



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2019 – Numri: 107

Tiranë – E martë, 23 korrik 2019

PËRMBAJTJA

	Faqe
Ligj nr. 43/2019 datë 4.7.2019	Për ratifikimin e marrëveshjes ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës Federale të Gjermanisë për bashkëpunim financiar 2018, për projektin: “Programi sektorial i ujërave/furnizimi me ujë i zonave rurale IV”..... 8017
Dekret i Presidentit të Republikës nr. 11230, datë 17.7.2019	Për shpallje ligji..... 8019
Udhëzim i ministrit të Financave dhe Ekonomisë nr. 22, datë 16.7.2019	Për disa shtesa e ndryshime në udhëzimin nr. 10, datë 9.3.2015 “Për përcaktimin e procedurave për menaxhimin nëpërmjet Fondit Kombëtar të Bashkëfinancimit të buxhetit të shtetit për projektet IPA”, i ndryshuar..... 8019
Udhëzim i përbashkët i Ministrisë së Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural dhe i ministrit të Financave dhe Ekonomisë nr. 5, datë 27.6.2019	Për një ndryshim në udhëzimin nr. 3/1, datë 15.4.2019 “Për kriteret, procedurat dhe mënyrën e administrimit të fondit të programit për bujqësinë dhe zhvillimin rural”..... 8021
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 271, datë. 9.7.2019	Për miratimin e rregullores për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit Shtetëror të Flamurit në Republikën e Shqipërisë..... 8021



LIGJ
Nr. 43/2019

PËR RATIFIKIMIN E
MARRËVESHJES NDËRMJET
KËSHILLIT TË MINISTRAVE TË
REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË DHE
QEVERISË SË REPUBLIKËS FEDERALE
TË GJERMANISË PËR BASHKËPUNIM
FINANCIAR 2018, PËR PROJEKTIN:
“PROGRAMI SEKTORIAL I
UJËRAVE/FURNIZIMI ME UJË I
ZONAVE RURALE IV”

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Ratifikohet marrëveshja ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës Federale të Gjermanisë për bashkëpunim financiar 2018, për projektin “Programi sektorial i ujërave/furnizimi me ujë i zonave rurale IV”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji dhe është pjesë përbërëse e tij.

Neni 2

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

Miratuar në datën 4.7.2019

Shpallur me dekretin nr. 11230, datë 17.7.2019 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Ilir Meta.

MARRËVESHJE

NDËRMJET KËSHILLIT TË
MINISTRAVE TË REPUBLIKËS SË
SHQIPËRISË DHE QEVERISË SË
REPUBLIKËS FEDERALE TË
GJERMANISË PËR BASHKËPUNIM
FINANCIAR 2018 PËR PROJEKTIN:
“PROGRAMI SEKTORIAL I
UJËRAVE/FURNIZIMI ME UJË I ZONAVE
RURALE IV”

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Qeveria e Republikës Federale të Gjermanisë,

në frymën e marrëdhënieve ekzistuese miqësore ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Republikës Federale të Gjermanisë,

duke u nisur nga dëshira për t'i forcuar dhe thelluar këto marrëdhënie miqësore nëpërmjet Bashkëpunimit Financiar si partnerë,

të ndërgjegjshme se ruajtja e këtyre marrëdhënieve përbën bazën e kësaj marrëveshjeje,

me qëllim për të kontribuar në zhvillimin social dhe ekonomik në Republikën e Shqipërisë,

duke iu referuar Protokollit të Bisedimeve Qeveritare, të datës 8 maj 2014, Protokollit të Konsultimeve Qeveritare të datës 12 dhjetor 2017, si dhe premtimeve të Ambasadës së Republikës Federale të Gjermanisë (nota verbale nr. 105/2014, e datës 19 gusht 2014 dhe nota verbale nr. 22/2018, e datës 29 janar 2018),

kanë rënë dakord si vijon:

Neni 1

1. Qeveria e Republikës Federale të Gjermanisë i jep mundësi Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë ose një huamarrësi tjetër, i cili do të zgjidhet bashkërisht nga të dy qeveritë, të marrë nga Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) një kredi të butë në vlerë të përgjithshme deri në 40 000 000 euro (me fjalë: dyzet milionë euro), e cila jepet në kuadër të bashkëpunimit publik për zhvillim për zbatimin e projektit: “Programi sektorial i ujërave /furnizimi me ujë i zonave rurale IV”, nëse nga shqyrtimi përkatës ka rezultuar, se projekti vlen për t'u mbështetur në pikëpamje të politikave zhvillimore dhe nëse vazhdon të konfirmohet aftësia kredimarrëse e Republikës së



Shqipërisë, si dhe nëse Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë jep garanci shtetërore, për sa kohë nuk është ai vetë marrësi i kredisë. Projekti nuk mund të zëvendësohet nga projekte të tjera.

2. Qeveria e Republikës Federale të Gjermanisë i jep mundësi Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë ose marrësve të tjerë, të cilët do të zgjidhet bashkërisht nga të dy qeveritë, që krahas kësaj të marrin nga Kreditanstalt für Wiederaufbau shuma të tjera financimi në vlerë të përgjithshme deri në 2 000 000 euro (me fjalë: dy milionë euro), për masa të nevojshme shoqëruese për zbatimin dhe mbikëqyrjen e projektit të përmendur në paragrafin 1.

3. Në rast se Qeveria e Republikës Federale të Gjermanisë në një kohë të mëvonshme i jep mundësi Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë të marrë nga Kreditanstalt für Wiederaufbau hua apo shuma të tjera financimi për përgatitjen e projektit të përmendur në paragrafin 1, përkatësisht për masa të nevojshme shoqëruese për zbatimin dhe mbikëqyrjen e projektit të përmendur në paragrafin 1, gjen zbatim kjo marrëveshje.

Neni 2

1. Përdorimi i shumave të përmendura në nenin 1, kushtet me të cilat vihen në dispozicion ato, si dhe procedura e dhënies së porosisë përcaktohen në kontratat, që do të lidhen midis Kreditanstalt für Wiederaufbau dhe marrësve të huas dhe të shumave të financimit, të cilat u nënshtrohen dispozitave ligjore që janë në fuqi në Republikën Federale të Gjermanisë.

2. Premtimi i shumave të përmendura në nenin 1, paragrafi 1 dhe 2, do të zhvlerësohet, në rast se kontratat përkatëse të huas dhe financimit nuk lidhen deri në datën 31 dhjetor 2019.

3. Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë, në rastet kur ai vetë nuk është huamarrës, do të garantojë ndaj KfW-së të gjitha pagesat me euro për shlyerjen e detyrimeve të huamarrësve, që mund të lindin në bazë të kontratave, të cilat do të lidhen sipas paragrafit 1.

4. Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë, në rastet kur ai vetë nuk është marrës i shumës së financimit, do të garantojë ndaj Kreditanstalt für Wiederaufbau të gjitha pagesat me euro për shlyerjen e detyrimeve të marrësve të

shumës së financimit, që mund të lindin në bazë të kontratave të financimit, të cilat do të lidhen sipas paragrafit 1.

Neni 3

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë e përjashton KfW-në nga të gjitha taksat dhