoriale u përshpejtuan në vitet para fillimit të Luftës së Parë Botërore. Brenda Turqisë ekzistonin kërkesa në rritje për reforma qeveritare, pjesa më e madhe e të cilave u neutralizua nga regjimi osman në vitin 1878. Në qershor të vitit 1908 filloi rebelimi i turqve të rinj, udhëheqja e të cilëve ndodhej e përqëndruar në qytetin e Selanikut. Shqiptarët dhe grekët, si edhe popujt e tjerë në përbërje të perandorisë së madhe osmane, u gënjyen nga premtimet e lëvizjes së turqve të rinj, e cila u mbështet fuqishëm nga shqiptarët. Në vitet e mëvonshme, popullsia joturke e Perandorisë Osmane pësoi një zhgënjim të plotë. Si rrjedhojë, në vitin 1908, Bullgaria shpalli pavarësinë[975], ndërkohë që Austria pushtoi Bosnje-Herzegovinën, duke shkaktuar në mënyrë të menjëhershme tensione të mëdha në

[972] International Boundary Study, No. 113 - August 18, 1971, *Albania – Greece Boundary*, 3-4.
[973] International Boundary Study, No. 113 - August 18, 1971, *Albania – Greece Boundary*, 3.
[974] Castellan, *Histori e Ballkanit*, 354.
[975] Castellan, *Histori e Ballkanit*, 367.

rajonin e Ballkanit[976]. Gjatë vitit 1912, u krijuan traktate sekrete midis aleatëve ballkanik në mënyrë që të krijonin një front të përbashkët aleat për të shkatërruar ushtrinë turke në rajonin e Ballkanit[977].

E gjithë pjesa kufitare e Shqipërisë me Greqinë u përfshi në territorin në të cilin aleatët ballkanik pretendonin ta pushtonin nga Turqia. Në 8 tetor 1912, Mali i Zi sulmoi ushtarakisht territorin që i përkiste Vilajetit të Shkodrës. Forcat malezeze në vijim të luftës iu bashkuan ushtrisë serbe duke arritur bregdetin e Adriatikut dhe pushtuar Lezhën dhe Durrësin në 30 nëntor të atij viti. Nga pjesa jugore e Shqipërisë, ushtria greke pushtoi Thesalinë dhe Epirin duke arritur të zaptonte dhe Janinën. Një flotë ushtarake greke bombardoi Vlorën në 3 dhjetor 1912, në të njëjtën ditë që një armpushim u nënshkrua nën ndikimin e Fuqive të Mëdha[978]. Menjëherë pas negociatave të paqes të mbajtura në 16 dhjetor, Austria në vend të lejonte që Shqipëria të ndahej mes shteteve sllave në veri dhe Greqisë në jug, duke i mundësuar Serbisë një dalje strategjike në detin Adriatik, i detyroi Fuqitë e Mëdha të njihnin konceptin e një Shqipërie autonome[979].

Në 19 maj 1913, Traktati i Aleancës Serbi-Greqi sanksionoi sferat përkatëse të interesit në Shqipërinë e krijuar në vitin 1912 nga Konferenca e Londrës. Mbështetur në një prej dispozitave të Traktatit të fshehtë mes dy vendeve, pjesa jugore e Shqipërisë nën lumin Seman dhe Devoll dhe rajoni detar nga brigjet e Karaburunit deri në Kepin e Stillos, mbeteshin nën zotërimin grek[980]. Sipas Traktatit të Londrës të 30 majit 1913, i cili përfundoi Luftën e Parë Ballkanike, përcaktimi i statusit të Shqipërisë së re dhe i delimitimit të kufijve të saj u rezervua për vendimet e ardhshme të Fuqive të Mëdha, të cilat u përballën me kërkesat këmbngulëse dhe konkurruese të fitimtarëve të kësaj lufte si Greqia, Serbia dhe Mali i Zi nga njëra anë, dhe të drejtat kombëtare të popullit shqiptar nga ana tjetër. Marrëveshja në parim lidhur me përcaktimin e kufijve të Shqipërisë u arrit nga Konferenca e Londrës gjatë verës të vitit 1913. Komisioni Ndërkombëtar mbi Përcaktimin e Kufijve Jugorë të Shqipërisë përfundoi misionin e tij lidhur me delimitimin e kufirit shqiptaro-grek në dhjetor 1913[981]. Përcaktimi përfundimtar dhe saksionimi ligjor final i kufijve shqiptaro-grekë në terren u vonua si pasojë e shpërthimit të Luftës së Parë Botërore. Konferenca e Ambasadorëve e 9 nëntorit 1921, nën juridiksionin e Konferencës së Paqes së Parisit, e konfirmoi me disa ndryshime të vogla vijën kufitare shqiptaro-greke të përcaktuar më parë nga Konferenca e Londrës (1913)[982].

Një Komision Ndërkombëtar mbi Përcaktimin e Kufijve i përbërë nga Franca, Britania e Madhe dhe Italia, që filloi demarkacionin e kufirit konkret, i cili përfshinte edhe vijën kufitare detare përgjatë Kanalit të Korfuzit dhe detit Jon, përfundoi punën e tij në vitin 1925[983]. Akti ligjor ndërkombëtar përfundimtar në lidhje me përcaktimin e kufijve shqiptaro-grekë u nënshkrua nga Britania e Madhe, Franca, Italia, Greqia dhe Jugosllavia në datën 30 korrik 1926 në Paris[984]. Paragrafi në vijim është përkthimi i tekstit zyrtar të aktit ligjor nga frëngjishtja përsa i përket vijës kufitare detare, bazuar në marrëveshjen e arritur në 1913 në Londër. Sipas përshkrimit të Komisionit

[976] International Boundary Study, No. 113 - August 18, 1971, *Albania – Greece Boundary*, 4.
[977] Andriç, "Konflikti Ballkanik dhe Shqipëria," 156-61.
[978] International Boundary Study, No. 113 - August 18, 1971, *Albania – Greece Boundary*, 4.
[979] International Boundary Study, No. 113 - August 18, 1971, *Albania – Greece Boundary*, 4.
[980] Andriç, "Konflikti Ballkanik dhe Shqipëria," 157.
[981] Castellan, *Histori e Ballkanit*, 398.
[982] Andriç, "Konflikti Ballkanik dhe Shqipëria," 159-60.
[983] Castellan, *Histori e Ballkanit*, 397-98.
[984] International Boundary Study, No. 113 - August 18, 1971, *Albania – Greece Boundary*, 4.

Ndërkombëtar të Kufijve në vitin 1925, kufiri i pjesës detare, i pranuar zyrtarisht nga Shqipëria dhe Greqia shpjegohet në vijim: "*Në segmentin detar të Gjirit të Ftelias, vija kufitare ndjek një linjë përpendikulare me drejtimin e përgjithshëm të bregdetit deri në limitet e ujërave territoriale, duke i lënë ishullin e vogël Tongo Shqipërisë.* Akti është formuluar në Firence, më 27 janar 1925, dhe është nënshkruar nga Med'hi Frashëri dhe Kap.Rangut II Avramides, delegatë zyrtarë të Qeverive përkatëse të Shqipërisë dhe Greqisë"[985].

Gjatë Luftës së Ftohtë, veçanërisht në vitet menjëherë pas përfundimit të Luftës së Dytë Botërore, sikurse dhe është pasqyruar në kapitullin e katërt, kufiri shqiptaro-grek, ka qenë objekt mosmarrëveshjeje midis dy vendeve. Në këtë kuadër, Greqia ndoqi një politikë agresive në kufirin tokësor dhe detar të Shqipërisë, dhe vetëm gjatë viteve 1949-1953 ajo ndërmori mbi 1000 incidente apo kërcënime ushtarake[986]. Këto presione që filluan prej përfundimit të Luftës së Dytë Botërore, janë reflektuar në incidente të ndryshme ndërkufitare detare dhe tokësore, ndër të cilat më kryesoret mund të përmendim përfshirjen e Greqisë në konfliktin e rëndë detar të vitit 1945 mes Shqipërisë dhe Britanisë së Madhe lidhur me shpërthimin e anijeve ushtarake britanike në ujërat territoriale shqiptare; incidentin e dhjetorit të vitit 1948, ku në kundërshtim me të drejtën ndërkombëtare, anije ushtarake greke shkelën ujërat territoriale shqiptare duke u drejtuar për në gjirin e Vunoit me qëllim zbarkimin e trupave diversantë për destabilizimin e rajonit jugor të Shqipërisë, si dhe incidentet ushtarake të gushtit 1949, ku ushtria greke ndërhyri me dhunë brenda territorit tokësor shqiptar, në sektorin juglindor, me synimin e dyshimtë për të ndjekur njësitë komuniste dhe forcat e djathta greke të ELAS-it.

Situata konfliktuale mbi vijën kufitare ndërshtetërore është pasqyruar dhe në refuzimin e fuqishëm të Greqisë kundër pranimit të Shqipërisë në Konferencën Themeluese të OKB-së. Nga ana tjetër, gjatë zhvillimit të Konferencës së Paqes në Paris, në korrik-tetor 1946, kryeministri grek Caldaris, duke pretenduar gjendjen e luftës midis dy vendeve, kërkoi që Shqipëria të trajtohej si palë e mundur dhe Greqisë t'i lejohesh aneksimi i Shqipërisë së Jugut. Gjatë viteve 1945-1950, Greqia në mënyrë sistematike, ndërmori një numër incidentesh në kufirin shqiptar dhe ushtroi një presion të fuqishëm politik kundër forcimit të pozitave ndërkombëtare të shtetit shqiptar. Çështja kryesore që tensionoi më tej marrëdhëniet shqiptaro-greke në këtë periudhë, ishte edhe dëbimi në vitet 1944-1945 i mbi 25 mijë shqiptarëve çamë nga trojet e tyre, duke u shoqëruar me vrasje, masakrime, djegie shtëpish dhe grabitje pronash. Gjatë kësaj kohe, OKB-ja ndërmori iniciativa të ndryshme për të normalizuar marrëdhëniet shqiptaro-greke, ku më e rëndësishmja ishte rezoluta e vitit 1948 në të cilën parashikohej vendosja e marrëdhënieve diplomatike mes dy vendeve dhe pranimin e kufijve ndërshtetërorë aktualë si përfundimtar. Megjithatë, qeveria greke e kundërshtoi këtë rezolutë dhe nuk pranoi që kufijtë e saj ndërshtetëror me Shqipërinë të ishin përfundimtarë[987].

Gjatë viteve në vijim, shteti grek u aktivizua seriozisht në planet e hartuara nga amerikanët dhe anglezët për të rrëzuar qeverinë komuniste shqiptare. Përfshirja greke në planet antishqiptare kishte si qëllim kryesor përmbushjen e pretendimeve të saj mbi aneksimin e Shqipërisë së Jugut. I vetmi bashkëpunim ndërshtetëror shqiptaro-grek gjatë kësaj periudhe, ishte propozimi grek i vitit 1957 mbi ndërmarrjen e operacioneve të përbashkëta mbi pastrimin e ujërave të Kanalit të Korfuzit nga

[985] International Boundary Study, No. 113 - August 18, 1971, *Albania – Greece Boundary*, 7.
[986] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 258.
[987] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 258.

minat italiane dhe gjermane të Luftës së Dytë Botërore. Edhe pse fillimisht Tirana e kushtëzoi spastrimin e ujërave me vendosjen e marrëdhënieve diplomatike, ajo e pranoi propozimin dhe mbështetur në protokollin e nënshkruar mes dy shteteve në vitin 1958, Kanali u pastrua nga minat[988]. Në vitet 1956-1958, mes dy vendeve pati një tendencë për zbutjen e mosmarrëveshjeve dhe normalizimin e marrëdhënieve ndërshtetërore. Kjo doli në dritë veçanërisht pas konfliktit shqiptaro-sovjetik në vitin 1961, të cilin Greqia e shfrytëzoi për interesat e saj. Ajo u tregua e gatshme për të vendosur marrëdhënie të kushtëzuara diplomatike me Shqipërinë. Pavarësisht kësaj, situata e përgjithshme e Luftës së Ftohtë, paragjykimet dhe mosbesimi midis palëve, dhe veçanërisht pretendimet tradicionale greke mbi tërësinë territoriale të Shqipërisë, ndikuan negativisht duke e bërë të pamundur amortizimin e mosmarrëveshjeve dhe vendosjen e marrëdhënieve diplomatike[989].

Pavarësisht se zona kufitare shqiptaro-greke ka qenë në qendër të konflikteve dhe mosmarrëveshjeve ndërmjet këtyre shteteve për shumë vite me radhë, problematika nuk mendohet të jetë e lidhur plotësisht me delimitimin specifik të vijës kufitare. Vija kufitare ndërshtetërore është zyrtare dhe e njohur ndërkombëtarisht dhe është e shfaqur në të gjithë hartat politike zyrtare si një vijë kufitare ndërkombëtare. Kufiri shqiptaro-grek është një produkt që ka ardhur si rezultat i Luftrave Ballkanike dhe Luftës së Parë Botërore, në të cilat kishte një përfshirje të madhe të ndikimit të diplomacive të Fuqive të Mëdha, por që gjithsesi interesat e tyre përputheshin me kërkesat greke[990]. Në ditët e sotme, mundësia e konflikteve ndërshtetërore Shqipëri-Greqi mbi zonën kufitare jugore dhe kufijtë detarë ekziston në mënyrë të dukshme. Në këtë kuadër, kompleksiteti etnografik konsiderohet problematik për shkak të ekzistencës të minoritetit grek në Shqipëri, si dhe të emigrantëve shqiptarë dhe çamëve etnikë që jetojnë në Greqi. Ndërkohë, pasuritë natyrore që zotërojnë rajonet detare pranë Kanalit të Korfuzit në detin Jon, janë një tjetër arsye mbi kontestimin e kufirit të ujërave territoriale. Megjithatë, sipas institucioneve të sigurisë amerikane, këto mosmarrëveshje ndërkufitare midis këtyre shteteve mund të mbeten vetëm në nivel politik dhe mos të degradojnë më tej[991].

Normalizimi i pjesshëm i marrëdhënieve diplomatike mes dy shteteve në vitet 1980, ndihmoi deri diku në ridimensionimin e relatave ndërshtetërore mes Athinës dhe Tiranës. Kjo situatë normalizimi në relatat mes dy shteteve u parapri nga botimi i librit të E.Hoxhës të quajtur *Dy Popuj Miq*, dedikuar përmirësimit të marrëdhënieve shqiptaro-greke. Megjithatë, boshti i politikës së jashtme greke vazhdoi edhe në vitet në vazhdim të mbështetej në strategjinë e saj ekspansioniste mbi aneksimin e pjesës jugore të Shqipërisë apo dhënien e një autonomie për të ashtuquajturin Vorio-Epir. Këtë politikë ndoqi edhe kryeministri grek Micotakis, gjatë vizitës së parë zyrtare në Shqipëri pas rënies të sistemit totalitar në vitet 1990. Ai dhe zyrtarë të tjerë grekë nuk ngurruan t'i kërkonin Tiranës dhënien e më shumë të drejtave për minoritetin grek në Shqipëri duke përfshirë edhe rajonin e Himarës në këtë status, e cila sipas shtetit shqiptar nuk konsiderohet minoritet, si dhe hapjen e shkollave greke në Shqipërinë e jugut[992].

---

[988] Ksenofon Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," Revista Academe, Vol.1, No.1, (Pranverë 2012): 16.
[989] Gjeçovi et al, *Historia e Popullit Shqiptar IV*, 259.
[990] Hart, "Një Histori e Marrëdhënieve Greko-Shqiptare," 179.
[991] International Boundary Study, No. 113 - August 18, 1971, *Albania – Greece Boundary*, 8.
[992] Robert Goro, *Athinë-Tiranë, Ditari i Krizave: Shënime mbi Marrëdhëniet Shqiptaro-Greke në vitet 1993-1996* (Botimet Toena, Tiranë, 2010), 51-52, 181.

Gjatë kësaj periudhe, ndodhën një numër incidentesh në kufirin shqiptar nga pala greke, të cilat kulmuan me dhunimin e tërësisë territoriale të Shqipërisë dhe vrasjen e ushtarëve shqiptarë në rajonin kufitar të Gjirokastrës në vitin 1994 nga një komando greke[993]. Në këtë kohë, incidentet nuk u ndalën as në hapësirën detare të Kanalit të Korfuzit, ku anije të rojes bregdetare greke dhe policisë kufitare hynin shpeshherë në ujërat territoriale shqiptare duke ndjekur dhe kërcënuar anije shqiptare të peshkimit, të cilat lundronin brenda ujërave territoriale të Shqipërisë. Situata e marrëdhënieve ndërshtetërore shqiptaro-greke u normalizua përgjithësisht gjatë viteve fillimit të viteve 2000, por mori një kthesë të papritur në vitin 2008-2009 pas kërkesës së Greqisë lidhur me ripërcaktimin e kufijve detarë përgjatë Kanalit të Korfuzit dhe hapësirës përkatëse të detit Jon.

Si pasojë e presionit të vazhdueshëm të shtetit grek për ripërcaktimin e kufijve detarë në rajonin e Kanalit të Korfuzit dhe në detin Jon, Shqipëria dhe Greqia, pas një numër takimesh ndërqeveritare, nëpërmjet Ministrave respektivë të Punëve të Jashtme, më datë 27.04.2009, nënshkruan Marrëveshjen "Për delimitimin e zonave të tyre përkatëse, të shelfit kontinental dhe zonave të tjera detare që u përkasin në bazë të së drejtës ndërkombëtare". Marrëveshja ndërshtetërore iu dërgua Kuvendit të RSH-së për ratifikim, në përputhje me nenin 121 të Kushtetutës. Sipas relacionit që shoqëron marrëveshjen ndërshtetërore dërguar Kuvendit, lidhja e kësaj marrëveshjeje erdhi si nevojë për përcaktimin përfundimtar të kufijve detarë midis dy shteteve fqinje. Sipas relacionit, qeveria shqiptare ishte e interesuar për të nënshkruar marrëveshjen edhe për shkak të shfrytëzimit ekonomik të hapësirave detare shqiptare. Qeveria shqiptare ishte e prirur për të nënshkruar këtë marrëveshje në kushtet kur marrëdhëniet shqiptaro-greke karakterizoheshin nga një klimë bashkëpunimi dhe të mbështetura në parimet e miqësisë së mirë. Të dy shtetet konkrete janë palë në UNCLOS (1982), e cila sipas përmbajtjes së marrëveshjes dypalëshe mbi kufijtë detarë duket se ka shërbyer si bazë ligjore për formulimin e saj.

Në përmbajtjen e marrëveshjes shqiptaro-greke theksohet se me dëshirën për të forcuar lidhjet e fqinjësisë së mirë dhe bashkëpunimit ndërmjet dy vendeve; për të zhvilluar bashkëpunimin ekzistues në bazë të Traktatit të Miqësisë, Bashkëpunimit, Fqinjësisë së Mirë dhe Sigurisë midis Republikës së Greqisë dhe Republikës së Shqipërisë, të nënshkruar më datë 21.03.1996; dhe të vetëdijshëm për nevojën për të delimituar me saktësi hapësirat detare, mbi të cilat dy vendet ushtrojnë apo do të ushtrojnë sovranitetin, të drejtat sovrane apo juridiksionin e tyre në përputhje me të drejtën ndërkombëtare dhe, duke njohur në veçanti rëndësinë e delimitimit të shelfit kontinental me qëllim zhvillimin e të dyja vendeve, si dhe duke patur parasysh dhe zbatuar dispozitat përkatëse të UNCLOS-it (1982), palë e së cilës janë të dy vendet, dhe duke vendosur që kufijtë detarë do të përcaktohen në bazë të parimit të baraslargësisë që shprehet nga vija e mesme me dëshirën për të mbrojtur me efektshmëri mjedisin detar nga veprimtaritë kërkuese dhe shfrytëzuese që mund të shkaktojnë apo ka të ngjarë të shkaktojnë ndotjen e tij; kanë rënë dakord që kufiri detar ndërmjet RSH-së dhe Greqisë do të përcaktohet në përputhje me *parimin e baraslargësisë*. Në mënyrë më specifike, vija e delimitimit do të jetë vija e mesme, çdo pikë e së cilës është e baraslarguar nga pikat më të afërta të vijës bazë (si

[993] Goro, *Athinë-Tiranë, Ditari i Krizave: Shënime mbi Marrëdhëniet Shqiptaro-Greke në vitet 1993-1996*, 102-106.

kontinentale ashtu edhe ishullore) nga e cila matet gjerësia e ujërave territoriale detare të shteteve përkatëse[994].

Duke marrë në konsideratë relacionin përfundimtar, marrëveshja shqiptaro-greke për përcaktimin e kufijve detarë u përkufizua nga intelektualët[995] dhe opinioni mbarëshqiptar si një veprim i cili sanksiononte kalimin në favor të shtetit grek të një hapësire detare prej 354.4 km², e cila mbështetur në të drejtën ndërkombëtare është pjesë përbërëse e tërësisë territoriale të Shqipërisë[996]. Në këtë këndvështrim, opinioni i ekspertëve shqiptarë pasqyronte qëndrimin se ishin cënuar rëndë interesat kombëtare për shkak të çedimit të një pjese të mirë të ujërave territoriale shqiptare në rajonin e detit Jon. Për më tepër, çedimi i këtyre zonave detare ishte kryer me pëlqimin e qeverisë shqiptare, e cila duket se kishte vepruar në këtë mënyrë nën presionin e fuqishëm të qeverisë greke. Megjithatë, mendimi i ekspertëve shqiptarë ishte se cënimi i integritetit territorial të Shqipërisë duhet të ketë ardhur edhe si pasojë e gabimeve serioze dhe mjaft të rënda të kryera nga delegacioni shqiptar gjatë negociatave ndërshtetërore me Greqinë. Mbi të gjitha, sipas qëndrimit intelektual shqiptar marrëveshja ndërshtetërore pasqyronte një shmangie të theksuar nga parimet themelore të UNCLOS-it (1982)[997] si dhe nga praktika gjyqësore e GJND-së. Në këtë kontekst, ekzistonte mendimi i përgjithshëm se parimi i drejtësisë e paanshmërisë dhe parimi i proporcionalitetit lidhur me delimitimin e kufijve detarë, ndër konceptet juridike më të rëndësishme në të drejtën ndërkombëtare zakonore dhe atë traktatore, nuk kishte gjetur zbatim në këtë marrëveshje të dyshimtë.

Në këtë këndvështrim, duket se filozofia tradicionale e politikës së jashtme helene ndaj vendeve fqinje dhe ideologjia arkaike fetare e shtetit grek u pasqyrua qartësisht në përmbajtjen e marrëveshjes konkrete, e cila mund të konsiderohet pjesë përbërëse e një strategjie me në qendër synimet politike të *megaloidhesë,* që kanë lindur menjëherë pas themelimit për herë të parë të shtetit shqiptar në vitin 1912. Duke qenë se ujërat territoriale shqiptare të përfituara nga pala greke sipas marrëveshjes përfshijnë sipërfaqen, shtratin dhe nëntokën detare, të cilat mendohet të mbajnë burime të rëndësishme natyrore, qeveria greke e konsideroi këtë marrëveshje një arritje gjeostrategjike me rëndësi të madhe historike[998]. Ky sukses i madh i palës greke u vërtetua gjatë viteve 2011-2014, kur shteti grek filloi tratativat me kompani ndërkombëtare të naftës mbi zbulimin dhe shfrytëzimin e hidrokarbureve në rajonin detar të detit Jon, e cila konsiderohet një zonë e kontestuar mes Shqipërisë dhe Greqisë. Kërkimet për hidrokarbure në këtë rajon filluan në nëntor 2012 nga kompania norvegjeze Petrolium-Geo-Services, e cila sipas mediave greke dhe shqiptare do të mundësojë gjetjen e naftës në zonën veriore të detit Jon, shumë pranë rajonit të kontestuar detar sipas marrëveshjes mes Greqisë dhe Shqipërisë[999]. Nga ana tjetër, në korrik 2014, Greqia me anë të ministrit të Mjedisit dhe Energjisë Janis Manjatis prezantoi në Londër ofertën e saj për investitorë potencialë që duan të përfitojnë nga nxjerrja në ankand e blloqeve të kërkimit të naftës në detin Jon, ndër të

---

[994] Marrëveshja Shqipëri-Greqi "Për delimitimin e zonave të tyre përkatëse, të shelfit kontinental dhe zonave të tjera detare që u përkasin në bazë të së drejtës ndërkombëtare", Preambula.

[995] Kundër marrëveshjes dypalëshe janë shprehur intelektualë dhe juristë të ndryshëm si Arben Puto, Ksenofon Krisafi, Pëllumb Xhufi, Agron Alibali, Lisien Bashkurti, Myslym Pashaj, Viola Trebicka, etj.

[996] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 9.

[997] Në bazë të nenit 122 të Kushtetutës së RSH-së, "*Konventa e OKB-së mbi të Drejtën e Detit* (1982)" është pjesë përbërëse e legjislacionit shqiptar.

[998] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 8.

[999] Anila Jole "Greqi, Anija Nordic Explorer fillon kërkimet për naftë larg ujërave tona," *BallkanWeb*, accessed January 30, 2014, http://www.balkanweb.com/rajoni/2687/greqi-anija-eksplorer-kerkime-per-nafte-ne-jon-dhe-krete-109427.html.

cilat edhe dy sektorë detarë që përfshijnë pjesë të ujërave territoriale shqiptare që me marrëveshjen e vitit 2009 i kalonin palës greke[1000].

Marrëveshja u karakterizua që në fillimet e saj me probleme serioze të natyrës proceduriale. Negociatat shqiptaro-greke u zhvilluan brenda një periudhe shumë të shkurtër kohore (njëvjeçare) për standardet e një marrëveshjeje të rëndësishme ndërshtetërore që ka për qëllim delimitimin e kufijve detarë. Për më tepër, negociatat u karakterizuan nga mungesa e transparencës dhe nga një atmosferë e dyshimtë fshehtësie, të cilat nxorën në pah tendencën e qartë drejt shkeljes së Kushtetutës së RSH-së. Në mënyrë të veçantë, që prej përfundimit të negociatave harta e marrëveshjes nuk është bërë publike. Harta iu refuzua edhe vetë anëtarëve të Komisionit Parlamentar të Ligjeve, pavarësisht prej kërkesës së përsëritur të tyre[1001]. Refuzimi i kërkesës së përfaqësuesve të popullit në Kuvend për shqyrtimin e hartës navigacionale që shoqëron marrëveshjen cënoi rëndë "*të drejtën për të marrë informacion për veprimtarinë e organeve shtetërore"* ashtu sikurse e parashikon neni 23 i Kushtetutës së RSH-së[1002]. Në këtë rast, qeveria shqiptare, si hartuese dhe nënshkruese e Projekt-Marrëveshjes, një element i rëndësishëm i së cilës sikurse është harta shoqëruese, ka vepruar në kundërshtim me nenin 23 të Kushtetutës, veprim i cili e pozicionon të gjithë marrëveshjen në kundërshtim me Kushtetutën e RSH-së. Rrjedhimisht, marrëveshja konkrete shkel parimin kushtetues të së drejtës së informimit sipas të cilit *"e drejta e informimit është e garantuar"* dhe se *"kushdo ka të drejtë…të marrë informacion për veprimtarinë e organeve shtetërore*"[1003].

Procedura e përgatitjes së Marrëveshjes u planifikua të mbetej jashtë vëmendjes së medias dhe opinionit publik në shtetet respektive. Athina duket se i druhej reagimit të disa politikanëve ekstremistë që nuk e pranojnë vijën kufitare shqiptaro-greke, dhe kjo marrëveshje mund të konsiderohej një njohje zyrtare e kufijve ndërshtetërorë. Po ashtu, pala greke donte që përmbajtjen e marrëveshjes të mos e mësonin as shqiptarët dhe partnerët e tyre amerikanë dhe europianë[1004]. Në kabllogramin e ambasadës amerikane të koduar 08 Tiranë 745 të datës 9 tetor 2008, thuhet ndër të tjera se *zyrtari grek që drejton delegacionin grek..... paralajmëroi delegacionin shqiptar që të bien dakord me kërkesat e tjera të tyre dhe të mbajnë Fuqitë e Mëdha jashtë negociatave[1005]*. Kjo situatë u pasqyrua dukshëm në Tiranë menjëherë pas nënshkrimit të Marrëveshjes, kur autoritetet zyrtare dhe mediat pro qeveritare njoftuan shkurtimisht nënshkrimin e saj në kuadrin e një lajmi të zakonshëm, por që duke e promovuar njëkohësisht si një arritje ndërkombëtare të qeverisë shqiptare. Ishin pikërisht intelektualët, opinioni dhe media e pavarur shqiptare që e demaskuan në mënyrë të bujshme këtë akt të paprecedent të qeverisë shqiptare. Bazuar në këto argumenta, takimet e delegacioneve duket se kanë qenë thjesht një formalitet, të sanksionuara nga aktet ligjore në fuqi, ose për të zyrtarizuar qëndrime të caktuara politike. Për shkak të karakterit kompleks dhe të ndërlikuar, negociata të tilla zgjatin normalisht për një periudhë të gjatë kohore. Në këtë kuadër, mund të përmendim negociatat për delimitimin e shelfit kontinental midis Italisë dhe

[1000] "Grekët insistojnë për kufirin, në ankand nafta me hartën detare të 2009 – Në tender 200 mijë m² të Jonit", *Gazeta Panorama,* 3 Korrik 2014, 9.
[1001] Procesverbali i Mbledhjes, datë 25.09.2009, i Komisionit Parlamentar të Ligjeve: www.parlament.al, cituar nga Agron Alibali, "Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese," (Referat në Universitetin e Nju Jorkut [NYU] në Nju Jork, SHBA, më datë 21 nëntor 2009), 13.
[1002] Alibali, "Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese," 12-13.
[1003] Kushtetuta e RSH-së, Neni 23.1 dhe 23.2, accessed March 13, 2012, www.parlament.al.
[1004] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 9.
[1005] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 11.

Shqipërisë, të cilat u zhvilluan në raunde që zgjatën 8 vjet. Po ashtu, negociatat midis Rumanisë dhe Ukrainës për ndarjen e kufijve të tyre detarë, u zhvilluan në 34 takime dhe zgjatën 6 vjet[1006].

Marrëveshja mendohet të jetë përpiluar në mënyrë jo korrekte që në përmbajtjen e titullit të saj duke u mbështetur në parime të papranueshme të natyrës juridike. Përmbajtja e titullit cënon në mënyrë të drejtpërdrejtë vijën kufitare shtetërore shqiptaro-greke, të përcaktuar saktë nga vendimi i Konferencës së Ambasadorëve në Londër të 1 gushtit 1913[1007], nga Protokolli i Firences i 17 dhjetorit 1913[1008], si edhe nga Protokolli i Firences i 27 janarit 1925[1009]. Formulimi i titullit nuk mund të jetë gabim dhe as i rastit, dhe nuk është aplikuar në praktikën e shtetit grek me shtetet e saj fqinje lidhur me kufijtë detarë, sikurse është pasqyruar edhe në marrëveshjen italo-greke të vitit 1977[1010]. Titulli përfshinte dhe ngatërronte përcaktimin e kufijve territorialë dhe të kufijve të hapësirave detare si ZEE-ja. Ujërat e brendshme dhe ato territoriale, sipas UNCLOS-it, janë pjesë e territorit shtetëror dhe kanë të njëjtin status ligjor sikurse edhe hapësira tokësore e një shteti të pavarur dhe sovran. Ndërkohë që mbi ZEE-në shteti shqiptar zotëron vetëm të drejta sovrane dhe jo sovranitet të plotë. Nga ana tjetër, titulli përfshinte një numër të madh çështjesh, shqyrtimi i të cilave shtrihej përtej kompetencave të delegacionit shqiptar, të përcaktuara në Urdhërin e Kryeministrit Nr. 135, dt.23.08.2007 "Për ngritjen e grupit të punës për përcaktimin e shelfit kontinental me vendet fqinje". Delegacioni shqiptar ishte i autorizuar të bisedonte vetëm për përcaktimin e shelfit kontinental me vendet fqinje, ndërkohë që ai mori përsipër të rregullonte dhe të ndante kufijtë e rajoneve e të hapësirave që kanë status të ndryshëm. Rrjedhimisht, delegacioni rivlerësoi dhe vendosi delimitimin e kufijve të ujërave të brendshme, të ujërave territoriale dhe të ZEE-së, kur faktikisht, ai duhet të negocionte vetëm në lidhje me shelfin kontinental, i cili përcaktohet mbi bazën e parimeve, kritereve dhe metodave të ndryshme nga ato që përcaktojnë kufijtë e ujërave të brendshme dhe atyre territoriale[1011].

Nga hartat që iu paraqitën Gjykatës Kushtetuese të RSH-së gjatë shqyrtimit të çështjes konkrete, të paktën përsa i përket RSH-së, rezultonte se pjesa dërrmuese e hapësirave detare të ndara me Republikën e Greqisë në marrëveshjen e anuluar, janë ujëra të brendshme dhe territoriale. Rrjedhimisht, marrëveshja nuk delimitonte kufijtë e shelfit kontinental, sikurse dhe është përcaktuar në urdhërin e kryeministrit, por ndante ujërat e brendshme dhe ato territoriale[1012]. Nga analiza studimore e zhvilluar në kreun e dytë të këtij punimi është bërë e qartë se hapësira ajrore, sipërfaqja detare dhe nëntoka poshtë tyre janë pjesë integrale e territorit të shtetit shqiptar, në të cilin ky shtet ushtron sovranitet të plotë territorial. Një tjetër problem ishte se urdhëri i kryeministrit i datës 23.08.2007 nuk bënte fjalë për marrëveshjen konkrete me Greqinë, por për marrëdhëniet me vendet fqinje në përgjithësi. Urdhëri ishte i përgjithshëm dhe nuk shoqërohej me projektin e marrëveshjes përkatëse të miratuar parimisht. Nga pikëpamja juridike, ai urdhër nuk është i barasvlefshëm me plotfuqinë, aktin e duhur juridik, përmes të cilit delegacioni do të duhej të autorizohet të hynte në

[1006] GJND, *Çështja Rumania kundër Ukrainës*, cituar nga Ksenofon Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 11.
[1007] P.N. Pipinelis, *Europe and the Albanian Question*, (Chicago: Argonaut, 1963), 55.
[1008] "Official Reports of the League of Nations Commission Inquiry," C. 204, M.125, 1921, VII, Shtojca 2, i cituar nga Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 13.
[1009] International Boundary Study, No. 113 - August 18, 1971, *Albania – Greece Boundary*, 7.
[1010] Alibali, "Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese," 8.
[1011] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Pjesa II, Seksioni I, II dhe Pjesa VI.
[1012] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 13.

negociata ndërshtetërore për përgatitijen e Marrëveshjes. Mbi të gjitha, lëshimi i plotfuqisë, në raste të tilla, është atribut i kryetarit të shtetit (Presidentit) dhe jo i kryeministrit[1013].

Shqipëria mbështetur në legjislacionin kombëtar ka përcaktuar një gjerësi prej 12 miljesh detare për ujërat e saj territoriale. Ligji Nr.8771, datë 19.04.2001 "Për Kufirin Shtetëror të RSH-së" specifikon se ujërat territoriale shqiptare shtrihen deri në vijën mesore ndërmjet vijës bregdetare të Shqipërisë, ishullit të Korfuzit dhe ishujve grekë të detit Jon. Sipas këtij ligji, kufiri detar i RSH-së është i paprekshëm dhe ai tregohet me anë të shenjave të veçanta artificiale ose natyrore të vendosura mbi sipërfaqen ujore. Vijat e hequra përpendikularisht mbi vijën e kufirit në sipërfaqen tokësore dhe ujore përbëjnë përkatësisht, kufijtë e hapësirës ajrore, të nëntokës dhe të shtratit e të nëntokës së ujërave të brendshme dhe ujërave territoriale shqiptare[1014]. Kjo dispozitë i jep të drejtë Shqipërisë të ushtrojë sovranitetin e saj mbi ujërat territoriale e të brendshme, si dhe në hapësirën ajrore. Sipas ligjit konkret, shteti shqiptar ushtron sovranitetin e tij apo të drejta sovrane mbi shelfin kontinental për qëllime kërkimi dhe shfrytëzimi të burimeve të saj natyrore.

Megjithatë, një muaj përpara fillimit të negociatave shqiptaro-greke për delimitimin e kufijve detarë, në janar 2008, në mënyrë të befasishme dhe në mungesë të një shpjegimi të natyrës juridike, Ligji Nr.8771, i cili sanksiononte kufirin dhe vijat bazë të bregdetit shqiptar u abrogua. Ligji Nr.9861, datë 24.01.2008 "Për Kontrollin dhe Mbikëqyrjen e Kufirit Shtetëror", eliminoi çdo gjurmë të kufirit detar duke përfshirë dhe vijat bazë, duke sjellë një problematikë serioze për Shqipërinë. Fakti më interesant mbi këtë çështje, sikurse edhe është shpjeguar gjatë këtij punimi, është pikërisht amendimi i Ligjit 60/2012 "Për ndryshime në Ligjin Nr.9861, datë 24.01.2008, Për Kontrollin dhe Mbikqyrjen e Kufirit Shtetëror", që zëvendësoi Ligjin e vitit 2001, në të cilën theksohet shprehimisht se neni 3 i Ligjit Nr.8771, datë 19.04.2001 "Për Kufirin Shtetëror të RSH-së" hynë përsëri në fuqi. Amendimi i këtij ligji tre vite pas nënshkrimit të marrëveshjes shqiptaro-greke rivendosi vijën kufitare detare dhe gjerësinë prej 12 miljesh detare[1015].

Kjo ndoshta tregon edhe njëherë tendencën e qeverisë shqiptare në mbështetje të marrëveshjes, e cila sanksionoi çedimin e një pjese të ujërave territoriale shqiptare në favor të Greqisë. Dërgimi i delegacionit shqiptar për negociata ndështetërore me palën greke në mungesë të plotë të mbështetjes së legjislacionit kombëtar mbi kufijtë detarë, dëmtoi rëndë dhe kompromentoi procesin e negocimit. Ligji Nr 8771, datë 19.04.2001 është konsideruar tradicionalisht nga studiuesit grekë si një akt ligjor problematik përsa i përket arritjes së një marrëveshjeje ndërshtetërore mbi ndarjen e kufijve detarë. Ekspertët grekë kanë vënë në dukje se situata ligjore konkrete e komplikon në mënyrë të konsiderueshme çështjen e delimitimit të kufijve detarë midis dy shteteve, veçanërisht në zonat detare kur shtrirja apo gjerësia e tyre është më e vogël se përcaktimi ligjor ndërkombëtar mbi ujërat territoriale[1016]. Pra, qeveria shqiptare duket se e zgjidhi ligjërisht shqetësimin e ekspertëve grekë mbi delimitimin e kufirit detar në Kanalin e Korfuzit duke e abroguar Ligjin Nr. 8871, i cili ishte një pengesë ligjore e pakalueshme për interesat greke. Vetëm disa vite para nënshkrimit

[1013] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 14.
[1014] Ligji Nr.8771, datë 19.04.2001 "Për Kufirin Shtetëror të RSH-së, Neni 3.
[1015] Proçesverbal i Mbledhjes, datë 16.05.2012, Komisioni për Çështjet Ligjore, Administratën Publike dhe të Drejtat e Njeriut, Projektligji "Për një ndryshim në ligjin nr. 9861, datë 24.01.2008 "Për kontrollin dhe mbikëqyrjen e kufirit shtetëror", accessed January 23, 2014, www.parlament.al.
[1016] Krateros M. Ioannou, "The Greek Territorial Sea" in *Greece and the Law of the Sea*, ed., Theodore Kariotis (Martinus Nijhoff Publishers, Kluwer Law International, USA, 1997), 137-38.

të marrëveshjes, studiuesi grek Krateros është shprehur se divergjencat ndërmjet dy legjislacioneve përkatëse detare lidhur me ujërat territoriale të Shqipërisë dhe Greqisë, kanë shumë mundësi të bëhen pengesë për një marrëveshje të ardhshme ndërshtetërore midis këtyre shteteve për përcaktimin e kufijve detarë në hapësirën e Kanalit të Korfuzit dhe atyre të detit Jon[1017].

Nga ana tjetër, Greqia për të arritur nënshkrimin e marrëveshjes ushtroi ndaj qeverisë shqiptare një presion politik duke e kërcënuar atë me një veto të mundshme kundër pranimit në NATO dhe marrjes të statusit të vendit kandidat për anëtarësim në Bashkimin Europian, siç ka vepruar për afro njëzet vite me radhë në marrëdhëniet e saj me Maqedoninë. Kjo situatë është pasqyruar në kabllogramet e ambasadës amerikane në Tiranë drejtuar Uashingtonit gjatë asaj periudhe. Në kabllogramin e koduar 08 Tirana 745 të dërguar Departamentit të Shtetit të SHBA-së nga ambasada amerikane në Tiranë më datën 9 tetor 2008 theksohej se qeveria greke është duke ushtruar presion te qeveria shqiptare të pranojë kërkesat e saj në negociatat dypalëshe për përcaktimin e kufirit detar ndërmjet dy shteteve[1018]. Negociatat janë karakterizuar nga mangësi të mëdha për shkak të asaj që Ledia Hysi, Drejtoreshë e Çështjeve Ligjore dhe Marrëveshjeve në Ministrinë e Punëve të Jashtme, *e përshkroi si standarde të dyfishta greke, duke përdorur metoda të ndryshme demarkacioni për pjesë të ndryshme të vijës detare, ndërsa Shqipëria ka përdorur një strandard bazë në sistemin e demarkacionit të zbatuar në konventat ekzistuese ndërkombëtare. Pavarësisht faktit se qëndrimi grek është në kundërshtim me konventat dhe të drejtën ndërkombëtare, Athina është shprehur se për kufirin ose do të bihet dakord në termat e saj, ose nuk ka marrëveshje*[1019]. Të dhëna nga përmbajtja e kabllogrameve vërtetuan se marrëveshja shqiptaro-greke për kufirin detar iu imponua me presion Tiranës zyrtare dhe se ajo, e negociuar ndoshta pa kompetencën dhe ekspertizën e duhur nga ana e delegacionit shqiptar, u nënshkrua me një nivel servilizmi nga qeveria shqiptare, legjitimiteti i së cilës, me këtë veprim duket se u cënua rëndë.

Nën frymën e kësaj klime të rënduar politike, në prill 2009 u nënshkrua marrëveshja mbi kufijtë detarë mes Shqipërisë dhe Greqisë. Megjithatë, sikurse dhe u përmend më lart, nga këndvështrimi i të drejtës ndërkombëtare të detit, përcaktimet ligjore në përmbajtje të kësaj marrëveshjeje ndërshtetërore zbuluan shumë paqartësi, mangësi dhe shkelje ligjore. Në radhë të parë, problematika më e madhe lidhur me Marrëveshjen mund të konsiderohet mungesa e hartës navigacionale, mbi bazën e të cilës u përcaktua sistemi i koordinatave të gjatësisë dhe gjerësisë gjeografike, të cilat shërbejnë për përcaktimin e vijave ndarëse kufitare ndërmjet Shqipërisë dhe Greqisë. Ka pasur mendime se hartat navigacionale që u shfrytëzuan për marrëveshjen konkrete ishin të njëjtat me ato që përdorin forcat detare greke. Ky dyshim përforcohet më tepër kur Marrëveshja nuk ishte e shoqëruar me hartat përkatëse në të cilat parashtrohen saktësisisht koordinatat gjeografike dhe vija kufitare mes shteteve. Hartat lundrimore konsiderohen shumë të rëndësishme mbështetur në faktin se azhornimi dhe shkalla e tyre në kundërshtim me standardet ndërkombëtare bashëkohore, mund të shkaktojnë pasaktësi të konsiderueshme në përcaktimin e objekteve detare, vijave lundrimore dhe të kufirit detar. Për shembull, në Marrëveshjen Shqipëri-Itali të vitit 1992 është përdorur harta detare shqiptare e

[1017] Ioannou, "The Grek Territorial Sea," 137.
[1018] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë,".9-10
[1019] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 9-10

titulluar "Nga Korfuzi në Dubrovnik, nga Kepi Santa Maria di Leuka në Ishujt Troniti" e shkallës 1:500 000, projeksioni merkatorian, botimi i vitit 1984[1020].

Po ashtu, pala shqiptare duhet të ketë treguar mungesë kujdesi dhe në përcaktimin e koordinatave të delimitimit të hapësirës detare duke mos shfrytëzuar siç duhet kriteret dhe parimet e UNCLOS-it[1021]. Këto problematika agravohen më tepër duke patur parasysh se delimitimi i ujërave territoriale mes Greqisë dhe Shqipërisë konsiderohet një çështje e komplikuar juridike për shkak të përfshirjes së saj brenda kontekstit të dispozitave ligjore të UNCLOS-it mbi përcaktimin e kufijve detarë të shteteve bregdetare përballë apo përbri njëra-tjetrës[1022]. Në të tilla raste, shkeljet e normave të së drejtës ndërkombëtare, e cila në këtë këndvështrim konsiderohet e paqartë juridikisht, janë më të shpeshta nga palët e përfshira në konflikt. Një tjetër problematikë që karakterizoi palën shqiptare lidhur me përcaktimin e kufirit shqiptaro-grek ishte refuzimi i saj për të shfrytëzuar ekspertizën më të mirë të specialistëve shqiptarë dhe të huaj për negocimin dhe përgatitjen e Marrëveshjes. Në këtë kuadër, është e rëndësishme të theksohet se Italia i ofroi palës shqiptare ndihmë me mjete dhe me ekspertë të së drejtës ndërkombëtare për delimitimin e kufirit por hasi në refuzimin e saj[1023]. Nga ana tjetër, në Shqipëri ekzistojnë një numër ekspertësh detarë dhe të së drejtës ndërkombëtare, (madje dhe juristë të njohur që kanë marrë pjesë në punimet e Konferencës së OKB-së mbi UNCLOS-in), të cilët mund të kontribuonin gjerësisht gjatë negociatave dypalëshe, duke evituar si rrjedhojë mangësitë ligjore dhe problematikat që karakterizuan marrëveshjen konkrete.

Nga pikëpamja gjeografike, brigjet shqiptaro-greko karakterizohen nga përthyerje, dhëmbëzime dhe kepe që mund të shfrytëzohen si pika bazë për përcaktimin e drejtimit të përgjithshëm të bregdetit. Pjesa perëndimore e Kanalit të Korfuzit (bregdeti lindor i ishullit të Korfuzit) karakterizohet nga një përthyerje bregdetare e konsiderueshme, e cila formon gjirin e Ipsous dhe atë të Krevatsoulas. Përmbyllja e kësaj përthyerjeje bregdetare, e cila sipas ekspertëve grekë përputhet me kriteret ligjore për përkufizimin e gjireve juridikë sipas UNCLOS-it në rast se hiqet një vijë përmbyllëse prej 6.7 miljesh detare, mund ta reduktojë distancën e vërtetë ndërmjet bregdetit shqiptar dhe vijës mesore të hapësirës ujore të Kanalit të Korfuzit, e matur nga vija e re përmbyllëse e gjireve të larpërmendur në jo më shumë se 1.6 milje detare. Shkëmbenjtë e vegjël detarë grekë Vidho, Gouvinon dhe Barketa pranë bregdetit të ishullit të Korfuzit, e komplikojnë më tepër situatën ligjore, sepse ato mund të shfrytëzohen si pika themelore të vijës bazë që shfrytëzohet për përcaktimin e vijës kufitare apo ujërave territoriale[1024].

Sipas marrëveshjes, Shqipëria ka pranuar që për Greqinë të merren në konsideratë vijat e drejta bazë, duke u nisur jo vetëm nga pikat në bregdetin kontinental, por edhe në bregdetin e ishujve, duke shkuar deri në absurditet, siç është konsiderimi si i tillë edhe i cekinës shkëmbore Barketa, në një kohë që për Shqipërinë janë marrë si bazë vetëm vijat e drejta normale që formohen nga vijat e zbaticës gjatë bregdetit. Një prej problemeve më evidente konsiderohet shtrirja e vijës bazë deri të shkëmbi i vogël detar grek Barketa pranë bregdetit të ishullit të Korfuzit, sikurse e kishte parashikuar edhe eksperti grek Kraterios disa vite para nënshkrimit të

[1020] Neni 1.1 i Marrëveshjes Shqipëri – Itali, *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, Supp. al No. 99 di 29.04.1995, 124, cituar nga Alibali, "Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese," 4.
[1021] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 7.
[1022] UN, *United Nations Convention of the Law of the Sea*, Neni 15.
[1023] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 7.
[1024] Ioannou, "The Grek Territorial Sea," 137.

marrëveshjes ndërshtetërore mbi delimitimin e kufijve detarë[1025]. Zgjerimi i vijës bazë në drejtim të këtyre shkëmbenjve ndikon drejpërdrejt në zgjerimin e hapësirave të ujërave territoriale greke në Kanalin e Korfuzit, në pjesën më të ngushtë të tij. Në Marrëveshje theksohet se për përcaktimin e vijës bazë të bregdeteve përkatëse të dy shteteve janë aplikuar kriteret ligjore të UNCLOS-it. Sipas nenit 6, në rastet e ishujve të vendosur në cekina ose të ishujve që kanë bregdet të thepisur, vija bazë për matjen e gjerësisë së ujërave territoriale merret vija e zbaticës në drejtim të detit e shkëmbit, siç tregohet nga simbolet përkatëse në hartat e njohura zyrtarisht nga shteti bregdetar. Nga ana tjetër, mbështetur në nenin 7 të kësaj Konvente, heqja e vijave të drejta bazë, që janë të zbatueshme për shtetet me bregdet të dhëmbëzuar dhe të prerë, siç është edhe rasti i ishullit të Korfuzit, zbatohet për shkëmbenj apo copëza ishujsh në afërsi të bregdetit. Si rrjedhojë, për bregdetin grek duket se është shfrytëzuar neni 7 mbi përcaktimin të vijave të drejta bazë. Por, sipas nenit konkret, heqja e vijave të drejta bazë *nuk duhet të bëhet për zgjatime të dallueshme nga drejtimi i përgjithshëm i bregdetit, dhe sipërfaqet e detit që shtrihen brenda vijës, duhet që të jenë shumë të lidhura me tokën për të qenë subjekt i regjimit të ujërave territoriale*[1026].

Në këtë këndvështrim, dispozita konkrete konsiderohet e paqartë juridikisht dhe me mangësi të thella në interpretim. Konventa dështon të përcaktojë ligjërisht se çfarë nënkupton *me afërsi të shkëmbenjve mbiujorë me bregdetin*, pra nuk ekziston një përkufizim i pranuar ndërkombëtarisht lidhur me distancën konkrete që duhet të ketë një shkëmb detar me bregdetin kryesor në mënyrë që të përbëjë ligjërisht një pikë themelore për shtrirjen apo bashkimin e vijave të drejta bazë. Shkëmbi detar grek Barketa, i përdorur në marrëveshjen shqiptaro-greke si pikë themelore për shtrirjen e vijave të drejta bazë të bregdetit grek, sikurse dhe shkëmbenj të tjerë të ngjashëm grekë si Vidho, Gouvinon, Peristeres, Psilos që ndodhen në afërsi të vijës bregdetare të Korfuzit, sipas mendimeve të ekspertëve të ndryshëm, duke përfshirë edhe autorin e këtij studimi, nuk pozicionohen aq afër sa të plotësojnë kriteret ligjore sipas dispozitës ligjore të nenit 7 të UNCLOS-it. Sigurisht, që pala greke mund ta argumentojë ndryshe këtë çështje të paqartë juridikisht duke mbrojtur tezën e saj, sikurse edhe e arriti ta zbatonte në marrëveshje. Por një qëndrim të palëkundur ligjor mund të mbante edhe pala shqiptare, e cila mund të shfrytëzonte këtë vakum ligjor të së drejtës ndërkombëtare për të mbrojtur interesat kombëtare lidhur me mos çedimin e ujërave territoriale. Mbrojtja e interesave kombëtare është detyrë e çdo delegacioni shtetëror me detyrë negocimin e marrëveshjeve ndërshtetërore, prandaj kjo duhet të kishte ndodhur edhe në rastin konkret.

Traktatet ndërkombëtare karakterizohen shpesh si produkte të kompromiseve dhe marrëveshjeve të vështira dhe të komplikuara, të cilat shprehin interesa të shumëllojshme të bazuara në politikat kombëtare të shteteve të ndryshme bregdetare. Rrjedhimisht, shumë traktate apo konventa ndërkombëtare janë krijuar qëllimisht me probleme e mangësi ligjore dhe hapësira të gjera interpretimi për dispozita të caktuara. Kjo është bërë për arsye se dispozitat ligjore konkrete kanë përfaqësuar interesa të rëndësishme për shtetet duke u bërë objekt debatesh dhe mosmarrëveshjesh. Si pasojë, formulimi ligjor i dispozitave ligjore të caktuara është bërë sa më i pranueshëm për palët duke reflektuar si pasojë paqartësi apo mangësi të konsiderueshme të natyrës juridike. Kështu duket se është edhe rasti i nenit 7 të UNCLOS-it, i cili mendohet të ketë qenë produkt i kompromiseve të komplikuara dhe të vështira bazuar në interesat e shteteve anëtare të OKB-së që e kanë miratuar atë.

[1025] Ioannou, "The Grek Territorial Sea," 137.
[1026] UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Neni 7.

Pala shqiptare mund ta shfrytëzonte këtë problematikë ligjore për të penguar shtrirjen e vijave të drejta bazë greke drejt shkëmbenjve detarë konkretë dhe si rrjedhojë të mbronte interesat kombëtare duke parandaluar çedimin e ujërave territoriale shqiptare në Kanalin e Korfuzit dhe detin Jon.

Një prej çështjeve kryesore që konsiderohet faktor themelor lidhur me përcaktimin e ujërave territoriale sipas marrëveshjes shqiptaro-greke, është parimi juridik i baraslargësisë. Pavarësisht se parimi i baraslargësisë konsiderohet një nga parimet kryesore për ndarjen e ujërave territoriale në praktikën ndërkombëtare[1027], zbatimi i tij nuk mund të jetë kurrsesi absolut për shkak të shumë problematikave të ndërlikuara të natyrës juridike si dhe pozitës gjeografike e rrethanave të veçanta që karakterizojnë rajone të caktuara detare. Mbështetur në praktikën shtetërore parimet dhe metodat mbi delimitimin e kufijve detarë përzgjidhen në varësi të rrethanave dhe kontekstit konkret, kryesisht të natyrës gjeografike e historike. Parimi i përgjithshëm dhe qëllimi i UNCLOS-it, sikurse edhe konceptohet në preambulën e saj, është përcaktimi i drejtë dhe i ndershëm i zonave detare (*equitable delimitation*). Në paragrafin e katërt të preambulës të saj nënvizohet rëndësia që paraqet për komunitetin ndërkombëtar UNCLOS-i, e cila promovon përdorimin paqësor të deteve e oqeaneve, dhe shfrytëzimin në mënyrë të ndershme dhe të drejtë të hapësirave dhe burimeve natyrore oqeanike[1028]. Në vazhdim, theksohet se kodifikimi i të drejtës së detit nëpërmjet Konventës do të kontribuojë në forcimin e paqes, sigurisë, bashkëpunimit dhe marrëdhënieve miqësore mes kombeve, mbështetur në parimin e drejtësisë e të drejtave të barabarta[1029]. Zbërthimi i këtyre parimeve të pasqyruara në preambulën e UNCLOS-it, sikurse edhe është vërejtur nga ekspertë të së drejtës ndërkombëtare të detit, synon përgjithësisht të shmangë zbatimin mekanik e të rreptë të parimit të baraslargësisë, që mund të sjellë shpeshherë zgjidhje të cilat favorizojnë njërën palë (duke cënuar rrjedhimisht palën tjetër), parim i cili mund të konsiderohet i papranueshëm dhe problematik mbështetur në kërkesat e drejtësisë elementare dhe parimit të drejtësisë e paanshmërisë[1030].

Parë në këtë optikë, zbatimi i parimit të rreptë të baraslargësisë është zëvendësuar në shumë raste mosmarrëveshjesh mes shtetesh mbi delimitimin e ujërave territoriale nga parimi i baraslargësisë nën ndikimin e rrethanave të veçanta[1031]. Impaktin e parë kundër zbatueshmërisë të parimit së mesores së baraslarguar, të parashtruar në Konventën e Ujërave Territoriale (1958), e sanksionoi GJND-ja në çështjen e *Shelfit Kontinental të Detit të Veriut*, ku ajo deklaroi se *"metoda e baraslargësisë nuk ishte shndërruar në një parim të së drejtës ndërkombëtare zakonore dhe përcaktimi i kufijve mund të mos karakterizohej nga aplikimi i kësaj metode"*[1032]. Vendimi i GJND-së në thelb pasqyroi parimin se rrethanat e veçanta gjeografike duhet të cilësohen elemente themelore përsa i përket delimitimit të kufijve detarë. Gjykata në *Procesin e Shelfit Kontinental të Detit të Veriut (1969),* e konsideroi konfigurimin e përgjithshëm bregdetar të palëve të përfshira në konflikt si rrethana të veçanta, të cilat ishin të nevojshme për t'u marrë në

[1027] UN, *United Nations Convention of the Law of the Sea,* Neni 15.
[1028] UN, *United Nations Convention of the Law of the Sea,* Preamble, Paragrafi 4.
[1029] UN, *United Nations Convention of the Law of the Sea,* Preamble, Paragrafi 7.
[1030] Tullio Scovazzi, *Elementi di Diritto Internazionale del Mare*, Terza Edizione, (Giuffre Editore, Milano 2002), 64 -65, cituar nga Agron Alibali, "Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese," 4-5.
[1031] Sipas Nenit 15 të UNCLOS-it parimi i baraslargësisë së rreptë nuk zbatohet në rastet e delimitimit të ujërave territoriale kur ekzistojnë rrethana të veçanta apo për arsye të titujve historik.
[1032] *North Sea Continental Shelf*, ICJ, 1969, Para 56, 79, 82 "the equidistance principle could not be regarded as being a rule of law…" accessed May 12, 2013, http://www.icj-cij.org/docket/files/52/5561.pdf.

konsideratë[1033]. Ajo u shpreh se është e nevojshme të analizohet hollësisht konfigurimi gjeografik i bregdeteve të shteteve respektive duke qenë se pjesa tokësore është burimi i fuqisë ligjore me anën e të cilës mundësohet përcaktimi i zonave detare sipas të drejtës ndërkombëtare të detit. GJND-ja theksoi se brigjet e Danimarkës dhe Holandës ishin relativisht të drejta, ndërkohë që bregdeti i Gjermanisë ishte i përthyer dhe me dhëmbëzime të shumta[1034]. Në këtë rast, aplikimi i parimit të baraslargësisë së rreptë penalizonte Gjermaninë duke i lënë asaj vetëm një pjesë të vogël të zonës detare të kontestuar ligjërisht. Si rrjedhojë, qëllimi i procesit të delimitimit për të arritur një zgjidhje të drejtë dhe të ndershme nuk mund të zbatohej. Konfigurimi i përgjithshëm bregdetar është vlerësuar si një rrethanë e veçantë nga GJND-ja edhe në Procesin e ndarjes së kufijve detarë mes *Tunizisë dhe Libisë* në vitin 1982[1035].

Nën dritën e këtyre zhvillimeve është e qartë se çështja themelore në zbatimin e nenit 15 të UNCLOS-it mbi delimitimin e kufijve detarë për shtetet përballë apo përbri njëra-tjetrës në hapësirën e detit Jon janë pikërisht *rrethanat e veçanta*. Ekspertë europianë kanë parashtruar qëndrimin se baraslargësia e rreptë në rajone të veçanta të Mesdheut do të krijonte problematika dhe konflikte ndërshtetërore[1036]. Lidhur me këtë problematikë studiues të caktuar theksojnë se shtetet të cilat ngushtohen prej ishujsh që u takojnë vendeve të tjera ose që rrethohen në distancë të afërt prej fqinjve, mund të kundërshtojnë fuqishëm përdorimin e parimit të baraslargësisë për delimitimin e ujërave territoriale apo zonave të tjera detare[1037]. Kjo situatë pasqyrohet edhe në rastin e bregdeteve shqiptaro-greke në detin Jon, të cilat janë plotësisht të ndryshme nga njëra-tjetra për arsye se bregdeti shqiptar është një vijë bregdetare kontinentale, përgjithësisht e rregullt dhe e drejtë ndërkohë që bregdeti grek është një bregdet tipik ishullor i përthyer dhe i dhëmbëzuar skajshmërisht. Po ashtu, ishulli i Korfuzit krijon rrethana gjeografike të favorshme për palën greke pasi karakterizohet nga përthyerje, kepe të dala, gjire të vegjël dhe dhëmbëzime, të cilat i japin mundësi Greqisë të përfitojë shumë nga paqartësitë ligjore që ekzistojnë në UNCLOS dhe paaftësia e delegacionit shqiptar për të interpretuar saktësisht të drejtën ndërkombëtare të detit. Njëkohësisht, ishulli i Mathrakit, Othonit dhe i Erikuses mund të krijojnë një zgjatim ekstrem verior të ujërave territoriale greke të cilat ndikojnë drejt çedimit të ujërave territoriale shqiptare. Gjiri i Korfuzit, nga ana tjetër, si një gji i mbyllur juridikisht[1038], ngushton së tepërmi ujërat territoriale shqiptare, duke e sjellë mesoren e baraslarguar shumë pranë bregdetit shqiptar. Rrjedhimisht, këto rrethana të tjera të veçanta do të kërkonin dhe detyronin modifikimin apo korrektimin e mesores së nxjerrë me metodën e baraslargësisë së ngurtë apo të rreptë[1039].

Gjatë praktikës së saj ligjore, GJND-ja ka argumentuar në baza të përgjithshme se kushtet, parimet dhe rregullat që zbatohen për delimitimin e ujërave territoriale përcaktohen me metodën e *baraslargësisë nën ndikimin e rrethanave të veçanta*, ndërsa për zonat e tjera detare, *atë të parimit të drejtë dhe të paanshëm*[1040]. Sipas

---

[1033] *North Sea Continental Shelf,* ICJ, 1969, Para 56, 57, 59, 71, 79, 83.
[1034] *North Sea Continental Shelf,* ICJ, 1969, Para 56, 57, 59, 71, 79, 83.
[1035] ICJ, Case Concerning the Continental Shelf *(Tunisia/Libyan Arab Jamahiriya),* 24 February 1982, accessed May 14, 2013, http://www.icj-cij.org/docket/index.php?sum=330&p1=3&p2=3&case=63&p3=5.
[1036] Agron Alibali, "Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese," 6.
[1037] Nurit Kliot, "Maritime Boundaries in the Mediteranean: Aspects of Cooperation and Dispute", in *Maritime Boundaries and Ocean Resources,* ed., Gerald Blake, (Coorm Helm, London Sydney, 1987), 210.
[1038] Ioannou, "The Grek Territorial Sea," 137.
[1039] Alibali, "Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese," 6.
[1040] UN, *United Nations Convention of the Law of the Sea,* Neni 15, 57 dhe 76.

GJND-së në *Procesin Kamerun kundër Nigerisë,* këto parime dhe kritere konsiderohen të ngjashme dhe parashikojnë përcaktimin e vijës së baraslarguar duke vazhduar në vijim me shqyrtimin e faktorëve gjeografikë apo historikë, të cilat imponojnë modifikimin apo rregullimin e vijës konkrete[1041]. Duke qenë se marrëveshja shqiptaro-greke ka zbatuar plotësisht parimin e baraslargësisë pa marrë parasysh parimin e arritjes së një rezultati të drejtë e të ndershëm, ajo bie ndesh me parimet delimituese të UNCLOS-it si dhe me vetë frymën e saj ligjore[1042]. Përkufizimi i parimit të drejtë dhe të ndershëm për delimitimin e zonave detare është i lidhur me konceptin e *rrethanave të veçanta* që nënkupton se të dhënat gjeografike për çdo rast përcaktimi kufijsh detarë ndryshon aq shumë sa është e vështirë, për të mos thënë e pamundur, të sanksionohen parime fikse të pandryshueshme. Kjo vlen edhe për parimin e baraslargësisë lidhur me delimitimin e kufijve detarë mes shteteve. Nocioni i *rrethanave të veçanta* duket se ka gjetur mbështetje relativisht të fuqishme në praktikën gjyqësore të GJND-së dhe gjykatave të arbitrazhit.

Në këtë kuadër, duhet theksuar se ndërsa marrëveshja italo-shqiptare ka zbatuar parimin e baraslargësisë në mënyrë të rreptë, shteti grek në marrëveshjen ndërshtetërore me italinë përkundrazi ka zbatuar parimin e baraslargësisë së modifikuar, pra duke marrë në konsideratë rrethanat e veçanta që karakterizojnë situatën gjeografike apo historike mes dy shteteve. Nga ana tjetër, traktati midis Italisë dhe Francës për delimitimin e ujërave territoriale në Ngushticën e Bonifacit midis Korsikës dhe Sardenjës nuk ka zbatuar kritere të sakta gjeometrike për shkak të situatës gjeografike komplekse, të karakterizuar nga një vijë bregdetare e dhëmbëzuar në prezencën e shumë ishujve dhe shkëmbenjve[1043]. Në *Procesin Rumania kundër Ukrainës,* GJND-ja parashtroi metodologjinë e përdorur në ndarjen e kufijve detarë. Gjykata u shpreh se metodologjia e delimitimit përbëhet përgjithësisht nga tri etapa: 1) Përcaktimi i vijës kufitare të përkohshme bazuar mbi parimin e baraslargësisë të realizuar me metoda gjeometrikisht objektive; 2) Shqyrtimi nëse ekzistojnë apo jo faktorë modifikues për korrigjimin e vijës së përkohshme kufitare, dhe 3) Përcaktimi nëse vija përfundimtare kufitare ka sjellë një rezultat të drejtë dhe të paanshëm mbështetur në parimin e proporcionalitetit[1044].

Nën dritën e këtyre zhvillimeve, është e qartë se delimitimi i zonave dhe kufijve detarë konsiderohet një çështje komplekse dhe problematike. Rrjedhimisht, komuniteti ndërkombëtar dhe GJND-ja, pavarësisht përpjekjeve, e gjejnë të vështirë të gjenerojnë një parim të përgjithshëm për të gjitha rastet e proceseve të ndarjeve të kufijve detarë. UNCLOS-i parashtron vetëm qëllimin për arritjen e procesit të delimitimit të kufijve detarë, dhe nuk shprehet qartësisht rreth parimeve dhe metodave për arritjen e një rezultati të drejtë dhe të ndershëm apo të paanshëm. Megjithatë, e drejta ndërkombëtare zakonore e detit, e cila luan një rol themelor mbi delimitimin e kufijve detarë, promovon parimin sipas të cilit delimitimi duhet të jetë në përputhje me parimin e ndarjes së drejtë dhe të paanshme, duke marrë parasysh rrethanat e veçanta që mbizotërojnë. Parimi i ndarjes së drejtë e të paanshme nuk parashtron detyrime, por parashtron udhëzimet për arritjen e rezultateve të drejta dhe të paanshme për delimitimin. Një rregull apo metodë standarde delimitimi mund të mos jetë e zbatueshme në të gjitha rrethanat, pavarësisht realitetit gjeografik apo historik ose fakteve të tjera. Gjithsesi, është pranuar përgjithësisht se një ndarje kufitare, për të qenë e qëndrueshme dhe afatfgjatë, duhet të jetë e ndershme, e drejtë dhe e paanshme,

[1041] *Kamerun kundër Nigerisë,* 2002 ICJ Rep. 303, 441, para 288.
[1042] Alibali, "Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese," 5.
[1043] Scovazzi, *Elementi di adiritto Internazionale del Mare*, 198-99.
[1044] Alibali, "Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese," 9-10.

dhe duhet të marrë në konsideratë rrethanat e veçanta që karakterizojnë zonën detare që është subjekt delimitimi.

Koncepti juridik i drejtësisë dhe paanshmërisë, i ushtruar veçanërisht gjatë procesit të përcaktimit dhe delimitimit të kufijve detarë midis shteteve të ndryshme bregdetare, mendohet të pasqyrojë statusin e parimit të përgjithshëm ligjor ndërkombëtar. Në praktikën juridike ndërkombëtare, ekzistojnë një numër i konsiderueshëm çështjesh ligjore, të cilat i referohen konceptit të drejtësisë e paanshmërisë si një parim moral me vlerë të madhe ligjore në sistemin ndërkombëtar. Në çështjen gjyqësore *Holanda kundër Belgjikës* (1937), lidhur me lumin Meuse, trupi gjykues u shpreh *se parimet e barazisë dhe paanshmërisë mes shteteve konsiderohen tradicionalisht si pjesë përbërëse e të drejtës ndërkombëtare dhe zbatohen vazhdimisht nga gjykatat ndërkombëtare*[1045]. Po ashtu, gjykata u shpreh *se kur dy shtete zbatojnë parimin e rëndësishëm të barazisë dhe paanshmërisë dhe marrin përsipër detyrime reciproke, shteti i cili nuk i zbaton këto detyrime nuk duhet të lejohet të përfitojë mbi të drejtat e shtetit tjetër*. Arsyetimi i gjykatës konkrete vazhdon më tej duke theksuar *se parimi i barazisë mbështetet në nocionin moral* "*barazia është drejtësi"*, pra *pala e cila kërkon drejtësi duhet njëkohësisht të ofrojë drejtësi*[1046]. Parimi i drejtësisë e paanshmërisë, i cili karakterizon vendimet e çështjes së mësipërme gjyqësore, përfaqëson dispozitën ligjore 38 (1c), dhe mendohet të jetë zbatuar nga GJND-ja dhe gjykata të tjera ndërkombëtare për procese të ngjashme gjyqësore, siç është konsideruar dhe çështja gjyqësore mbi mosmarrëveshjen kufitare detare midis Burkina Fasos dhe Malit në vitin 1986[1047].

Gjatë Procesit mbi *Juridiksionin e Zonave të Peshkimit* (*Mbretëria e Bashkuar kundër Islandës*), GJND-ja kishte për qëllim arritjen e një zgjidhjeje ligjore të drejtë dhe të paanshme bazuar në norma juridike të zbatuara, duke arritur ta promovojë gjerësisht nocionin moral të barazisë[1048]. Gjykata në rastin e *Mbretërisë së Bashkuar kundër Islandës* (1974), u shpreh *se në mënyrë që të arrihet një zgjidhje e drejtë dhe e paanshme midis këtyre shteteve është e domosdoshme që të drejtat preferenciale të peshkimit të Islandës duhet të jenë të barazvlerësuara me të drejtat tradicionale të peshkimit të Britanisë së Madhe*, duke marrë në konsideratë gjithashtu të drejtat e shteteve të tjera si dhe shfrytëzimin e qëndrueshëm të burimeve natyrore dhe të gjalla të detit[1049]. Koncepti themelor i promovuar nga vendimet gjyqësore të GJND-së, qëndron në argumentin se nocioni i barazisë konsiderohet burim i të drejtës ndërkombëtare të detit në kuptimin e ndikueshmërisë që ushtron në drejtim të zbatimit të normave ligjore përkatëse të së drejtës ndërkombëtare. Si rrjedhojë, nocioni i mësipërm ligjor dhe njëkohësisht moral pasqyron një normë të barazisë dhe paanshmërisë, e cila përfaqëson një mënyrë interpretimi të normave juridike në fuqi dhe njërën prej tipareve specifike të tyre[1050].

GJND-ja, gjatë shqyrtimit të çështjeve gjyqësore bazuar në dispozitën 38(2) të Statutit të saj është karakterizuar nga një balancë e ushtruar në respekt të mbështjetjes të parimit të barazisë (drejtësisë) nga njëra anë, dhe kompetencës për të marrë vendime të drejta dhe ndërgjegjshmërisht të pastra nga ana tjetër. Gjatë gjykimit të çështjes *India kundër Pakistanit* (1968), gjykata theksoi se paanshmëria nuk përfaqëson një koncept abstrakt, por vërteton zbatimin e normave të caktuara të së

[1045] Diversion of Water from Meuse, *(Netherleand vs Belgium)* 1937, Paragrafi 323.
[1046] Diversion of Water from Meuse, *(Netherleand vs Belgium)* 1937, Paragrafi 323.
[1047] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 84.
[1048] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 84-85.
[1049] Fisheries Jurisdiction Case (United Kingdom vs Island), 1974, Rep. 3.
[1050] Dixon, *E Drejta Ndërkombëtare,* 85.

drejtës ndërkombëtare në respekt të parimit të drejtësisë dhe aryeshmërisë[1051], pra koncepti i drejtësisë është pjesë e të drejtës ndërkombëtare, dhe si rrjedhojë palët duhet të mbështeteshin te koncepti konkret gjatë shqyrtimit të problematikave të tyre ligjore[1052]. Sipas kësaj gjykate, mbështetja te parimi i drejtësisë dhe paanshmërisë (barazisë) nënkupton marrjen e vendimit gjyqësor në përputhje me normat juridike ndërkombëtare të detit dhe jo jashtë kontekstit të tyre nisur nga kuptimi abstrakt i konceptit juridik të drejtësisë[1053].

Në procesin gjyqësor të çështjes së *Shelfit Kontinental të Detit të Veriut* (1969), ndërmjet Republikës Federale të Gjermanisë, Danimarkës dhe Holandës, GJND-ja përcaktoi ndarjen përfundimtare të kufijve detarë pikërisht mbështetur në parimin e barazisë dhe të proporcionalitetit[1054]. Ndërsa në çështjen gjyqësore *Afrika Jugore kundër Afrikës Perëndimore (*1966,) GJND-ja me anë të raportit të gjyqtarit Tanaka, e karakterizoi parimin e barazisë dhe paanshmërisë si një prej burimeve kryesore të konceptit të përgjithshëm të të drejtave të njeriut[1055]. Karakteristika kryesore e pasqyruar gjatë shqyrtimit të këtyre çështjeve ligjore, është se gjykatat nuk kanë zbatuar parime abstrakte të natyrës juridike, por kanë përdorur nocionin thelbësor të parimit të barazisë dhe zgjidhjes së drejtë, të cilat i kanë rrënjët në legjislacionin përkatës të zbatueshëm për çështjet konkrete. Kjo filozofi juridike doli në pah gjatë procesit gjyqësor *Malta kundër Libisë* (1985), për përcaktimin e shelfit kontinental, në të cilën trupi gjykues u shpreh se drejtësia nga e cila ka prejardhur parimi i barazisë (drejtësisë) dhe paanshmërisë nuk është drejtësi abstrakte, por një drejtësi e mbështetur në norma ligjore ndërkombëtare[1056].

Një tjetër mangësi serioze përsa i përket marrëveshjes konkrete ka të bëjë me faktet historike që janë të lidhura me kufirin ndërshtetëror mes Shqipërisë dhe Greqisë. Kufiri shqiptaro-grek ka ekzistuar në parim qysh pas themelimit të shtetit të pavarur shqiptar dhe marrjes së vendimeve ndërkombëtare për statusin dhe kufijtë e tij. Ky kufi tregohej nga vija përpendikulare me bregdetin, ndiqte mesin e ngushticës duke qenë i baraslarguar nga brigjet e të dy vendeve dhe ishte pasqyruar në hartat detare dhe gjeografike nga secili prej të dy vendeve. Si rrjedhojë, marrëveshja shqiptaro-greke nuk duhej të bënte devijime ekstreme të parimeve juridike, sikurse ndodhi në të vërtetë. Teza e vakumit juridiko-ndërkombëtar në kufirin detar shqiptaro-grek në zonën e Kanalit të Korfuzit dhe në detin Jon nga ana e palës shqiptare ishte një alibi që u përdor, me sa duket, si shfajësim[1057]. Përsa kohë shteti shqiptar nuk ka ratifikuar asnjë marrëveshje ndërkufitare me Greqinë, instrumenti ligjor që vazhdon të jetë i vlefshëm juridikisht është Protokolli i Firences i vitit 1926. Si rrjedhojë, kufiri shqiptaro-grek në rajonin detar konkret është i përcaktuar nëpërmjet një akti juridiko-ndërkombëtar shumëpalësh[1058].

[1051] UN, *Reports of International Arbitral Award, The Indo-Pakistan Western Boundary……..* 569-572.
[1052] Shaw, *International Law,* 100.
[1053] UN, *Reports of International Arbitral Award, The Indo-Pakistan Western Boundary……..*569-572.
[*1054*] North Sea Continental Shelf, *ICJ Reports,* (1969): 3 and 53.
[1055] Shaw, *International Law,* 100-101.
[1056] International Court of Justice, Continental Shelf (Libya v. Malta), 1985.
[1057] Ferit Hoxha, ish-kryetar i delegacionit shqiptar, është shprehur se ka patur një kufi të deklaruar nga pala jonë, por asnjëherë të negociuar apo të ndarë, asnjëherë të përcaktuar me koordinata të sakta gjeografike (F. Hoxha,opcit.), cituar nga Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë,"18.
[1058] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë,".16-17.

Aneksi III i Protokollit të Firences (27 janar 1925), e përcakton vijën kufitare detare në vijim: *Në zgjatimin e vet detar në gjirin e Ftelias kufiri vazhdon të drejtohet nëpërmjet një vije normale (përpendikulare) me drejtimin e përgjithshëm të bregdetit deri në limitin e ujërave territoriale, duke ia lënë Shqipërisë ishullin e vogël të Tongos*[1059]. Në bazë të procesverbalit të miratuar nga përfaqësuesit e Francës, të Britanisë së Madhe dhe të Italisë dhe në prezencë të përfaqësuesve shqiptarë dhe grekë, procesverbali në të cilin përshkruhet piramida kufitare Nr.III/79, si edhe për zbatim të tij, përmbajtja e Aneksit III theksonte: "*Duke filluar prej shenjës kufitare Nr.III/79, vija e kufirit drejtohet Jug-Jugperëndim, zbret shkëmbinjtë shumë të pjerrët dhe pas rreth 10 metrash, takohet me bregun e detit. Pastaj ajo vazhdon deri në kufirin e ujërave territoriale, duke ndjekur një vijë normale dhe drejtimin e përgjithshëm të bregut të detit (ishulli i vogël i Tongos i mbetet Shqipërisë)*[1060]. Në këtë mënyrë është sanksionuar shtrirja e vijës së kufirit në zonën detare midis Shqipërisë dhe Greqisë në dokumentet më të hershme dhe më autoritare, të njohura dhe të pranuara nga Shqipëria dhe Greqia, si dhe nga Komisioni Ndërkombëtar i Kufijve që e përfundoi këtë proces në vitin 1925[1061].

Përcaktimi i mësipërm i Aneksit III të Protokollit të Firences (1925), jepte vetëm drejtimin e përgjithshëm të vijës kufitare në parim. Megjithatë, mbështetur në këtë akt juridik dhe në respekt të koncepteve, parimeve dhe normave juridiko-kombëtare të kohës, pala shqiptare dhe ajo greke kishin formuluar dhe kishin bërë të njohur për njëra-tjetrën dhe për shtete të tjera vijën kufitare shtetërore në Kanalin e Korfuzit dhe në detin Jon. Sipas Protokollit të Firences, në hapësirën detare që shtrihet përtej piramidës Nr. III/79, kufiri detar ndjek përpendikularen që fillon prej saj dhe vazhdon në zonën e Kanalit të Korfuzit, në vijën e mesit midis dy brigjeve. Atje ku kushtet gjeografike e lejojnë, aplikohet gjerësia e 6 miljeve detare. Me Ligjin 230/1936, të vitit 1936, Greqia e kishte vendosur gjerësinë e ujërave të veta territoriale në 6 milje detare, të cilën nuk e ndryshoi as me miratimin e Kodit detar në 1973, as me Ligjin 2321/1995, me të cilën ajo ratifikoi UNCLOS-in. Mbështetur në këtë logjikë, Shqipëria ka pranuar në heshtje gjerësinë e ujërave territoriale greke në masën e 6 miljeve, sikurse ka vepruar edhe Greqia, e cila ka pranuar gjerësinë prej 12 miljesh detare të shpallur nga shteti shqiptar dhe përcaktimin e vijës së kufirit detar në zonën e Kanalit të Korfuzit tek mesi i tij[1062].

Gjatë gjithë periudhës prej miratimit të akteve të lartpërmendura, ky kufi është respektuar nga të dyja palët dhe nuk rezulton të ketë patur kontestime zyrtare nga asnjëra palë. Në rast se do të kishte kontestime zyrtare, sipas të drejtës ndërkombëtare, shteti grek kishte të drejtë të kërkonte korrigjimin e vijës kufitare[1063]. Një situatë e ngjashme u paraqit edhe gjatë konfliktit amerikano-kanadez mbi statusin e Ngushticës Veriperëndimore kur përcaktimi i vijave bazë të ngushticës nga Kanadaja në vitin 1986 shkaktoi protesta diplomatike të SHBA-së, BE-së dhe dhjetë shteteve të tjera[1064]. Rrjedhimisht, sipas të drejtës ndërkombëtare statusi ligjor i Ngushticës Veriperëndimore vazhdon të jetë ende i pazgjidhur. Një numër hartash navigacionale dëshmojnë se kufiri detar midis Shqipërisë dhe Greqisë edhe në atë periudhë ishte i përcaktuar. Hartat mendohet të jenë përdorur nga katër luftanije britanike, gjatë

[1059] International Boundary Study, Nr.113 - 1971, *Albania –Greece Boundary,* 7.
[1060] International Boundary Study, Nr.113 – 1971, *Albania –Greece Boundary,* 7.
[1061] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 14.
[1062] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 18.
[1063] Donat Pharant, "The Arctic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit," *Ocean Development and International Law 38*, (2007): 3.
[1064] Byers, *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* 56.

lundrimit të tyre në Kanalin e Korfuzit, më 22 tetor 1946, në të cilat kufiri detar shqiptaro-grek është shënuar me vijë të ndërprerë, duke filluar nga ishulli Tongo, në drejtim të piramidës 79, duke vazhduar me tej në ngushticë, në distancë të baraslarguar nga vijat bazë të brigjeve respektive shqiptare dhe greke[1065]. Pala britanike i paraqiti këto harta lundrimore para GJND-së[1066] për të argumentuar pretendimet e saj kundrejt palës shqiptare[1067]. Njëra prej këtyre hartave lundrimore është përdorur edhe nga delegacioni grek në Konferencën e Paqes në Paris, në vitin 1946, lidhur me pasqyrimin e kërkesave të tij në lidhje me aneksimin e të ashtuquajturit Vorio-Epir, pra të Shqipërisë së jugut[1068].

Për më tepër, legjislacioni dhe praktika shtetërore shqiptare tregojnë se kufijtë detarë me Greqinë kanë qenë të përcaktuar më parë. Ndonëse nuk ka patur marrëveshje të nënshkruar midis dy shteteve, sovraniteti historik dhe faktik i secilit në zonat përkatëse është njohur dhe pranuar në heshtje nga pala tjetër. Ky fakt, madje është theksuar edhe nga zyrtarë të Ministrisë së Jashtme të Shqipërisë[1069]. Në këtë kuadër, është e rëndësishme të theksohet se pas incidentit të Kanalit të Korfuzit të vitit 1946, Shqipëria dhe Greqia e rikonfirmuan zyrtarisht kufirin e tyre nëpërmjet dy protokolleve, të nënshkruar përkatësisht në Korfuz, më 8 shkurt 1958, dhe në Sarandë, më 2 gusht të po atij viti[1070]. Pjesë përbërëse e protokolleve ishin edhe dy shtojca që përmbanin koordinatat ku fiksoheshin kufijtë e saktë të ujërave territoriale, në të cilat secila palë do të kryente spastrimin e pjesës së vet nga minat detare. Po ashtu, traktati i miqësisë, bashkëpunimit, fqinjësisë së mirë dhe i sigurisë mes dy vendeve, nënshkruar në 26 mars 1996, rikonfirmon gjithashtu kufijtë ekzistues në tokë dhe në det, si edhe në lumenjtë dhe liqenet që lagin territoret përkatëse të Shqipërisë dhe Greqisë. Ky traktat saktëson se të dy vendet njohin dhe respektojnë integritetin territorial të njëri-tjetrit[1071].

Një tjetër dëshmi që vërteton pranimin e kufijve ndërshtetërorë shqiptaro-grekë është dhe nënshkrimi i "Protokollit të Bashkëpunimit ndërmjet Ministrisë së Rendit Publik të Republikës së Shqipërisë dhe Ministrisë së Marinës Tregtare të Republikës së Greqisë, në lidhje me Patrullimin e Përbashkët nga Policia Kufitare dhe Trupat Greke të Mbrojtjes së Limaneve për një Mbrojtje Efikase të Kufirit Bregdetar midis Dy Vendeve". Ky Protokoll u nënshkrua në Athinë, më 9 mars 1998 dhe u rinovua në Tiranë, më 24 gusht 1999[1072]. Nga pikëpamja e të drejtës dhe praktikës ndërkombëtare, vlera të mëdha juridike pasqyron jurisprudenca e GJND-së, e cila gjatë shqyrtimit të mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mbi delimitimin e kufijve detarë ka theksuar se *kontrolli i efektshëm* (effective control) i një shteti bregdetar mbi një

[1065] Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 16.
[1066] Public Record Office, në National Archives (Londer). Hartat kanë këtë kod reference: PRO.FO.371.72099. doc no.7326 *Corfu Channel Case*, cituar nga Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 16.
[1067] *The Corfu Channel case,(Merits),* International Court of Justice, April 9,1949,General List No.1.
[1068] *Memoranda of the Greek Government concerning Albania and Northern Epirus*,1946, Public Record Office, në National Archives PRO.FO.371.58480 R 15646, cituar nga Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 16.
[1069] Ledia Hysi, diskutim para Komisionit të Ligjeve të Kuvendit, dt. 25 shtator 2009, cituar nga Alibali, *Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese*, 10.
[1070] Ministria e Punëve të Jashtme, Arkivi, viti 1958, Dosja Nr.1 dhe 2, f.1-2. Protokollet "Mbi punimet për spastrimin e Kanalit të Korfuzit nga minat lundruese", Korfuz 8 shkurt 1958 dhe Sarandë 2 gusht 1958, cituar nga Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 16.
[1071] Ministria e Punëve të Jashtme, Arkivi, viti 1958, Dosja Nr.1 dhe 2, f. 1-2. Protokollet "Mbi punimet për spastrimin e Kanalit të Korfuzit nga minat lundruese", Korfuz 8 shkurt 1958 dhe Sarandë 2 gusht 1958, cituar nga Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 16.
[1072] Krisafi "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 16-17.

zonë të caktuar detare për një periudhë të gjatë kohore, konsiderohen elemente themelore lidhur me përcaktimin e sovranitetit në mungesë të titullit[1073]. Në këtë këndvështrim, kufiri detar i deklaruar nga shteti shqiptar për zonën e kontestuar të detit Jon dhe i depozituar në Sekretariatin e UNCLOS-it ka qenë "*mesi i Kanalit të Korfuzit*"[1074]. Pavarësisht se midis palëve mund të ketë patur hapësira të papërcaktuara (si p.sh. shkëmbi ishullor i Barketës, apo hapësira të shelfit kontinental) ose edhe hapësira të tjera detare të kontestuara, përsëri kuptohet se shteti shqiptar dhe ai grek i kanë njohur njëri-tjetrit në heshtje dhe mirëkuptim hapësira detare ku palët ushtronin sovranitet të plotë dhe të pakundërshtueshëm nga pala tjetër[1075].

Duke u nisur nga problemet e shumta që përfaqësonte Marrëveshja konkrete, në 14 tetor 2009 Partia Socialiste dhe pesë parti të tjera opozitare vendosën t'i kërkojnë zyrtarisht Gjykatës Kushtetuese të RSH-së të shqyrtonte pajtueshmërinë kushtetuese të marrëveshjes shqiptaro-greke për kufijtë detarë midis dy vendeve. Kërkesa e tyre iu dorëzua Gjykatës Kushtetuese më 20 tetor 2009 dhe synimi i saj ishte korrigjimi i një padrejtësie kombëtare. Partia Socialiste ngriti këto pretendime: a) Mungon plotfuqia e Presidentit të RSH-së (presidenti duke qenë se është përfaqësuesi i vetëm i unitetit të popullit duhet të jetë ai që jep autorizimin për këto marrëveshje); b) Grupi negociator është ngritur me urdhërin e kryeministrit për diskutime mbi shelfin kontinental por bisedimet kanë përfshirë dhe zona të tjera; c) Titulli dhe përmbajtja janë të pazakonta (titulli duhet t'i përmbahet marrëveshjes); d) Në rastin e Shqipërisë nuk duhet të përdorej parimi i barazlargësisë, largësisë strikte ndërmjet shteteve, pasi bregdetet janë të ndryshme dhe ne humbim territore nga kjo marrëveshje; e) Nuk është përcaktuar vija bazë në këtë marrëveshje; f) Shkëmbi Barketa nuk duhet të merrej në konsideratë përtej përcaktimit të kufijeve pasi ajo është cektinë shkëmbore; g) Nuk ishte e nevojshme përcaktimi i kufijve ndërshtetërorë pasi ka qenë më përpara e përcaktuar; h) Marrëveshja nuk është shoqëruar me harta dhe është kryer në fshehtësi. Nga ana tjetër, Kuvendi i Shqipërisë dhe palët e tjera pretendojnë se: a) kërkuesi nuk ka legjitimitet për të shkuar në Gjykatën Kushtetuese për këtë çështje; b) nuk ka prova të vërtetojnë që ka ekzistuar kufiri detar më përpara; c) mungesa e hartave nuk e bën çështjen antikushtetuese; d) marrëveshja ndodhet ende në fazat e shqyrtimit parlamentar; e) nuk ka ndodhur në fshehtësi pasi vetë kërkuesi nuk ka pranuar të jetë pjesë e saj; f) ky pretendim ka filluar para 3 viteve dhe janë bërë të gjitha përpjekjet për njohjen e tij nga publiku[1076].

Në 5 prill 2010 Gjykata Kushtetuese shpalli vendimin unanim, i cili e hedh poshtë Marrëveshjen, të cilën kjo Gjykatë e konsideroi të papajtueshme me Kushtetutën lidhur me: 1) mospajisjen e delegacionit me plotëfuqi të rregullt nga Presidenti i Republikës për zhvillimin e negociatave dhe lidhjen e marrëveshjes; 2) mangësitë serioze në përmbajtjen e marrëveshjes; 3) moszbatimin e parimeve bazë të së drejtës ndërkombëtare për ndarjen e hapësirave detare midis dy vendeve me qëllim arritjen e një rezultati të drejtë dhe të ndershëm; 4) mosmarrjen parasysh të ishujve si rrethana të veçanta në delimitimin e hapësirave detare. Për arsyet e mësipërme, në

[1073] *Burkina Faso kundër Malit* (1986); *El Salvador kundër Hondurasit* (1992); *Kameruni kundër Nigerisë* (2002), *Katar kundër Bahrein* (2001), International Court of Justice.

[1074] Dekreti Nr. 4650, dt. 9 mars 1970, ndryshuar me Dekretin No. 7366, dt. 24 mars 1990. Faqja zyrtare e Konventës së OKB-së mbi të Drejtën e Detit, http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

[1075] Alibali, "Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese," 11.

[1076] Gjykata Kushtetuese e Republikës së Shqipërisë, Dosja Nr. 1, Regjistri 37, 26.11.2009, Vendimi Nr. 15, dt.05.04.2010. Vendimi është botuar në Vendime të Gjykatës Kushtetuese të Republikës së Shqipërisë, 2010, botim i Gjykatës Kushtetuese, Tiranë 2011, 281-359, cituar nga Krisafi, "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë," 12.

mbështetje të neneve 131 (shkronja b) dhe 134 (shkronja f) të Kushtetutës së RSH-së; të neneve 49/2 dhe 51 të Ligjit Nr. 8577, dt.10.02.2000 " Për Organizimin dhe funksionimin e Gjykatës Kushtetuese të RSH-së", Gjykata Kushtetuese unanimisht vendosi: Deklarimin si të papajtueshme me nenet 3, 4, 7, dhe 92 të Kushtetutës të Marrëveshjes së lidhur midis Republikës së Shqipërisë dhe Republikës së Greqisë "Për delimitimin e zonave të tyre përkatëse, të shelfit kontinental dhe zonave të tjera detare që u përkasin në bazë të së drejtës ndërkombëtare"[1077]. Konsiderimi i Marrëveshjes nul dhe e paqenë për shkak të shkeljes së Kushtetutës, solli si rrjedhojë ndërprerjen e procedurave të ratifikimit të saj nga Parlamenti i Shqipërisë.

Është e kuptueshme se vendimi i Gjykatës Kushtetuese të RSH-së lidhur me delimitimin e ujërave territoriale mes Shqipërisë dhe Greqisë në hapësirën e Kanalit të Korfuzit dhe detit Jon shkaktoi reagime negative nga ana e qeverisë greke. Pavarësisht se gjatë kësaj periudhe Greqia u karakterizua nga probleme të thella ekonomike dhe financiare, të cilat e gjunjëzuan ekonominë e shtetit grek dhe shkaktuan protesta të mëdha popullore në vend, përsëri politikanët dhe qeveria greke u prononcuan publikisht dhe në mënyrë agresive kundër vendimit të Gjykatës Kushtetuese duke kërkuar nga Shqipëria ratifikimin e marrëveshjes së arritur. Sigurisht, pjesë e politikës së jashtme greke ishte edhe presioni diplomatik kundër shtetit shqiptar, të cilën qeveria greke e aplikoi gjerësisht edhe në marrëdhëniet e saj me shtete të rëndësishme europiane e me influencë, si dhe në institucionet dhe organizmat e ndryshme ndërkombëtare. Nga ana tjetër, politikanë dhe eurodeputetë grekë në Parlamentin Europian dhe në organe të tjera themelore të BE-së e ngritën këtë çështje duke e pasqyruar Greqinë si një viktimë të padrejtësive të mëdha të kryera nga ana e Shqipërisë. Me përjashtim të Gjykatës Kushtetuese dhe opinionit mbarëkombëtar shqiptar, nga ana e qeverisë shqiptare nuk pati reagime zyrtare lidhur me presionin diplomatik konkret si dhe me akuzat e Greqisë.

Duke u nisur nga kjo mefshtësi apo paaftësi e qeverisë shqiptare, Greqia gjatë viteve të fundit ndërmori një ofensivë politike për ta detyruar Shqipërinë të ratifikojë marrëveshjen dypalëshe. Pjesë e kësaj strategjie ishin deklaratat e njëpasnjëshme në vitet 2011-2013 të ministrisë së jashme greke, në të cilat shprehej indinjata e Greqisë dhe kërkesa e fuqishme për ratifikimin e marrëveshjes konkrete. Vetë ministri i jashtëm grek Venizelos në vizitën e tij zyrtare në Shqipëri në vitin 2013, i kërkoi homologut shqiptar ratifikimin e marrëveshjes, duke hasur në kundërshtimin diplomatik të këtij të fundit[1078]. Gjatë vizitës së ministres shqiptare të mbrojtjes në janar 2014 dhe atij të jashtëm në Greqi në shkurt 2014, presidenti grek Papulias, kryeminstri Samaras dhe ministri i jashtëm Venizelos, i kërkuan me insistim zyrtarëve të lartë shqiptar që Shqipëria të rishikojë qëndrimin e saj mbi ratifikimin e marrëveshjes[1079]. Pavarësisht se shteti shqiptar si pasojë e këtyre presioneve pranoi të ngrihen komisione të veçanta për çështjen e kufirit detar, përsëri qëndrimi i tij nuk përputhet me kërkesat greke, kështu që mosmarrëveshja ndërshtetërore mbi këtë problematikë vazhdon të jetë prezente deri në ditët e sotme.

[1077] Gjykata Kushtetuese e Republikës së Shqipërisë, Dosja Nr. 1, Regjistri 37, 26.11.2009, 281-359.
[1078] "Bushati dhe Venizelos përplasen për çështjen çame dhe kufirin detar" *Shekulli*, dt 14 Tetor 2013, accessed October 20, 2013, http://www.shekulli.com.al/web/p.php?id=32424&kat=87.
[1079] Kodheli vizitë dyditore në Greqi, priten diskutime për çështjet delikate; *BallkanWeb*, accessed January 30, 2014, http://www.balkanweb.com/kryesore/1/kodheli-vizit--dyditore-n--greqi-pritën-diskutime-p-r---shtjet-delikatë-167367.html.

PËRFUNDIME

Si përfundim, mund të theksojmë se në një sistem ndërkombëtar të globalizuar, kompleks dhe të ndërvarur, rëndësia dhe faktorizimi i të drejtës ndërkombëtare të detit në ditët e sotme konsiderohet një element i pakundërshtueshëm, vlefshmëria e të cilit karakterizohet gjithmonë e më shumë në rritje. Ky argument pasqyron rëndësinë që paraqet për MN qasja teorike e liberalizmit, e cila përqëndrohet më shumë në studimin e të drejtës ndërkombëtare, moralit dhe organizatave ndërkombëtare sesa vetëm te pushteti, duke i vështruar ato si elemente bazë në shpjegimin e ngjarjeve ndërkombëtare. Zhvillimi i të drejtës ndërkombëtare të detit nuk karakterizohet i veçuar nga proceset apo disiplinat e tjera karakterizuese të sistemit ndërkombëtar, por është ndikuar thellësisht dhe formatuar nga politika, rendi shoqëror, ekonomia, zhvillimi infrastrukturor dhe gjeografia e arenës së vërtetë botërore, për të cilën ajo konsiderohet e zbatueshme. Nga ana tjetër, rendi politik, siguria ndërkombëtare dhe ekonomia botërore, janë influencuar gjerësisht nga proceset juridike të krijimit, zhvillimit dhe zbatimit të së drejtës ndërkombëtare të detit. Rrjedhimisht, është krejtësisht logjike të mendohet se praktika e të drejtës së detit lidhet ngushtësisht me artin e diplomacisë, politikën ndërkombëtare, marrëdhëniet ndërshtetërore, si dhe me realizimin e MN në përgjithësi.

Regjimi juridik i hapësirave detare dhe oqeanike është konsideruar tradicionalisht një çështje me natyrë të brishtë dhe kritike për fushën e MN, duke përfaqësuar kompromise, konflikte dhe interesa të rëndësishme për shtetet. Si rrjedhojë, hapësirat oqeanike përfaqësojnë një teatër ndërkombëtar konfliktesh, ku nga njëra anë pasqyrohet legjitimiteti shtetëror për të shfrytëzuar zonat e burimet natyrore oqeanike dhe garantuar sigurinë kombëtare dhe atë ndërkombëtare, ndërsa nga ana tjetër pozicionohen aktorë të rëndësishëm të natyrës konfliktuale e agresive, dhe organizatat ndërkombëtare kriminale, piraterike dhe terroriste, që përpiqen të rrisin aktivitetet e paligjshme apo të krijojnë situata pasigurie dhe konfliktualiteti. Ky konfliktualitet karakterizohet edhe nga mosmarrëveshje apo konflikte serioze ndërshtetërore lidhur me çështje thelbësore të natyrës detare. Këto janë shpesh shprehje të interesave kontradiktore dhe qëndrimeve të diferencuara për problematika të politikës së jashtme, të cilat fokusohen në çështje të rëndësishme me natyrë detare, siç mund të jetë shfrytëzimi i burimeve natyrore oqeanike apo juridiksioni shtetëror mbi zona të caktuara detare. Është pikërisht një ndër detyrat më të rëndësishme të së drejtës ndërkombëtare të detit, të vendosë në dispozicion mjetet më të përshtatshme për t'i zgjidhur këto mosmarrëveshje në mënyrë paqësore.

E drejta ndërkombëtare e detit përbëhet prej një sistemi normash, aktesh ligjore, standardesh dhe parimesh juridike, të cilat rregullojnë marrëdhëniet ndërmjet shteteve sovrane dhe subjekteve të tjera institucionale të së drejtës ndërkombëtare me interesa të rëndësishme detare. Në këtë këndvështrim, e drejta e detit konsiderohet një mekanizëm ligjor themelor, në mungesë të së cilës sistemi ndërkombëtar, i cili po konsiderohet gjithmonë e më shumë i ndërvarur përsa i përket burimeve natyrore dhe shfrytëzimit të oqeaneve, mund të rezultojë i vështirë për të funksionuar. Konceptuar në këtë drejtim, e drejta ndërkombëtare e detit lehtëson funksionimin e bashkësisë ndërkombëtare përsa i përket zgjidhjes së çështjeve kryesore të natyrës detare. Megjithatë, e drejta e detit, përveç funksionit të elementit të mësipërm, synon edhe ushtrimin e kontrollit mbi shtetet e pavarura duke kufizuar ose drejtuar veprimtarinë e tyre në marrëdhëniet me shtetet e tjera dhe institucionet ndërkombëtare. Zhvillimi i të drejtës së detit nga një sistem i lidhur kryesisht me lehtësimin e bashkëpunimit

ndërkombëtar ndërmjet shteteve, në një sistem që në ditët e sotme synon shumë më tepër kontrollin e subjekteve të tij, përbën tiparin më të spikatur të historisë të së drejtës ndërkombëtare bashkëkohore.

Rrjedhimisht, qëllimi kryesor i së drejtës së detit është ruajtja e paqes, rendit dhe stabilitetit ekonomik në fushën botërore të detarisë, si dhe krijimi i hapësirave bashkëpunuese midis shteteve me interesa detare. Komuniteti ndërkombëtar e ka konsideruar gjithmonë të drejtën e detit si një mekanizëm për të shmangur rreziqet që mund t'i kërcënohen paqes dhe sigurisë në shkallë botërore. Rëndësia e të drejtës së detit në sistemin ndërkombëtar është pasqyruar qartësisht gjatë punimeve të Konferencave UNCLOS I, II dhe III, në të cilat shtetet pavarësisht konflikteve dhe mosmarrëveshjeve që kishin midis tyre, arritën në një konsensus historik për të krijuar instrumentin ligjor ndërkombëtar më të rëndësishëm lidhur me regjimin juridik të detit. Konferenca UNCLOS III konsiderohet një prej ngjarjeve me natyrë ligjformuese më themelore të shekullit XX, duke u karakterizuar si fillimi i një revolucioni në të drejtën ndërkombëtare, i cili prezantoi një teknikë të re ligjformuese bazuar në një vendimmarrje konsensuale dhe pjesëmarrje universale. Regjimi juridik i UNLCOS-it, një komponent themelor i sistemit ligjor detar, i cili u krijua si pasojë e procesit të mësipërm ligjor dhe zbatimit të parimeve bazë të MN, pasqyron kornizën ligjore ndërkombëtare për të gjitha aktivitetet njerëzore të zhvilluara në hapësirat detare e oqeanike. Konventa konsiderohet një prej kolonave bazë të rendit ligjor ndërkombëtar, dhe është përshkruar si një shembull i shkëlqyer i bashkëpunimit ndërkombëtar, diplomacisë dhe i të drejtës ndërkombëtare mbi rregullimin e çështjeve me rëndësi botërore, duke u konsideruar ndër proceset e negociatave ndërkombëtare më të sukseshme që kanë karakterizuar shekullin XX.

Kontributi kryesor i UNCLOS-it lidhur me fuqizimin e bashkëpunimit ndërshtetëror në kuadër të MN, është i lidhur ngushtësisht me zhvillimin e proceseve ligjformuese dhe nocionit themelor të rregullave të caktuara. Koncepti thelbësor i Konventës i përket ndryshimit rrënjësor të procesit të ligjformimit në fushën detare, i cili në ndryshim nga instrumentet e tjerë ligjorë ndërkombëtarë, u zhvillua në një frymë ndërveprimi dhe bashkëpunimi ndërshtetëror shumëpalësh. Struktura juridike e UNCLOS-it përmban elemente themelore që pasqyrojnë një numër detyrimesh normative për të raportuar, këshilluar, aprovuar dhe respektuar rregulla të përcaktuara nga organizata të ndryshme ndërkombëtare të detit. Konventa parashtron norma ligjore mbi arbitrimin dhe gjykimin e drejtë të çështjeve detare ende të pazgjidhura, duke promovuar kështu bashkëpunimin ndërkombëtar dhe amortizimin e konflikteve ndërshtetërore mbi shfrytëzimin e burimeve natyrore oqeanike dhe ushtrimin e lundrimit dhe tregtisë së lirë në hapësirat oqeanike. E drejta e detit, nëpërmjet UNCLOS-it, paraqet një rëndësi të veçantë edhe për faktin se konceptet juridike të dispozitave të caktuara ligjore të Konventës kanë hedhur themelet për formimin e strukturave të posaçme ndërkombëtare që trajtojnë zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mbi çështje thelbësore detare.

Si një instrument i rëndësishëm ligjor i natyrës kushtetuese në kuadër të së drejtës ndërkombëtare të detit, UNCLOS-i përmban mekanizma bazë ligjorë që shërbejnë për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore të natyrës detare. Kjo konventë ndërkombëtare, e cila trajton jo vetëm rregullimin e çështjeve mbi shfrytëzimin e burimeve natyrore më të mëdha të planetit, por përmban gjithashtu një sistem zgjidhjesh të detyrueshme për mosmarrëveshjet ndërshtetërore, është konsideruar një fenomen i pazakontë në të drejtën ndërkombëtare. Krijimi i një sistemi mekanizmash ligjorë mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore që përmban procedura të detyrueshme në UNCLOS, është përshëndetur nga qeveritë e

shteteve anëtare të OKB-së dhe nga aktorë të tjerë të sistemit ndërkombëtar si një prej zhvillimeve më të rëndësishme në kuadër të krijimit dhe zbatimit të regjimit juridik ndërkombëtar. Procedurat e detyrueshme ligjore mbi zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore, ishin kolonat themelore në të cilat u mbështet ekuilibri delikat dhe kritik i kompromisit ndërshtetëror gjatë zhvillimit të Konferencës UNCLOS III, dhe njëkohësisht themeli i cili mban të gjithë strukturën e saj ligjore të lidhur, duke garantuar pranueshmërinë dhe qëndrueshmërinë e vazhdueshme të tij për të gjitha shtetet, organizatat dhe institucionet e sistemit ndërkombëtar.

E drejta ndërkombëtare e detit, sikurse çdo sistem tjetër juridik, me anë të normave të saj ligjore synon parandalimin e përdorimit të forcës dhe dhunës nga subjektet e saj për zgjidhjen e mosmarrëveshjeve dhe konflikteve të tyre. Në këtë kontekst, kapaciteti i OKB-së për të ndërhyrë në çështje të cilat konsiderohen kërcënim për paqen dhe sigurinë ndërkombëtare në përgjithësi, dhe për sigurinë detare në veçanti, konsiderohet një zhvillim i rëndësishëm për të drejtën e detit të periudhës së pas viteve 1945. Mandati i Këshillit të Sigurimit për menaxhimin e çështjeve të tilla themelore pasqyrohet qartësisht në Kapitullin VII të Kartës së OKB-së. Në rastet kur ky Këshill vendos se ngjarje të caktuara të natyrës globale përbëjnë kërcënim për sigurinë dhe paqen ndërkombëtare, mbështetur në nenet 40, 41 dhe 42 të Kartës së OKB-së, ky institucion mund të formulojë rezoluta në të cilat parashtrohen detyrime dhe norma ligjore për trajtimin e këtyre problematikave. Ky zhvillim i rëndësishëm ka ndikuar pozitivisht lidhur me ruajtjen e paqes, sigurisë dhe stabilitetin e sistemit ndërkombëtar, veçanërisht në eliminimin apo amortizimin e konflikteve ndërshtetërore të natyrës detare.

Pavarësisht rëndësisë që përfaqëson e drejta ndërkombëtare e detit për fushën e MN, duhet të theksohet se interpretimi dhe zbatimi i dispozitave të caktuara ligjore të këtij sistemi juridik, tradicionalisht ka ndikuar gjerësisht mbi lindjen apo përshkallëzimin e mosmarrëveshjeve dhe konflikteve ndërshtetërore. Kjo është veçanërisht e vërtetë për marrëdhëniet ndërmjet shteteve bregdetare që ndodhen përballë apo përbri njëra-tjetrës, të cilat janë karakterizuar historikisht nga mosmarrëveshje serioze mbi përcaktimin e kufijve detarë dhe zonave detare përkatëse, siç janë ujërat territoriale, ZEE-të apo shelfi kontinental. Përcaktimi i kufijve dhe zonave detare konsiderohet një çështje themelore për MN. Kjo ka ardhur si pasojë e ekzistencës të një numri faktorësh të ndërlikuar të karakterit politik, ligjor, gjeografik, ekonomik dhe strategjik, të cilët e vështirësojnë së tepërmi procesin e zgjidhjes së konflikteve ndërshtetërore lidhur me delimitimin e kufijve detarë. Duke marrë në konsideratë faktin se përcaktimi i kufijve detarë konsiderohet faktor themelor influencues në drejtim të shpërthimit të krizave ndërkombëtare, dinamika e vendimmarrjes politike është anormale dhe e jashtëzakonshme. Shkaku kryesor që ka kontribuar drejt lindjes së konflikteve ndërshtetërore mbi delimitimin e kufijve detarë mendohet të ketë ardhur për arsye se regjimi juridik ndërkombëtar i detit, në vend që të sigurojë një përcaktim të qartë juridik të sovranitetit shtetëror mbi zonat detare nën dritën e problematikave ndërshtetërore dhe sfidave bashkëkohore konkurruese, siç janë faktorët politikë, ekonomikë dhe shoqërorë, nuk përmban një sistem normash ligjore me prioritet dhe qartësi të plotë juridike.

Instrumenti i parë ligjor ndërkombëtar që ka parashtruar norma mbi delimitimin e kufijve detarë është Konventa e Ujërave Territoriale dhe Konventa e Shelfit Kontinental (1958). Pavarësisht problematikave që janë shfaqur si pasojë e interpretimit apo zbatimit të këtyre Konventave, impaktin më themelor në drejtim të lindjes së mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mbi përcaktimin e kufijve detarë e ka shkaktuar formulimi, interpretimi dhe zbatimi i dispozitave të UNCLOS-it. Formulimi

i këtyre normave të reja ligjore e ndryshoi situatën e regjimit juridik ndërkombëtar të detit për shtetet që ushtrojnë sovranitet mbi ishuj të caktuar, duke e rritur si pasojë vlerën e sovranitetit të ishujve, të cilët filluan gradualisht të ndikonin mbi zgjerimin e ujërave territoriale ishullore deri në 12 milje detare. Pavarësisht se kufizimi prej 12 miljesh detare është ligjërisht i lejueshëm por aspak i detyrueshëm, shumë shtete bregdetare e shtrin juridiksionin e tyre deri në kufizimin e lejuar ligjor. Kjo situatë ka ndikuar negativisht mbi marrëdhëniet ndërshtetërore në rajone me hapësira të kufizuara detare si deti Egje apo Kanali i Korfuzit, duke shkaktuar si rrjedhojë incidente apo konflikte të rëndësishme rajonale.

Nën dritën e zhvillimeve dinamike në fushën e MN dhe veçanërisht të së drejtës ndërkombëtare të detit gjatë viteve 1990-2000 mbi përcaktimin e kufijve të shelfit kontinental, numri i mosmarrëveshjeve ndërshtetërore është përshkallëzuar dukshëm. Kjo ka ardhur si pasojë e problemeve të shkaktuara nga formulimi i normave të reja ligjore të UNCLOS-it, të cilat kanë shkaktuar mbivendosje të zonave të shelfit kontinental të shteteve bregdetare të pozicionuara përballë apo përbri njëra-tjetrës, që tashmë mund të shtrihen deri në 350 milje detare nga vija bregdetare bazë, dhe jo deri në 200 milje, sikurse e parashikonte Konventa mbi Shelfin Kontinental (1958). Për më tepër, fakti që sipas Konventës, kufijtë e shelfit kontinental dhe ZEE-së duhet të pasqyrojnë një zgjidhje të drejtë e të paanshme, dhe kanë të njëjtën përmbajtje të natyrës teknike, e karakterizon më të vështirë arritjen e marrëveshjeve mes shteteve mbi përcaktimin e ZEE-së. Një ndarje kufitare që është e drejtë për qëllimin e ZEE-së, mund të mos konsiderohet e drejtë apo e bazuar në konceptin e paanshmërisë për qëllimin e shelfit kontinental. Ky problem ka ardhur për shkak të diversitetit e të papërshtatshmërisë së karakteristikave dhe konsideratave të ndryshme që karakterizojnë secilën zonë, të cilat mund të ndikojnë thellësisht drejt arritjes së një zgjidhjeje të drejtë e të paanshme për shtetet.

Ndër çështjet e shumta që pasqyrojnë impaktin e të drejtës së detit mbi aktivitetet ushtarake dhe rrjedhimisht mbi marrëdhëniet ndërmjet shteteve të ndryshme me interesa detare, krijimi i regjimit juridik të ZEE-së bazuar në UNCLOS konsiderohet problematika më e madhe. Në këtë kontekst, nuk është e qartë nga pikëpamja ligjore nëse manovrat ushtarake dhe përdorimi i armatimit luftarak në këtë zonë nga shtete të huaja, bazuar në normat e Konventës, konsiderohen të lejueshme. Për më tepër, duke marrë në konsideratë rëndësinë madhore që përfaqësojnë forcat e armatosura për interesat kombëtare të shteteve, nuk është aspak e qartë sesi kjo problematikë ligjore, e cila mund të shkaktojë kriza ndërkombëtare, do të zgjidhet në të ardhmen. Një numër shtetesh bregdetare e kanë bërë të qartë në organizmat ndërkombëtarë se stërvitjet dhe manovrat ushtarake të shteteve të huaja në ZEE-në e tyre, duke përfshirë edhe përdorimin e armatimit luftarak, janë të lejueshme vetëm kur jepet më parë pëlqimi nga ana e shtetit që ushtron juridiksion kombëtar mbi këtë zonë. Nën dritën e diversitetit që karakterizon zhvillimin e praktikave shtetërore lidhur me këtë çështje të rëndësishme, duket se nuk ekziston një interpretim i përbashkët universal për dispozitat ligjore përkatëse të UNCLOS-it mbi përdorimin për qëllime ushtarake të ZEE-së, si dhe mungojnë normat ndërkombëtare zakonore të detit për të vërtetuar nëse ekzistojnë të drejta të pakufizuara mbi zhvillimin e operacioneve ushtarake në rajonin e ZEE-së. Kjo problematikë ligjore e natyrës ndërkombëtare ndikon masivisht në krijimin e situatave konfliktuale midis shteteve, dhe duke marrë në konsideratë përfshirjen e forcave të armatosura në këto situata konfliktuale, është e qartë se çfarë impakti mund të ushtrojë kjo e fundit mbi përkeqësimin e mosmarrëveshjeve ekzistuese ndërshtetërore.

E drejta ndërkombëtare e detit, veçanërisht dispozitat ligjore të UNCLOS-it në lidhje me testimin e armëve konvencionale e bërthamore, dhe zhvillimin e manovrave ushtarake në ujërat ndërkombëtare, mund të shkaktojnë gjithashtu konflikte apo mosmarrëveshje ndërmjet shteteve të ndyshme. Ndërkohë që UNCLOS-i parashtron qartësisht konceptin se liria e lundrimit është plotësisht e zbatueshme dhe mbizotëron regjimin e ujërave ndërkombëtare dhe të ZEE-së, ajo ka dështuar të qartësojë ligjërisht se çfarë nënkupton me konceptin *liri lundrimore*, si dhe nëse efekti juridik i këtij nocioni shtrihet edhe mbi të drejtën e anijeve ushtarake për të zhvilluar stërvitje me armatim luftarak brenda këtyre zonave detare. Një problem i mprehtë ligjor që mund të ndikojë në lindjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore, dhe si pasojë edhe në rrjedhën e zhvillimeve në MN, konsiderohet dhe përmbajtja e dispozitës ligjore të UNCLOS-it mbi kalimin paqësor të anijeve të huaja ushtarake përgjatë ujërave territoriale të shteteve bregdetare. Në fushën e MN ekzistojnë mendime apo qëndrime të ndryshme mbi interpretimin e dispozitave ligjore për këtë çështje, ku nga njëra anë paraqiten shtete si India dhe Shqipëria që u kërkojnë anijeve të huaja ushtarake të marrin më parë pëlqimin e autoriteteve përkatëse përpara hyrjes në ujërat e tyre territoriale, ndërsa nga ana tjetër kemi shtete si Franca dhe Gjermania, të cilat argumentojnë se kërkesat ligjore nga këto shtete për dhënien e pëlqimit ose njoftimin paraprak lidhur me anijet ushtarake nuk janë konform dispozitave ligjore të UNCLOS-it dhe të drejtës ndërkombëtare në përgjithësi. Duke pasur parasysh problematikat dhe natyrën sensitive që paraqet çështja e kalimit paqësor të anijeve ushtarake, nuk është e papritur që shqetësime të ngjashme apo dhe probleme akute të karakterit ndërkombëtar mund të lindin dhe nga ushtrimi i të drejtës së kalimit tranzit të anijeve ushtarake nëpër ngushtica ndërkombëtare.

Në fushën e MN ekzistojnë dy pikëpamje të ndryshme lidhur me ndikimin që ushtron e drejta e detit mbi konfliktet e armatosura apo krizat ndërkombëtare. Pikëpamja e parë, e mbështetur nga pjesa më e madhe e aktorëve të MN, pasqyron mendimin se përdorimi i forcës ushtarake në ditët e sotme mund të autorizohet ligjërisht vetëm nga Këshilli i Sigurimit apo Asambleja e Përgjithshme e OKB-së. Pikëpamja tjetër, pavarësisht legjitimitetit të përdorimit të forcës në MN, pasqyron mendimin se kur përdorimi i forcës është i një shkalle të gjerë atëherë konfliktet e armatosura duhet të rregullohen nga e drejta e luftës dhe e neutralitetit. Ky konfliktualitet ligjor shton rrezikun e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore në hapësirat oqeanike për shkak të prezencës të fuqishme ushtarake të shteteve hegjemoniste të sistemit ndërkombëtar që disponojnë forca dhe mjete luftarake në rajone të ndryshme të ujërave ndërkombëtare, dhe shpeshherë kanë krijuar precedentë të rrezikshëm për shpërthimin e konflikteve. Një tjetër aspekt i rëndësishëm i të drejtës së detit dhe ndikimit të saj mbi sistemin ndërkombëtar dhe marrëdhëniet ndërshtetërore, konsiderohet çështja e çmilitarizmit dhe zonave detare të ndaluara për përdorimin e armëve bërthamore. Që prej Luftës së Dytë Botërore, MN janë karakterizuar nga ushtrimi në rritje i presionit për çmilitarizmin e zonave të caktuara detare, të konsideruara si trashëgimi e përbashkët e njerëzimit. Pavarësisht kësaj, UNCLOS-i, si traktati themelor i të drejtës ndërkombëtare të detit, nuk parashikon qartësisht nëse ujërat ndërkombëtare mund të konsiderohen zona të ndaluara për përdorimin e armëve bërthamore apo jo. Kjo situatë, sikurse edhe është pasqyruar gjatë punimit studimor, ka gjeneruar konflikte të rëndësishme ndërshtetërore, veçanërisht mes shteteve që disponojnë arsenal bërthamor dhe ushtrojnë qartësisht hegjemoninë e tyre mbi hapësirat oqeanike, dhe shteteve bregdetare që përpiqen të ruajnë sigurinë rajonale dhe sistemin ekologjik oqeanik, të cilat luajnë një rol themelor në ekonominë e tyre kombëtare. Mosmarrëveshje dhe konflikte kanë ardhur edhe si pasojë e interpretimit

dhe zbatimit të disa traktateve ndërkombëtare njëkohësisht, duke përfshirë UNCLOS-in, dhe impaktin që mund të ketë ky fenomen mbi zgjidhjen e këtyre konflikteve.

Sistemi ndërkombëtar është karakterizuar nga një shqetësim në rritje lidhur me kriminalitetin ndërkombëtar gjatë dekadave të fundit, duke kërkuar formulimin dhe zhvillimin e kornizave ligjore dhe atyre bashkëpunuese botërore, rajonale dhe dypalëshe, për të trajtuar këtë problematikë në mënyrë më efikase. E drejta e detit, parashikon me anë të disa prej konventave ndërkombëtare norma ligjore për parandalimin, luftën dhe penalizimin e fenomeneve të piraterisë, terrorizmit, trafikut të drogës dhe qenieve njerëzore, klandestinëve detarë, dhe krimeve të tjera të natyrës detare. Veçanërisht trafiku i qenieve njerëzore, i cili ka ardhur si rezultat i globalizimit, luftërave civile dhe ndërshtetërore, si dhe i kolapseve ekonomike në shtete të ndryshme, është kthyer gjatë viteve të fundit në një problematikë madhore për komunitetin ndërkombëtar. Që prej vitit 1982 janë krijuar një numër instrumentash ligjorë ndërkombëtarë, të cilat promovojnë forcimin e bashkëpunimit ndërkombëtar për të luftuar aktivitetet kriminale në det. Megjithatë, ndërkohë që terrorizmi dhe pirateria detare përfaqësojnë një kërcënim dhe rrezikshmëri të madhe për paqen dhe sigurinë botërore gjatë shekullit XX dhe XXI, fatkeqësisht në UNCLOS këtyre fenomeneve negative nuk i është kushtuar ndonjë rëndësi apo seriozitet i madh. Në këtë Konventë janë formuluar vetëm disa dispozita ligjore kornizë mbi përkufizimin dhe konceptin e terrorizmit dhe piraterisë detare. Të njëjtën problematikë karakterizon edhe Konventa SUA (1988), e cila pavarësisht se konsiderohet një instrument më efikas në lidhje me bashkëpunimin ndërkombëtar për neutralizmin e akteve të paligjshme në det, përsëri pasqyron mangësi të konsiderueshme ligjore. Këto mangësi dhe paqartësi ligjore të natyrës ndërkombëtare kanë shkaktuar si pasojë formulimin e një numri të konsiderueshëm legjislacionesh dhe aktesh ligjore kombëtare të diversifikuara, të cilat për shkak të mungesës së uniformitetit dhe vakumit ligjor që i karakterizon kanë ndikuar në përkeqësimin e marrëdhënieve ndërshtetërore në rajone të ndryshme detare.

Nga pikëpamja gjeografike Shqipëria zotëron një pozicion të favorshëm ekonomik, gjeopolitik dhe strategjik në rajonin detar të Mesdheut dhe në Europën Juglindore. Deti Adriatik dhe ai Jon konsiderohen elemente themelore për Shqipërinë, duke përfaqësuar rrugëkalime të rëndësishme detare që e bashkojnë atë me pjesën perëndimore dhe atë qendrore të Europës. Rrjedhimisht, hapësirat detare, sikurse dhe burimet natyrore dhe të gjalla detare, janë konsideruar historikisht faktorë themelorë për prosperitetin ekonomik dhe interesat kombëtare të Shqipërisë. Mbështetur në burime të shkruara, në të dhënat historike, si dhe në zbulimet arkeologjike, të kryera në vendbanimet ilire në rajonin e Ballkanit Jugperëndimor, ilirët, si paraardhës së shqiptarëve, janë karakterizuar nga zakone, tradita dhe praktika të pasura detarie, duke treguar qartësisht se që në fillim të mijëvjeçarit I p.e.s, ata zotëronin një traditë të shkëlqyer të artit të detarisë dhe ndërtimit të anijeve. Formacionet detare ilire të kësaj periudhe kishin një traditë dhe organizim të mirë të kohës, dhe detarët ilirë me anijet e tyre *Liburne* dhe *Lembi*, ishin bërë një rrezik i i madh që nuk mund të nënvlerësohej edhe për një fuqi të madhe ushtarake si Roma. Periudha kohore prej rënies së mbretërive të njohura ilire në shekullin II p.e.s, duke përfshirë këtu edhe sundimin e përkohshëm të disa monarkëve ilirë si Ballaios që arritën të mbajnë gjallë traditat detare ilire pas kapitullimit të Gentit në vitin 168 p.e.s, deri në shekujt XI-XIII, traditat, zakonet dhe praktikat detare ilire u rrënuan duke ngelur plotësisht në hije. Pas Luftës së Dytë Botërore, fusha kombëtare e detarisë, si gjithë ekonomia e vendit, ishte mjaft e prapambetur, dhe ligjshmëria detare rrjedhimisht ishte shumë e varfër nga përmbajtja dhe efikasiteti. Shqipëria gjatë kësaj periudhe pati ndryshime të mëdha, e

cila normalisht solli dhe ndryshime në të drejtën e detit duke krijuar një regjim ligjor problematik nga natyra jurikike por që i përshtatej normalisht nevojave të sistemit komunist të asaj periudhe.

Sistemi i legjislacionit detar shqiptar aktualisht mbështetet në një numër aktesh ligjore kombëtare, konventash dhe marrëveshjesh ndërkombëtare mbi të drejtën e detit, në të cilat shteti shqiptar është anëtarësuar. Meqenëse koncepti juridik ndërkombëtar mbi kufijtë detarë karakterizohet nga një kompleksitet dhe vështirësi ligjore dhe praktike, edhe përcaktimi i kufijve të zonave detare në të cilat Shqipëria ushtron sovranititet apo të drejta sovrane pasqyron të njëjtat problematika. Sipas të drejtës ndërkombëtare, shteti shqiptar ushtron një numër të drejtash mbi zonat detare kombëtare. Këto të drejta pasqyrohen në aktet juridiko-kombëtare dhe Kushtetutën e RSH-së, duke u mbështetur në praktikën dhe të drejtën ndërkombëtare të detit. Në këtë kontekst, një rëndësi të veçantë zotëron UNCLOS-i (1982), të cilën Kuvendi i RSH-së në vitin 2003 e ratifikoi duke miratuar Ligjin Nr 9055, datë 02.04.2003 "Për aderimin e RSH-së në Konventën e OKB-së mbi të Drejtën e Detit". Aderimi i Shqipërisë në këtë Konventë e detyron atë të formuloi një regjim të ri juridik, i cili nuk është zbatuar plotësisht për shkak të mospërcaktimit të zonës detare fqinje, ZEE-së dhe shelfit kontinental.

Pavarësisht se Shqipëria zotëron kushte të favorshme natyrore dhe një pozicion të rëndësishëm gjeostrategjik, ajo nuk e ka shfrytëzuar mirë pozitën e saj përsa i përket përmirësimit të nivelit ekonomik dhe mbrojtes së interesave kombëtare. Një prej problematikave kryesore që karakterizon Shqipërinë lidhur me regjimin juridik kombëtar të detit, vazhdon të mbetet përcaktimi i saktë ligjor i zonave detare të ZEE-së, zonës detare fqinje dhe shelfit kontinental. Në këtë kuadër, harmonizimi i plotë i legjislacionit kombëtar detar me të drejtën ndërkombëtare në tërësi, e cila ndikon drejtpërdrejt në progresin ekonomik kombëtar, si dhe drejt zhvillimit të marrëdhënieve të mira ndërshtetërore me vendet fqinje, mbetet një domosdoshmëri. Përcaktimi i saktë i kufijve detarë mes RSH-së dhe shteteve fqinje, normalisht kërkon hartimin e një kornize të qartë ligjore detare dhe institucionale për bashkëpunimin rajonal, si dhe harmonizimin e legjislacionit kombëtar mbi delimitimin e zonave detare me të drejtën ndërkombëtare. Formulimi i kësaj kornize ligjore dhe institucionale kombëtare natyrisht kërkon një bashkëpunim efikas të shtetit shqiptar me institucionet ndërkombëtare, ato rajonale si dhe me shtetet fqinje, me të cilat shpeshherë ky bashkëpunim është i vështirë të arrihet për shkak të paqartësisë dhe diversitetit që pasqyrojnë regjimet e ndryshme juridike detare të këtyre shteteve të rajonit detar të Adriatikut dhe Jonit.

Prosperiteti ekonomik dhe shoqëror në ditët e sotme dikton domosdoshmërinë e formulimit të politikave të reja detare. Këto politika të karakterit juridik duhet të përfshijnë zhvillimin e kapaciteteve, institucioneve dhe kuadrin e nevojshëm ligjor për hapësirën detare shqiptare, duke e konsideruar atë ndër elementet themelore lidhur me rritjen e ekonomisë kombëtare dhe pozicionimin e favorshëm strategjik të Shqipërisë në sistemin ndërkombëtar rajonal. Ushtrimi i sovranitetit dhe i të drejtave sovrane mbi ujërat territoriale dhe zonat e tjera detare konsiderohet një sfidë e rëndësishme për interesat kombëtare të Shqipërisë. Zbatimi i konventave dhe marrëveshjeve ndërkombëtare, si dhe i legjislacionit të përmirësuar kombëtar të detit konsiderohet gjithashtu një sfidë thelbësore për shtetin shqiptar. Si rrjedhojë, legjislacioni kombëtar detar ka nevojë për përmirësime themelore dhe për harmonizim me të drejtën ndërkombëtare të detit, veçanërisht me UNCLOS-in. Qëllimi kryesor drejt këtij përmirësimi duhet të fokusohet në plotësimin e vakumit ligjor lidhur me sigurinë detare, kufijtë detarë, konfliktualitetin normativ dhe ligjor, si dhe

mbivendosjen e kompetencave dhe përgjegjësive të institucioneve kombëtare që kanë si mision trajtimin e çështjeve detare.

Promovimi i politikave të reja kombëtare lidhur me krijimin e strukturave dhe mekanizmave bashkëpunues për të ndërvepruar dhe bashkërenduar masat rajonale kundër kërcënimeve apo rreziqeve ndërkombëtare detare, është një tjetër përgjegjësi serioze për Shqipërinë. Megjithatë, niveli i sigurisë detare mund të përmirësohet dukshëm vetëm duke reduktuar mundësitë e lindjes së konflikteve ndërshtetërore në Ballkan. Si rezultat i vakumit ligjor që karakterizon legjislacionin shqiptar dhe paaftësisë të institucioneve shtetërore shqiptare për të manaxhuar këtë situatë sensitive, transporti i lëndëve narkotike nëpërmjet hapësirave detare ka sjellë si pasojë lindjen dhe konsolidimin e organizatave kriminale dhe sindikatave të krimit të organizuar, të cilat mund të ndikojnë drejtpërdrejt në sponsorizimin e aktiviteteve të tjera të paligjshme, siç janë terrorizmi detar, kontrabanda detare e armëve, emigracioni i paligjshëm, trafiku i qenieve njerëzore, dhe transportimi i elementëve terroristë. Këto problematika të karakterit ligjor mund të shkaktojnë një impakt negativ mbi marrëdhëniet e Shqipërisë me shtete të tjera fqinje.

Përmirësimi dhe zbatueshmëria e legjislacionit kombëtar të detit, si dhe krijimi i një kornize juridike detare të unifikuar, mund të ndihmojë drejt përcaktimit të qartë të përgjegjësive për të gjitha strukturat shtetërore dhe institucionet me karakter detar, duke shmangur konfuzionin, mbivendosjen administrative dhe përplasjen e dispozitave ligjore të legjislacionit të brendshëm. Përfshirja e legjislacionit detar në një kornizë juridike të unifikuar ndikon drejt eliminimit të paqartësive ligjore ekzistuese, përcakton qartësisht ndarjen e autoriteteve detare dhe zonave të përgjegjësisë, si dhe mundëson krijimin e një sistemi ligjor ndërveprues që lehtëson bashkëpunimin ndërshtetëror. Në këtë kuadër, përmirësimi i kornizës ligjore detare shqiptare do të krijojë themele të forta në lidhje me konsolidimin e bashkëpunimit ndërshtetëror, mbi zbatueshmërinë e të drejtës detare, si dhe arritjen e iniciativave ndërqeveritare për menaxhimin e çështjeve detare dhe kufijve detarë në veçanti. Objektivi kryesor i këtyre iniciativave mbi përmirësimin e legjislacionit detar synon rritjen e nivelit të sigurisë në ujërat territoriale shqiptare për të siguruar zbatimin e koncepteve mbi lirinë e lundrimit, mbrojtjen e burimeve natyrore detare dhe sigurinë kombëtare, duke kontribuar si rrjedhojë për paqen dhe stabilitetin rajonal.

Legjislacioni detar kombëtar karakterizohet nga një numër problematikash dhe mangësish ligjore, të cilat krijojnë jo vetëm paqartësi juridike mbi përcaktimin ligjor të zonave detare dhe parandalimin e aktiviteteve kriminale sipas të drejtës ndërkombëtare, por njëkohësisht dëmtojnë zhvillimin e sektorit detar kombëtar. Në mënyrë që ky sektor të zhvillohet, duhet të përmirësohet më parë kuadri ligjor detar ekzistues, të analizohen dhe ratifikohen traktatet ndërkombëtare të detit, dhe të ndërmerren masa paraprake për zbatimin e tyre. Shqipëria ndodhet përpara një situate në të cilën e drejta kombëtare e detit konsiderohet ende në fazë tranzicioni përsa i përket aspekteve themelore të natyrës juridike, siç janë zbatimi i kushteve dhe normave të së drejtës ndërkombëtare të detit, plotësimi i vakumit ligjor të legjislacionit detar, dhe zbatueshmëria e përpiktë e dispozitave ligjore të këtij legjislacioni. Nën ndikimin e faktorëve politikë, shoqërorë, ekonomikë, teknikë dhe juridikë, është një domosdoshmëri rishikimi tërësor i koncepteve ligjore ekzistuese të së drejtës kombëtare të detit.

Amendimi i legjislacionit kombëtar detar duhet të fillojë normalisht nga kodi detar shqiptar, i cili përmban jo vetëm gabime teknike dhe interpretative, por shumë dispozita të tij zotërojnë një përmbajtje të shkurtër dhe të paqartë juridikisht. Për më tepër, sistemi normativ i këtij kodi detar zbatohet vetëm për aspekte dhe çështje të

kufizuara detare. Këto paqartësi juridike dhe mungesa e përmbajtjes thelbësore, krijojnë mundësi për lindjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore mes autoriteteve ligjzbatuese të shteteve rajonale, të cilat janë përgjegjëse për administrimin e veprimtarive të përcaktuara nga legjislacioni i brendshëm dhe e drejta ndërkombëtare për këto hapësira detare. Po ashtu, është e domosdoshme që kodi detar të përmbajë qartësisht dhe në mënyrë të hollësishme rastet kur lundrimi i anijeve të huaja në ujërat tona territoriale nuk mund të konsiderohen si kalim paqësor. Këtu mund të përfshihen kërcënimi ndaj sovranitetit dhe pavarësisë kombëtare të shtetit shqiptar, presionet politike, stërvitjet ushtarake, zbarkimi ose imbarkimi i mjeteve ushtarake, ulja ose ngritja e avionëve, propaganda kundër sistemit shtetëror, ndërhyrja në sistemet e komunikimit, ndotjes të mjedisit detar, etj.

Përcaktimi i ZEE-së nga ana e Shqipërisë, që sipas UNCLOS-it gëzon të drejta sovrane mbi këtë zonë detare me shtrirje deri në 350 milje, konsiderohet një çështje me rëndësi jetike për interesat kombëtare. Në këtë zonë, shteti shqiptar zotëron të drejta sovrane mbi shfrytëzimin e ujërave detare për lundrim; ruajtjen dhe administrimin e burimeve të gjalla natyrore dhe të nëntokës detare; vendosjen e platformave, tubacioneve dhe kabllove; kërkimin shkencor, dhe mbrojtjen e mjedisit. Po ashtu, Shqipëria nuk zotëron zonë detare fqinje, por mbështetur në problematikat mbi trafikun e lëndëve narkotike, të qenieve njerëzore dhe terrorizmit ndërkombëtar, ka ardhur koha që shteti shqiptar ta përcaktojë ligjërisht zonën e tij fqinje. Gjerësia e zonës fqinje, mbështetur në parimet e UNCLOS-it, duhet të shtrihet deri në 24 milje detare. Në zonën detare fqinje, shteti shqiptar duhet të ushtrojë juridiksionin e tij për të evituar shkeljen e rregullave doganore, fiskale, të emigrimit, si dhe ato sanitare nga ana e anijeve të huaja dhe ato kombëtare. Për më tepër, në të drejtën kombëtare të detit duhet plotësuar vakumi ligjor mbi përcaktimin e shelfit kontinental, ujërave të brendshme detare, sidomos për ujërat portuale, deltat e lumenjve, si dhe mbi kalimin paqësor të anijeve të huaja në ujërat territoriale, të cilat kanë të bëjnë me sigurinë kombëtare, kriminalitetin dhe terrorizmin detar, burimet e gjalla detare, kërkimin shkencor, mbrojtjen e mjedisit, etj.

Gadishulli Ballkanik ka përfaqësuar tradicionalisht një rëndësi të madhe politike, dhe strategjike për shtetet më të fuqishme të sistemit ndërkombëtar, dhe mungesa e stabilitetit në rajonin konkret ka ndikuar drejt lindjes së problematikave serioze për paqen dhe sigurinë e Ballkanit, si dhe të mbarë kontinentit europian. Shqipëria, në këtë kontekst, karakterizohet si një vend takimi i rëndësishëm mes Lindjes dhe Perëndimit. Mbështetur në faktin se Shqipëria është një shtet i vogël, asaj i është dashur të përballet me shtete më të fuqishme në një luftë të ashpër dhe të pabarabartë, e cila e ka detyruar atë të përshtatet me të gjithë, por në të njëjtën kohë të jetë mosbesuese me të gjithë. Ky motiv shpjegon dhe nxjerr në dukje marrëdhëniet e Shqipërisë me shtetet sllave të Ballkanit, Greqinë dhe Italinë. Në këtë këndvështrim, marrëdhëniet ndërshtetërore të Shqipërisë me shtetet ballkanike, si dhe me shtete të tjera të fuqishme të sistemit ndërkombëtar, siç janë Britania e Madhe, SHBA-ja, Italia, Gjermania, Franca dhe BS-ja, janë karakterizuar si të paqëndrueshme dhe përgjithësisht problematike para periudhës së demokratizmit të Shqipërisë. Këto marrëdhënie janë përmirësuar pas viteve 1990, duke u karakterizuar përgjithësisht edhe nga relata pozitive në kontekstin e të drejtës së detit. Nga ana tjetër, marrëdhëniet shqiptaro-greke pas njohjes së shtetit shqiptar në vitin 1913, dhe sidomos pas përfundimit të Luftës së Dytë Botërore, kanë qenë të tensionuara për shumë dekada jo vetëm për shkak të problemeve të trashëguara para lufte, por dhe nga rrethanat e tensionet e krijuara në mes të dy vendeve në kuadër të Traktatit të Paqes dhe Luftës së Ftohtë**.**

Normalizimi i marrëdhënieve diplomatike mes dy shteteve gjatë viteve 1980-2000, ndihmoi në ridimensionimin e relatave mes Athinës dhe Tiranës, por që gjithsesi boshti i politikës së jashtme greke vazhdoi të mbështetet në strategjinë ekspansioniste mbi aneksimin e pjesës jugore të Shqipërisë apo hapësirave kombëtare detare në detin Jon. Si pasojë e kësaj strategjie, Shqipëria dhe Greqia, nënshkruan marrëveshjen dypalëshe për delimitimin e kufijve detarë në detin Jon dhe Kanalin e Korfuzit. Megjithatë, marrëveshja shqiptaro-greke për delimitimin e këtyre kufijve detarë është konsideruar nga opinioni dhe intelektualët shqiptarë si një veprim që sanksiononte çedimin në favor të shtetit grek të një hapësire të gjerë detare të ujërave territoriale të Shqipërisë. Për rrjedhojë, marrëveshja konkrete mendohet të ketë cënuar rëndë integritetin territorial dhe interesat kombëtare të Shqipërisë. Çështja më serioze qëndron në faktin se çedimi i këtyre zonave detare duket se është bërë me pëlqimin e qeverisë shqiptare dhe nën presionin e fuqishëm të qeverisë greke. Megjithatë, është qartësisht e kuptueshme se cënimi i integritetit të ujërave territoriale të Shqipërisë ka ardhur edhe si pasojë e paaftësisë, mungesës së kompetencës dhe gabimeve serioze të kryera nga pala shqiptare gjatë negociatave ndërshtetërore me Greqinë.

Mbi të gjitha, marrëveshja ndërshtetërore karakterizohet nga një mungesë e theksuar e zbatimit të parimeve themelore të UNCLOS-it (1982), si dhe praktikave gjyqësore të GJND-së lidhur me këtë çështje themelore. Në këtë kontekst, duhet theksuar se parimi juridik i drejtësisë e paanshmërisë dhe koncepti i proporcionalitetit lidhur me delimitimin e kufijve detarë shqiptaro-grek, ndër konceptet më të rëndësishme juridike në të drejtën ndërkombëtare zakonore dhe atë traktatore të detit, nuk gjetën zbatim në këtë marrëveshje të dyshimtë nga pikëpamja morale dhe juridike. Për këto arsye, si dhe për mangësi të tjera ligjore Gjykata Kushtetuese unanimisht vendosi deklarimin si të papajtueshme me parimet themelore të Kushtetutës të RSH-së të marrëveshjes shqiptaro-greke. Ky vendim solli si pasojë ndërprerjen e procedurave të ratifikimit të saj nga Parlamenti i Shqipërisë. Duke u nisur nga problematikat që kanë karakterizuar situatën politike të brendshme dhe atë të jashtme shqiptare pas nënshkrimit të marrëveshjes, gjatë viteve të fundit shteti grek ka ndërmarrë një ofensivë politike për ta detyruar Shqipërinë të ratifikojë marrëveshjen dypalëshe. Mosmarrëveshja ndërshtetërore mes Shqipërisë dhe Greqisë mbi delimitimin e kufijve detarë në Kanalin e Korfuzit dhe në rajonin jugor të detit Jon, për shkak të problematikave të përmendura më lart dhe ndikimit që ushtrojnë faktorët politikë, shoqërorë dhe ekonomikë në të dy shtetet që janë të përfshirë në këtë çështje të ndërlikuar, vazhdon të ekzistojë deri në ditët e sotme.

BIBLIOGRAFIA

Tekste dhe Libra

Alibali, Agron. "Marrëveshja Detare dhe Gjykata Kushtetuese." Referat në Universitetin e Nju Jorkut [NYU] në Nju Jork, SHBA, me datë 21 nëntor 2009.

Andriç, Ivo. "Konflikti Ballkanik dhe Shqipëria." in *Rruga Shqiptare e Modernizimit: Ngjarje, Klasa Politike, Njerëz dhe Marrëdhënie Ndërkombëtare,* Bajraba, Kosta and Gasparini, Alberto. ISIG, 2001.

Anamali, Skënder et al. *Historia e Popullit Shqiptar – Ilirët, Mesjeta dhe Shqipëria nën Perandorinë Osmane*. Vol I, Tiranë: Botimet Toena. 2002.

Anand, R.P. *Origin and Develoment of the Law of the Sea*. Martinus Nijhoff Publishers. 1983.

Asimov, Isaac. *Asimov's Chronology of the World: The History of the World from the Big Bang to Modern Times*. New York: HarperCollins. 1991.

Ashburner, Walter ed. *The Rhodian Sea Law,* Oxford: Clarendon Press, 1909, Digitizing Sponsor: University of Toronto.

Ayubi, Nazih N. M. "The Arab States and Major Sea Issues." in *The Mediterranean Region - Economic Cooperations.* edited by Luciani, G. Croom, Helm, Beckham, Kent 1984.

Biberaj, Elez. "Marrëdhëniet Shqiptaro-Jugosllave dhe Çështja e Kosovës, in Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare." edited by Rakipi, Albert. Tiranë, AIIS, 2013.

Biersteker, Thomas J. et al eds., "International Law and International Relations: Bridging theory and practice." in *International Law and International Relations: From competition to complementary*, edited by Clarence J. Dias, Routledge: London and New York, 2007.

Boisson, Philippe. *Safety at Sea, Policies, Regulations & International Law*, Edition Bureau Veritas Paris, 1999.

Bondanella, Peter E. *Machiavelli and the Art of Renaissance History by Peter E. Bondanella*. Wayne State University Press. 1973.

Borgerson, Scott G. "The National Interest and the Law of the Sea." *Council Special Report No.46*. Council on Foreign Relations Publications. May 2009.

Boyd, Andrew. *An Atlas of World Affairs*, 9th ed, New York: Routledge, 1994.

Brownlie, I. *Principles of Public International Law,* Fourth Edition, Clarendon Press, Oxford, 1995.

Buzan, Barry. "A Sea of Troubles: Sources of Dispute in the New Ocean Regime." in *Sea Power and Influence.* Internationl Institute for Strategic Studies, editeb by Alford, Jonathan, The Adelphi Library, London 1980.

Byers, Micheal. *Understanding Sovereignty Disputes in the North: Who Ownes the Arctic?,* Vancuver/Toronto, D & M Publishers Inc, 2009.

Bynkershoek Cornelius. *De dominio maris dissertation*. Carnegie Endowment for International Peace, Oxford University Press. 1923.

Castellan, Georges. *Histori e Ballkanit,* Shtëpia Botuese Cabej: Tiranë, 1991.

Ceka, Neritan. *Ilirët,* Shtëpia Botuese ILAR, Tiranë, 2002.

Churchill R. R. and Lowe, A.V. *The law of the sea,* Third Edition, Manchester University Press, 1999.

Churchill, Robin. 'The Impact of State Practice on the Jurisdictional Framework contained in the LOS Convention' in *Stability and Change in the Law of the Sea: The Role of the LOS Convention*, edited by Elferink, A. Oude. Leiden: Nijhoff (2005): 91-143.

Cohen, Edward E. *Ancient Athenian Maritime Courts* Princeton University Press, (1973).

Colb, Robert. *Case Law on Equitable Maritime Delimitations: Digest and Commentaries,* The Hague, Martinus Nijhoff, 2003.

Couper, Alastair. ed., *The Times Atlas of the Oceans,* Times Book, London, 1983.

Declaration by Germany (1994), Italy (1995), and the Netherlands (1996) in UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, UNCLOS: Declarations Made upon Signature, Ratification, Accession or Succession or Anytime Thereafter.

Departament of Defense, USS Cole Commission (United States), *USS Cole Commission Report,* Washington: Departament of Defense, 2001.

Dixon, Martin. *E Drejta Ndërkombëtare,* Tiranë: Instituti i Studimeve Ndërkombëtare AIIS, 2009.

Dockrill, Micheal L. *Atlas of Twentieth Century World History,* New York: HarperCollins, 1991.

Dunne, Tim, Kurki, Milja and Smith, Steve. *Teori te Marredhenieve Nderkombetare: Displina dhe Shumellojshmeria.* (Tirane:UET Press, 2010).

Dusan T.Batakovic, "Serbian Govermment and Essad Pasha Toptani' i cituar në Gjiri i Durresit, Si u Shkatërruan Katër Flora Detare, *Gazeta Shekulli* 06 Janar 2014, Dossier.

Dushku, Ledia. "Marrëdhëniet Shqiptaro-Greke Mars-Shtator 1914." *Shqipëria në Marrëdhëniët Ndërkombëtare,* edited by Rakipi, Albert. Tiranë, AIIS, 2013.

Evensen, Jens. "Keynote Address." in the *1982 Law of the Sea Convention (Law of the Sea Institute,* 1983.

Farthing, Bruce and Brownrigg, Mark. *Farthing on International Shipping*. Third Edition. (London: Bussines on Shipping Series, 1997).

Franklyn Griffiths ed. *Politics of the Northwest Passage,* Kingston & Montreal: McGill-Queen's University Press, 1987.

Forsythe, David P. *The Politics of International Law: US Foreign Policy Reconsidered*. Boulder, CO: Lynne Rienner, 1990.

Gilmore, Grant F., and Black, Charls. *The Law of Admiralty,* 2nd Ed. Vol. 1, New York: Foundation Press, 1975.

Gold, Edgar. *Maritime Transport: The Evolution of International Marine Policy and Shipping Law,* Toronto: Lexington Books, 1981.

Goldstein, Joshua S. *Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* Fourth Edition, Tiranë: Shtëpia Botuese Dituria, 2003.

Gostentschnigg, Kurt. "Qëndrimet e Austro-Hungarisë ndaj Lëvizjes Kombëtare Shqiptare në kontekstin e marrëdhënieve të përgjithshme austro-shqiptare." in *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* edited by Rakipi, Albert. Tiranë, AIIS, 2013.

Gomez Robledo, Antonio. *Fundadores de Derecho Internacional,* UNAM: Mexico, 1989.

Golan, Galia. "Soviet Power and Policies in the Third World: The Middle East," in *Prospects of Soviet Power in the 1980s,* edited by, Christoph Bertram. Macmillan Press: London, 1980.

Goro, Robert. *Athinë-Tiranë, Ditari i Krizave: Shënime mbi Marrëdhëniet Shqiptaro-Greke në vitet 1993-1996.* Botimet Toena, Tiranë, 2010.

Gormley, W.P. "The Development of the Rhodian-Roman Maritime Law to 1681, with Special Emphasis on the Problem of Collision", *Inter-American Law Review* 317, (1961).

Grotius, Hugo. *The freedoms of the seas,* Carneige Endowment for International Peace, Oxford University Press, 1916.

Guicciardini, Francesco. *Guicciardini Dialogue on the Government of Florence*.. Cambridge University Press. edited by Brown, Elison. 1994.

Gjeçovi, Xhelal et al. *Historia e Popullit Shqiptar IV: Shqiptarët Gjatë Luftës së Dytë Botërore dhe Pas Saj 1939-1990*, Botimet Toena: Tiranë, 2009.

Hart, Laurie Kain. "Një Histori e Marrëdhënieve Greko-Shqiptare." in *Rruga Shqiptare e Modernizimit: Ngjarje, Klasa Politike, Njerëz dhe Marrëdhënie Ndërkombëtare*, edited by Bajraba, Kosta. & Gasparini, Alberto. Shtëpia Botuese Gorizia, 2001.

Howard, Micheal. *War in Europian History*, New York: Oxford University Press, 1976.

Hysni Kapo, *Fjalim në Këshillin e Sigurimit më 19.02.1947*, Botim i MPJ Tiranë, 1947.

Hysi, Ledia, *Diskutim para Komisionit të Ligjeve të Kuvendit RSH-së*, dt. 25 shtator 2009.

International Boundary Study. No. 113 - August 18, 1971, *Albania – Greece Boundary,* The Geographer Office of the Geographer Bureau of Intelligence and Research.

Ioannou, Krateros M. "The Grek Territorial Sea." in *Greece and the Law of the Sea*, edited by Kariotis, Theodore. Martinus Nijhoff Publishers, Kluwer Las International, USA & Canada, 1997.

Jackson, Robert H. and Sorensen, Georg. *Introduction to Internatioanl Relations: Theory and Approaches*. New York: Oxford University Press, 2003.

Janis, Mark W. *Sea Power and the Law of the Sea*, Lexington Books. (1976).

Johnson, L. *Coastal State Regulation of International Shipping*, New York, Oceana Publications, 2004.

Kent, James. *Commentaries of the History of Maritime Law*, Lecture 42, Lonan Institute, 2003-2013.

Keesing's Contemporary Archives 30, P. 32766, 32791, 21887, 32943, 33042 (1984).

Kissinger, Henry. *Diplomacia*, Tiranë: Shtëpia Botuese e Lidhjes së Shkrimtarëve, 1999.

Klein, Natalie. *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea,* Cambridge University Press, 2009.

Knutsen, Torbjorn L. *History of International Relation Theory,* Second Edition. Manchester: Manchester University Press, 1997.

Koh and Jayakumar. "An Overview of the Negotiating Process of UNCLOS III." in *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 - A Commentary,* edited by Rosenne and Sohn, Martinus Nijhoff Publishers, 1985.

Krisafi, Ksenofon. *E Drejta e Organizatave dhe Institucioneve Ndërkombëtare.* Fakulteti i Historisë dhe Filologjisë. Universiteti i Tiranës. 2011.

Lalaj, Ana, "Shqipëria: Nga Pakti i Varshavës në Nato." in *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* edited by Rakipi, Albert. Tiranë, AIIS, 2013.

Larson, D.L. ed., *Major Issues of the Law of the Sea*, New Hampshire, University of New Hampshire Publication, 1976.

Lowe A.V. "The development of the concept of the contiguous zone ." in *The British yearbook of International Law 1981*, edited by Jennings, R,Y, & Brownlie, I, Oxford, Clarendon Press, 1982.

Lowe A.V. "Self-Defence at Sea." in *The Non-Use of Force in International Law*, edited by William E. Butler, Marinus Nijhoff, 1989.

Lowe A.V., and Warbrick C. eds. *The United Nations and the Principles of International Law*, London: Routledge, 1994.

Machiavelli, Niccolo. *The Prince by Niccolo Machiavelli*. Saint Martin's Press. edited by Musa, Mark. 1969.

"Marrëdhëniet Ndërkombëtare të Shqipërisë-Një Pikëpamje Amerikane." Pjesë nga raporti dokumentar mbi përfundimet dhe rekomandimet në lidhje me njohjen e Qeverisë Demokratike të Shqipërisë, i përgatitur nga Misioni Special i Departamentit të Shtetit në Tiranë, në vitin 1945, in *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare*, edited by Rakipi, Albert. Tiranë, AIIS, 2013.

McDougal M.S.and Burke, W.T. *The public order of the oceans: a contemporary international law of the sea*, New Heaven, New Heaven Press, 1987.

McDorman, Ted L. *Satl Water Neighbours: International Ocean Law between United States and Canada*. New York, Oxford University Press, 2009.

Mears, Thomas L. *The History of the Admiralty Jurisdiction*, Select Essays in Anglo-American Legal History, 1908.

Memoranda of the Greek Government concerning Albania and Northern Epirus,1946, Public Record Office, në National Archives PRO.FO.371.58480 R 15646.

Meyr, Georg. "Roli i Italisë, Ndërmjet Historisë dhe Gjeografisë." in *Rruga Shqiptare e Modernizimit: Ngjarje, Klasa Politike, Njerëz dhe Marrëdhënie Ndërkombëtare*, edited by Kosta Bajraba & Alberto Gasparini, ISIG, 2001.

Milo, Paskal. *Të Vërtetat e Fshehura-Incidenti i Kanalit të Korfuzit.* Tiranë: Botimet Toena, 2010.

Ministria e Mbrojtjes. *Udhëzues Lundrimi për Detet Adriatik e Jon - Bregdeti Shqiptar.* Botimi i Dytë. Tiranë: Shtëpia Botuese e Ushtrisë. 1992.

Ministria e Mbrojtjes, *Përmbledhje e Ligjeve të Detit,* Tirane: Qendra e Shtypit, Botimeve dhe Përkthimeve Ushtarake, 2004.

Ministria e Punëve të Jashtme, Arkivi, viti 1958, Dosja Nr.1 dhe 2, f.1-2, Protokollet "Mbi punimet për spastrimin e Kanalit të Korfuzit nga minat lundruese", Korfuz 8 shkurt 1958 dhe Sarandë 2 gusht 1958

Mukherjee, Proshanto K. *Maritime Legislation,* Malmo: WMU Publications, 2002.

Nandan S.N. and Rosenne S. eds., *United Nations Convention on the Law of the Sea, A Commentary*. Volume II, Virginia, Martinus Nijhoff Publishers. 1993.

Nathanaili, Petrit. *Krizat dhe Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* Cikël Leksionesh për Marrëdhëniet Ndërkombëtare, 2011, Fakulteti i Historisë dhe Filologjisë.

O'Connell, P.D. *The international law of the sea*, Volume II, Oxford, Clarendon Press, 1984.

O'Hagan, Jacinta. *Conceptualizing the West in International Relation: From Spengler to Said*. New York: Palgrave Macmillan. 2002.

Oda, Shigeru. "Some Reflections on the Dispute Settlement Clauses in the United Nations Convention on the Law of the Sea." *in Essays in International Law in Honour of Judge Manfred Lachs,* edited by Makarczyk, Jerzy. 1984.

Oxman, Bernard H. "Commentary in Implementation of the Law of the Sea Convention Through International Institutions." edited by Soons, Alfred H.A. 1990.

Papazoglu, Fanoula. *The central Balkan Tribes in Pre-Roman Times: Triballi, Autariatae, Dardanians, Scordisci and Moesians,* Hakkert, 1978.

Pardessus, J.M. "*Collectiones des Lois Maritimes Anterieres au XVIII e Siule*," Paris 1828-1845.

Parish, Scott. "Nuclear Weapon Free Zone and Maritime Transit of Nuclear Weapons." in *The oceans in the Nuclear Age,* edited by Caron and Scheiber. Martinus Nijhoff Publishing, 2010.

Perez, Rafael Torme. "Gjiblardari mes Spanjes dhe Britanise" *Gazeta Shekulli*, E Premte 20 Dhjetor 2013.

Pipinelis, P.N. *Europe and the Albanian Question*, Chicago: Argonaut, 1963.

Plaku, Sokrat. *E drejta e Re Detare Ndërkombëtare dhe Shqipëria: Prespektiva e Oqeanit në Shekullin e XXI-të*. Shtëpia Botuese Marin Barleti. Tiranë, 2003.

Procesverbali i Mbledhjes, datë 25.09.2009, i Komisionit Parlamentar të Ligjeve: www.parlament.al.

Puto, Arben. *E Drejta Ndërkombëtare Publike,* Botimet Dudaj: Tiranë, 2010.

Public Record Office, në National Archives (Londer). Hartat kanë ketë kod reference: PRO.FO.371.72099. doc no.7326 *Corfu Channel Case.*

Rakipi, Albert. *Një Hartë e Marrëdhënieve Ndërkombëtare të Shqipërisë*, in *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* edited by Rakipi, Albert. Tiranë: AIIS, 2013.

Rabkin, Jeremy. "The Law of the Sea Treaty: A Bad Deal for America." *Competitive Enterprise Institute, Advancing Leberty: From the Economy to Ecology,* (June 1, 2006).

Reddie, James. *Historical View of the Law of Maritime Commerce*, William Blackwood & Sons, Edinburgh & London, 1841.

Roach J.A., and Smith, R.W. *United States Response to Excessive Maritime Claims*, Boston, Martinus Nijhoff Publication,1996.

Roach R.W. and Smith, J.A. *Limits in the Sea: United States Responses to Excesive Maritime Claims*, No.112, Washington D.C: U.S. Departament of State Bureau of Oceans and International Environmetal and Scientific Affairs, 9 March 1992.

Ronziti, Natalino. *The Law of the Sea and Mediteranen Security,* Mediterranean Paper Series 2010, The German Marshall Fund of the United States, Instituto Affari Internacionali.

Rosen, Mark E. Military Mobility and the 1982 UN Law of the Sea Convention, *7 Geo. Int'l Envtl L*. (1995).

Rosenne, S. *League of Nations Conference for the Codification of International Law (1930.* Dobbs Ferry, N.Y., Oceana. 1975.

Rothwell, Donald R., and Stephens, Tim. *The International Law of the Sea,* Hart Publishing: Oxord, 2010.

Rothwell, Donald R. "The Canadian-US Northwest Passage Dispute: A reassessment." *26 Cornell International Law Journal*, (1993).

Rothwell, Donald R. "*Oceans Management and the Law of the Sea in the Twenty-First Century*", in *Oceans Management in the 21st Century: Institutional Frameworks and Responses,* edited by Elferink, Oude and Rothwell, Koninklijke Brill NV, 2004.

Sanborn, F.R. *Origins of the Early English Maritime and Commerce Law*, Professional Books Limited, Milton Park, Abingdon, Oxon, England, Reprint 1989.

Sands, Philippe and MacKenzie, Ruth eds. Guidelines for Negotiation and Drafting Dispute Settlement Clauses for International Environmental Agreements, in

International Bureau of the Permanent Court of Arbitration, *International Investments and Protection of the Environment*. The Hague, Permanent Court of Arbitration, 2001.

Scovazzi, Tullio. *Elementi di Diritto Internazionale del Mare,* Terza Edizione, Giuffre Editore, Milano. 2002.

Schoenbaum, Thomas J. *Admiralty and Maritime Law.* 2nd Edition, Vol 1, St.Paul, Minn., West Publishing Co., 1994.

Seldom, John. *Mare Clausum Seu De DominioMaris Libri Duo.* accessed May 12, 2013, http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k93658h/f4.image.r=.langEN.

Sinclair, I. *The Vienna Convention on the Law of Treaties*, 2nd Edn, Manchester University Press, 1984.

Singer, Max and Wildavsky, Aaron. *The Real World Order: Zones of Power, Zones of Turmoil*. Chatam Nj: Chatam House. 1996.

Smith, Robert W. "A Geographical Primer te Maritime Boundary-Making." *12 Ocean Development and International Law 1,* (1982).

Stanley, David. *South Pacific Handbook,* 7th Edition, Avalon Travel Publishing, 2000

Standard, William L. "The United States Quarantine of Cuba and the Rule of Law." *American Bar Association Journal*, Vol. 49, No. 8 (AUGUST 1963): 744-748.

Stephens, Tim. *The International Law of the Sea.* Hart Publishing: Oxord, 2010.

Stipcevic, Alexander. *The Illyrians, History and Culture*. Noyes Publications Berkshire, UK, 1977.

Story, Joseph. *An Article Written For The North American Review,* In 1818, On A Work Entitled, "The Laws Of The Sea Wıth Reference To Maritime Commerce During Peace And War," From The German Of Frederick J. Jacobsen, Advocate, Altona, 1815, Vol 7; 1852 edition.

Shaw, Malcolm N. *International Law,* Fifth Edition, Cambridge University Press, 2003.

Sheehy, Eduart J. "Marrëdhëniet Shqiptaro-Amerikane në Vjeshtën e 1946-es: Një Fund i Stuhishëm." in *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* edited by Rakipi, Albert. Tiranë, AIIS, 2013.

Tase, Peter. "Italia dhe Shqipëria: Aleancat Politike dhe Ekonomike dhe Pushtimi Italian më 7 Prill 1939." in *Shqipëria në Marrëdhëniet Ndërkombëtare,* edited by Rakipi, Albert. Tiranë, AIIS, 2013.

Teson, Fernando. *A Philosophy of International Law,* Westview Press, USA, 1998.

Tsarev, V.F. “The juridical nature of E.E.Z.” in *The UNCLOS: Impact and Implementation Proceedings*: edited by Brown, E.D. Law of the sea Institute, Nineteenth Annual Conference, Hawai, University of Hawai, 1987.

The Carter Centre. *Approaches to Solving Territorial Conflicts: Sources, Situations, Scenarios, and Suggestions*. May 2010.

The Parliamentary History of England from the Earliest Period to the Year 1803, Hansard, Vol.10, col 1232.

The international Institute for Strategic Studies, *The Military Balance*, London. 1985-6.

US State Department, *Special Report No.166. US Policy in the Persian Gulf,* Washington DC: US Government, 1987.

US Department of State, *Digest of United States Practice on International Law*, Washington DC: International Law Institute, 2010.

Vanchiswar, P.S. *Establishment/ Administration of Maritime Matters with particular reference to developing Countries,* Vol 1: Maritime Administration Maritime Safety Administration, Malmö, Sweden, 1996

Valencia, M.J. “The Proliferation Security Initiative: Making Waves in Asia.” Adelphi Papers, 34, 2005.

Visscher, C. De. *Problemes de confines en droit international public*. Paris: Pedone, 1969.

Xhelilaj, Ermal and Metalla, Osman. “The legal regime of the contiguous zone in the context of international law.” *Proceedings of the 14th Conference of International Maritime Association of Mediterranean,* Year XVI, Vol II, Genoa, Italy, (2011):777-783.

Xhelilaj, Ermal and Mone, Klajdi, “The Impact of the Law of the Sea towards Ocean Policy Issues: MARAD Prespective.” *Proceedings of the International Maritime Science Conference, April 28-29, 2014, Solin Croatia.* (2014):179-185.

Walker, G.K. “State Practice following World War II, 1945-1990,” in *Targeting Enemy Merchant Shipping,* edited by Grunawalt, R.J. New Port Rhode Island, US Naval War College, 1993.

Welwod, William. *An Abridgment of all Sea-Lawes,* Printed for Humfrey Lownes, 1613, Maritime Law Digital, Compiled and Edited by Colin Mackenzie, 2011.

Wilkes, John. *The Illyrians,* Oxford, UK: Blackwell, 1996.

Wilkinson, Paul. *Internatinal Relations,* New York.: Sterling Publishing Co., Inc, 2007.

Ashley, John and Schmitt, Micheal N. The Law of the Sea and Naval Operations, 42 *Air Force Law Review 119*, (1997).

Antonio Los Marinos, Ortega Gaytan Jorge, *CEDHIM,* Guatemala, (2005).

Benedict, Robert D. "The Historical Position of the Rhodian Law." *18 Yale Law Journal 223*, (1909).

Blake, G. H. "International Boundaries and Territorial Stability in the Middle East: An Assessment." *GeoJournal, Vol. 28, No. 3, The Middle East and the Emerging New World Order* (November 1992): 365-373.

Boyle, Alan E. "Dispute Settlement and the Law of the Sea Convention: Problems of Fragmentation and Jurisdiction." *46 Int'l & Comp. L.Q. 37*, (1997).

Boczek B.A. "Peaceful purposes provisions of the United Nationas Convention on the Law of the Sea." *20 ODIL,* (1989).

Brown, E.D. "Rockall and the limits of national jurisdiction of the UK." 2 *Marine Policy* 181 (1978).

Brown E. D. "The Tunisia- Libya Continental Shelf Case." *Marine Policy* (July 1983).

Buzan, Barry. "Negotiating by consensus: developments in technique at the United Nations Conference on the Law of the Sea." *75 AJIL,* (1981): 324-348.

Bynkershoek Cornelius. "*Ad Legem Rhodian de Jactu*" (1703).

Eberle, James. "International Boundaries: The Security Angle: The World Today" Vol. 48, No. 4. *Royal Institute of International Affairs* (Apr., 1992): 68-71.

Evensen, Jens. "Working Methods and Procedures in the *Third United Nations Conference on the Law of the Sea"* 199 *Receuil des Cours*, (1986): 419-505.

Fitzmaurice, Gerald. Some Results from the Geneva Conference on the Law of the Sea, *8 International and Comparative Law Quarterly 73*, (1959).

Frommer A.M. "The British Hovering Acts: A contribution to the study of the contiguous zone." *16 Revue Belge de droit international* (1981-2): 434-58.

Goralcyzyk, W. Preparatory measures for the implementation of UNCLOS, *XIV Polish Yearbook of International Law 7-42*, (1985).

Gray, David H. "Canada's Unresolved Maritime Boundaries." 5(3), *IBRU Boundary and Security Bulletin,* 61, (Autumn 1997).

Heinzen, Bernard G. "The Three-Mile Limit: Preserving the Freedom of the Seas, *Stanford Law Review."* Vol.11, (1959).

Highert, Keith. "The Peace Palace Heats Up: The World Court in Bussiness Again?," *American Journal of International Law 85* (4), (1991): 646-654.

Houbert, Rob. "Canadian Artic Maritime Security" 8(2), *Canadian Military Journal,* 9, (Summer 2007).

Houston, Oscar R. "Freedom of the Seas: The Present State of International Law." *American Bar Association Journal,* Vol.42, No.3, (March 1956).

Kliot, Nurit. "Cooperation and Conflicts in Maritime Issues in the Mediterranean Basin." *GeoJournal, Vol. 18, No. 3, Marine Geography* (April 1989): 263-272.

Kraska, James. The Law of the Sea Convention and the Northwest Passage, *International Journal of Marine and Coastal Law*, 257, (2007).

Krisafi, Ksenofon. "Integriteti Territorial i Shqipërisë dhe Kufiri Detar me Greqinë." *Academe – Revistë e Akademisë Shqiptare të Arteve dhe Shkencave*, Vol 1, (Pranverë 2012): 5-25.

Lawson, Karin L. Delimiting Continental Shelf Boundaries in the Artic, The United States-Canada Sea Boundary 22, *Virginia Journal of International Law,* 221, (1981).

Lobingier, C.S., "The Maritime Law of Rome", *Juridical Review 47,* (1935).

Lowe A.V. "Do general rules of international law exists?, 9 *Review of International Studies."*(1983).

McLaughin, Rob. "United States Mandated Naval Interdiction Operations in the Territorial Sea" 51 *International and Comparative Law Quarterly 249* (2002) (n 123).

Mejia Max and Mukherjee, P.K. The SUA Convention 2005: a critical evaluation of its effectiveness in suppressing maritime criminal acts, *The Journal of International Maritime Law,* Vol.12, (May-June 2006): 170-191.

Mendelson, Maurice. The Curious Case of Qatar v Bahrain in the International Court of Justice *72 British Year Book of International Law* (2001).

Mitropoulos, Efthimios. "Maritime Security and the IMO", Keynote address. Paper presented at the International Symposium on Contemporary Issues in Maritime Security, Malmo, Sweden, August 30, 2004.

Nelson, L.D.M. The patrimonial sea, *22 ICLQ 668,* 1973.

Oda, S. "The concept of Contiguous Zone." *11 ICLQ*. (1962): 131-53.

Oxman, Bernard H. "International Maritime Boundaries: Political, Strategic, and Historical Considerations." *The University of Miami Inter-American Law Review,* Vol. 26, No. 2 (Winter, 1994/1995).

Pharant, Donat. "The Artic Waters and the Northwest Passage: A Final Revisit" *38, Ocean Development and International Law,* 3 (2007).

Stevenson, Christopher. "Hans Off! The Struggle for Hans Island and the Potential Ramification for International Border Dispute Resolution." 30, *Boston College International and Comparative Law*, 263, (2007).

Stevenson, John R.and Oxman, Bernard H. The Preparation for the Law of the Sea Conference, *68 Am. J. Int'l L.,* 1974.

Treves, T. Military Installations, Structures and Devices on the Sea Bed, *74 AJIL*, (1980).

Zemanek, Karl. Was Hugo Grotius really in favor of the freedoms of the seas, *Journal of the History of International Law Vol 1*, Kluwer Law International Law, (1999).

Xhelilaj, Ermal and Krisafi, Ksenofon. "International Implications Concerning the Legal Regime of Ship Registration System." *Constanta Maritime University Annals, Year XIV,* Editura Nautica, (2013): 323- 330.

Xhelilaj, Ermal. "Implementation of International Ship and Port Facility Security Code: Challenges and Limitation." *Word Maritime University Alumni Journal*, 2008 Edition, Sweden: WMU Publications. (2008): 92-115.

Xhelilaj, Ermal. "Arti Detar në Lashtësi-Ilirët." *Buletini i Shkencave Shoqërore i Universitetit të Elbasanit,* Viti XVI, (2012/2): 161-177.

Xhelilaj, Ermal and Danaj, Lorenc. "Kufijtë Detarë në Kuadrin e të Drejtës Ndërkombëtare." *Revista Shkencore Jus & Justicia 7*, (Vjeshtë 2011): 37-54.

Baza Ligjore dhe Burime Arkivore

Agreement between Albania and Italy for the determination of the continental shelf of each of the two countries, 18 December 1992. Delimitation Treaties Infobase. DOALOS/OLA – UN.

Barcelona Convention for the Protection of the Mediteranean Sea Against Pollution, 1976.

Bulletin du Droit de la mer Nr.8, Novembre 1986.

Convention between Denmark and Sweden (1660-61) 6 Consolidated Treaty Series 495.

Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic 1992.

Dekret mbi aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën mbi Shelfin Kontinental, Nr.3854, datë 18 maj 1964.

Dekreti i Presidiumit të Kuvendit Popullor Nr.4650, datë 09.03.1970.

Decrees Nos 78-143, 78-144, 78-147, 78-147, (French Polynesia) *Journal Officiel,* 11 February 1978.

Gazeta Zyrtare Nr.2 Dekreti i Presidiumit të Kuvendit Popullor Nr.7366 datë 24.03.1990.

Great Britain. Customs Duties Act, 1 Stat. at large, 2nd Sess., c.35, s. 9.

IMO. *International Convention for the Safe tog Life at Sea* (1974). SOLAS Consolidated Edition, (London: IMO Publication, 2004).

IMO. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (1973). MARPOL Consolidated Edition, (London: IMO Publication, 2006).

IMO, *International Ship & Port Facility Code and SOLAS Amendments,* 2003 Edition, (London: IMO Publications, 2003).

International Convention for the Pacific Settlement of International Disputes, 1899.

Interational Convention on Biological Diversity, 1992.

Improvement of Revenues and Customs Act, 1765, 5 Geo. 3, c. 43, s. 27.

Ligji Nr.9251, Datë 08.07.2004 "Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë".

Ligji Nr.8771, datë 19.04.2001 "Për Kufirin Shtetëror të Republikës së Shqipërisë".

Ligji 60/2012 "Për një ndryshim në Ligjin Nr.9861, datë 24.01.2008, Për Kontrollin dhe Mbikqyrjen e Kufirit Shtetëror".

Ligji Nr.7685, datë 15.03.1993 "Për ratifikimin e Marrëveshjes ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Republikës së Italisë për ndarjen e shelfit kontinental".

Marrëveshja Shqipëri-Greqi "Për delimitimin e zonave të tyre përkatëse, të shelfit kontinental dhe zonave të tjera detare që u përkasin në bazë të së drejtës ndërkombëtare".

Marrëveshja Shqipëri – Itali, *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana,* Supp. al No. 99 di 29.04.1995.

Statement by the President, in 17 Third United Nations Conference on the Law of the Sea." *Official Records*, f.13, 48 UN Sales No. E.84.V.3 (1984).

Statute of the International Court of Justice": http://www.icj-cij.org/documents/?p1=4&p2=2&p3=0#CHAPTER_II.

Proçesverbal i Mbledhjes, datë 16.05.2012. Komisioni për Çështjet Ligjore, Administratën Publike dhe të Drejtat e Njeriut. Projektligji "Për një ndryshim në ligjin nr. 9861, datë 24.01.2008 "Për kontrollin dhe mbikëqyrjen e kufirit shtetëror", accessed January 23, 2014, www.parlament.al.

Official Reports of the League of Nations Commission inquiry, C. 204, M.125, 1921, VII, Shtojca 2.

Report of the Conciliation Commission established by the Government of Iceland and Norway concerning continental shelf between Iceland and Jan Mayen, 20 *ILM* 797, 1981.

Traktati i Paqes me Italinë i 10 shkurtit 1947.

Treaty between the Federal Republic of Germany dhe the Republic of Poland on the confirmation of the frontier between them.

1971 Treaty between the Federal Republic of Germany and Kingdom of Denmark relating to the Delimitations of the Continental Shelf under the North Sea.

1971 Treaty between the Kingdom of the Netherland and the Federal Republic of Germany relating to the Delimitations of the Continental Shelf under the North Sea.

United Nations, *United Nations Convention on the Law of the Sea,* 1982.

UN Security Council Resolution 787 (1992), (12).

UN Security Council Resolution 820 (1993), (22).

UN Security Council Resolution 1874 (2009), (12).

UN Security Council Resolution 1540 (2004), (10).

UN Doc No ST/LEG/SER. E/2.

UN GA Res. 37/10.

UN, Documents on the Development and Codification of International Law, *Suplement to American Journal of International Law, Vol 41*, 1947.

UN, *Charter of the United Nations, Preamble*: http://www.un.org/en/documents/charter/preamble.shtml.

UN, *Vienna Convention on the Law of Treaties,* Treaty Series, Vol.1155, (p.331), United Nations Publications, 2005.

UN, *Reports of International Arbitral Award, The Indo-Pakistan Western Boundary (Runn of Kutch) between India and Pakistan,* Vol XVII (pp.1-576), 2006.

UN, *Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements as at 20 Sept.2013.*

UN, *Vienna Convention on the Law of the Treaties* 1969.

UN, Report of the Secretary General, *Oceans and the Law of the Sea,* UN Doc. A/52/487, 1997.

UN, United Nations Conference on the Law of the Sea I, *Official Records,*Vol.II, UN Publications , 1962.

UN, *United Nations Convention on the Law of the Sea*, UN Publication, New York, 1982.

UNDOALOS, United Nations Convention on the Law od the Sea: Declarations.

3-eme CNUDM , Documents Officiuels, vol.II, pp.124-126.

UN Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, UNCLOS: *Declarations Made upon Signiture, Ratification, Accession or Succession or Anytime Thereafter*: www.un.org/Depts/los/convention_agreement/convetion_declarations.htm.

UK Parliamentary Debates (Hansard), House of Commons, 6th Series, Vol.21, Col.1045, 7 April 1082.

Urdhëresa Nr.1 datë 25.01.1972 të Këshillit të Ministrave "Mbi Regjimin e Lundrimit në Ujërat Territoriale dhe në Ujërat e Brendshme të RSH-së".

Urdhëresa e Këshillit të Ministrave, Nr.2 datë 02.05.1980, ndryshuar me Urdhëresën Nr.1, datë 09.02.1985.

Vendim i Këshillit të Ministrave, Nr.168, datë 09.12.1946.

Çështje Gjyqësore

Arbitral Award in the Question of the Delimitation of a Certain Part of the Maritime Boundary between Norway and Sweden (1910), *American Journal of International Law 226* (*Grisbadarna Arbitrattion*).

Barbados v Trinidad and Tobago (2006) *45 ILM* 798.

Continental Shelf (*Tunisia/Libian Arab Jamahiriya*) (1982) *ICJ Rep 18* (Tunisia/Libia Continental Shelf).

Corfu Channel Case, (*United Kingdoom v Albania*), (1949) *ICJ 4.*

Delimitation of Maritime Boundary between Bangladesh and Myanmar (Dispute submitted 14 December 2009), www.itlos.org.

Diversion of Water from Meuse*, (Netherleand vs Belgium) 1937*, P.C.I.J, (Ser A/B), No 70: http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1937.06.28_meuse.htm.

Fisheries Jurisdiction Case (United Kingdom vs Island), 1974, *Rep. 3, Summary of the Summary of the Judgment of 25 July 1974.*

Gjykata Kushtetuese e Republikës së Shqipërisë: *Vendimi nr. 15, datë 15.04.2010* (V – 15/10).

Gjykata Kushtetuese e Republikës së Shqipërisë, *Dosja Nr. 1, Regjistri 37, 26.11.2009,* Vendimi Nr. 15, dt.05.04.2010.Vendime të Gjykatës Kushtetuese të Republikës së Shqipërisë, 2010, botim i Gjykatës Kushtetuese, Tiranë 2011.

Gjykata Ndërkombëtare e Drejtësisë, *Çështja Rumania kundër Ukrainës.*

Gjykata Ndërkombëtare e Drejtësisë, *Kamerun kundër Nigerisë,* 2002 ICJ rep. 303.

ICJ, *Reports*, 1949, CIJ, la Haye 1986, Troisie me, Edition.

International Court of Justice: *Asylym Case*, *ICJ Reports*, 1950.

International Court of Justice, *North Sea Continental Shelf* (1969), *ICJ Rep. 3.*

International Court of Justice: *Anglo-Norwegian Fisheries* (1951), *ICJ Rep.116.*

International Court of Justice: *Nuclear Case Tests* (1974), *ICJ Rep.*253.

International Court of Justice, *Continental Shelf (Libya v. Malta),* 1985 I.C.J. 13 (June 3).

International Court of Justice: *Land, Island and Maritime Frontier* (1992), *ICJ Rep,*351.

International Court of Justice: *Tunisia/Libya Continental Shelf* (1982), *ICJ Rep.18.*

International Court of Justice: *Libia v. Malta Continental Shelf Case* (1985), *ICJ Rep.13.*

International Court of Justice: *Corfu Channel (United Kingdoom v Albania)* (1949) ICJ Rep 4.

Maritime Delimitation in the Black Sea (Rumania v Ukraine), Judgment of 3 February 2009 (*Black Sea*).

Military and Paramilitary Activities in and Against Nicaragua (Nicaragua v Unted States) ICJ Rep 14.

North Sea Continental Shelf (Federal Republic of Germany v Denmark; Federal Republic of Germany v The Netherlands), 1969, ICJ Rep 3, (North Sea Continental Shelf).

North Sea Continental Shelf, ICJ Reports, 1969, f.3,53: http://www.icj-cij.org/docket/files/51/5535.pdf.

S.S. Lotus (*France. vs. Turkey*), 1927 P.C.I.J. (ser. A) No. 10 (Sept. 7): http://www.worldcourts.com/pcij/eng/decisions/1927.09.07_lotus.htm.

Southern Bluefin Tuna Case, *Australia and New Zeland v. Japan,* Australia and New Zeland, Replay on Jurisdiction, Vol.1 Text, March 31, 2000.

Territorial and Maritime Dispute between Nicaragua and Honduras in the Carribeab Sea (Nicaragua v Honduras), Judgment of 8th October 2007 (*Carribean Sea*).

The Corfu Channel case,(Merits), International Court of Justice, April 9,1949,General List No.1.

Burime Interneti dhe Media e Shkruar

Aristotle 350 B.C, *Politics,* Translated by Benjamin Jowett, 1994-2009, accessed January 15, 2014, http://classics.mit.edu/Aristotle/politics.html.

"Bushati dhe Venizelos përplasen për çështjen çame dhe kufirin detar" *Shekulli,* dt 14 Tetor 2013, accessed October 20, 2013, http://www.shekulli.com.al/web/p.php?id=32424&kat=87.

Barnes, Julian E., "U.S. Sends B-52s on Mission to Challenge Chinese Claims," *Wall Street Journal,* accesed May 11, 2013, http://online.wsj.com/news/articles/SB10001424052702303281504579221993719005178

"Canadian PM seeks to claim North Pole," *Press Tv,* accessed December 11, 2013, http://www.presstv.ir/detail/2013/12/05/338393/canada-seeks-to-claim-north-pole-report.

Central Inteligence Agency. "Albania." The World Factbook-Central Intelligence Agency: https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/al.html.

Çito, Kristaq. "Gjurmë Heroizmi në Përballimin e Provokacioneve." *Bijtë e Detit,* Shkurt 2006.

Çito, Kristaq. *Flota Luftarake Detare Shqiptare Përballë Luftës së Ftohtë, Bijtë e Detit,* Nr 3, Shkurt 2004.

European Commission, *European Commission Study – Albania Country Report,* accessed January 14, 2014,

http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/albania_01_en.pdf.

"International Maritime Organization," *Constitution of Maritime Safety Committee and IMO Council,* accessed March 23, 2013, http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/Documents/CONSTITUTION%20OF%20THE%20MARITIME%20SAFETY%20COMMITTEE.pdf.

"IMO". International Maritime Organiation official website: accessed March 12, 2013, http://www.imo.org/About/Membership/Pages/Default.aspx.

"Grekët insistojnë për kufirin, në ankand nafta me hartën detare të '09 – Në tender 200 mijë m² të Jonit", *Gazeta Panorama,* 3 Korrik 2014.

"Kodheli vizitë dyditore në Greqi, priten diskutime për çështjet delicate"; *BallkanWeb*, accessed January 30, 2014, http://www.balkanweb.com/kryesore/1/kodheli-vizit--dyditore-n--greqi-pritën-diskutime-p-r---shtjet-delikatë-167367.html.

Lee, Joyman. "Senkaku/Diaoyu: Islands of Conflict", *History Today,* accessed October 2013, http://www.historytoday.com/joyman-lee/senkakudiaoyu-islands-conflict.

Lista e traktateve në faqen e OKB-së http://www.un.org/News/dh/latest/intreaterror.htm.

"National Snow and Ice Data Centre (U.S)," accessed September 08, 2013, http://www.nsidc.org.

"North Korea seizes U.S. Ship Pueblo": Shkarkuar nga faqja elektronike zyrtare http://www.history.com/this-day-in-history/north-korea-seizes-us-ship-pueblo

"South Korean Naval Ship Sunk by North Korea," *The Telegraph,* accessed October 20, 2013, http://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/asia/southkorea/7619087/South-Korean-ship-sunk-by-crack-squad-of-human-torpedoes.html.

"Secretariat of Antartic Treaty", accessed May 25, 2013, http://www.ats.aq/e/ats.htm.

"Treaties of Utreht." Encyclopedia Britannica, accessed September 14, 2013, http://www.britannica.com/EBchecked/topic/859832/treaties-of-Utrecht.

"Tre anije kineze kalojnë në Senkaku mollë sherri midis Japonisë dhe Kinës." *BallkanWeb*, accessed 13 Janar 2014, http://www.balkanweb.com/bw_lajme2.php?IDNotizia=167357&IDCategoria=2706

"Spanish Historical Archives." accessed September 20, 2013, http://www.mcu.es/archivos/docs/Documento_Tratado_Tordesillas.pdf

Rasmusen, Andres. “Ngrohja globale paraqet rrezik për sigurinë botërore”, *Shqip Bote*, accessed October 15, 2013, http://www.idividi.com.mk/Shqip/Bote/552996/index.htm.

Yuan, Elizabeth. "Japan deporting Chinese held over island landing". CNN. Archived from the original on 18 August 2012.

ABSTRAKTI

Gjatë këtij studimi është analizuar roli i të drejtës së detit në marrëdhëniet ndërkombëtare. Kjo çështje është shqyrtuar në këndvështrimin e një analize studimore lidhur me nocionin juridik dhe zhvillimet historike të së drejtës ndërkombëtare të detit, kornizës juridike të së drejtës së detit, ndikimit që ushtron regjimi juridik i detit në fushën e marrëdhënieve ndërkombëtare, dhe marrëdhëniet e Shqipërisë me shtetet e tjera në kuadër të së drejtës së detit. Duke marrë në konsideratë rëndësinë që paraqet e drejta ndërkombëtare e detit, si një sistem normash ligjore që rregullon marrëdhëniet midis shteteve të sistemit ndërkombëtar me qëllimin parësor zgjidhjen e mosmarrëveshjeve ndërshtetërore në mënyrë paqësore, është plotësisht e qartë se kjo disiplinë juridike ka kontribuar përgjithësisht drejt një zhvillimi pozitiv të marrëdhënieve ndërkombëtare. Nga ana tjetër, paqartësitë ligjore dhe mungesa e prioriteteve juridike të sistemit ligjor detar, veçanërisht regjimi i kufijve detarë i sanksionuar në Konventën e OKB-së mbi të Drejtën e Detit (1982), kanë ndikuar negativisht për marrëdhëniet ndërshtetërore dhe ato ndërkombëtare në përgjithësi. Konstruktiviteti dhe problematikat ligjore që kanë karakterizuar të drejtën ndërkombëtare të detit tregojnë qartësisht se roli i saj në marrëdhëniet ndërkombëtare karakterizohet si një mekanizëm dy-funksional, i cili jo vetëm ndihmon drejt zhvillimit pozitiv të marrëdhënieve ndërkombëtare, por njëkohësisht ushtron shpeshherë një efekt negativ drejt përkeqësimit të këtyre marrëdhënieve. Sigurisht nën dritën e zhvillimeve historike dhe marrëveshjes së fundit shqiptaro-greke mbi delimitimin e kufijve detarë, mund të konkludohet se e njëjta situatë komplekse dhe e vështirë paraqitet edhe në marrëdhëniet e Shqipërisë me shtete të tjera, dhe veçanërisht me Greqinë, dështimi i marrëveshjes me të cilën ka rezultuar në tensione politike.

ABSTRACT

The main objective of this study is to analyze the law of the sea role towards international relations. This purpose is fulfilled through an analytical study regarding the international law of the sea notion and historical developments, the legal framework of the law of the sea regime, the impact of this important legal discipline of the international law towards international relations, as well as the relations of Albania with other states seen from the law of the sea perspective. Taken under consideration the importance that represents the international law of the sea, as a legal regime that regulates the relations among sovereign states which are part of the international system, with the final goal of the peaceful resolution of international conflicts, is clearly evident that this legal regime has significantly contributed towards the consolidation of the international relations. On the other hand, the legal vacuum and ambiguities as well as the lack of legal priorities that characterizes the law of the sea regime, particularly the provisions of maritime delimitations reflected on the UNCLOS (1982), has brought implications towards the international relations. The positive contribution and legal ambiguities that characterizes the law of sea system clearly indicate a two-facet approach that this regime reflects which not only assists towards the positive development of the international relations, but at the same time provides in many cases a negative or controversial effect in this respect. Moreover, in light of maritime historical developments and the Albanian- Greek agreement on the delimitation of maritime boundaries, it can be concluded that the same political and legal situation exists even in the relation of Albania with other states, especially with Greece.

Fusha e studimit: E Drejta e Detit, E Drejta Ndërkombëtare, Marrëdhëniet Ndërkombëtare, Marrëdhëniet Ndërshtetërore, Legjislacioni Detar Shqiptar.

Fjalët Kyçe: E drejta e detit, marrëdhëniet ndërkombëtare, relatat ndërshtetërore, e drejta ndërkombëtare, delimitimi i kufijve detarë, e drejta zakonore e detit, praktikat detare shtetërore, burimet natyrore oqeanike, ujërat territoriale, zona ekskluzive ekonomike, shelfi kontinental, liria lundrimore, Konventa UNCLOS, sistemi ndërkombëtar, mosmarrëveshjet ndërshtetërore, konfliktet ndërkombëtare, liberalizmi, realizmi, legjislacioni detar shqiptar, marrëveshja e kufirit detar shqiptaro-greke, Organizata Ndërkombëtare Detare, Gjykata Ndërkombëtare e Drejtësisë, delimitimi i kufijve detarë në oqeanin Arktik.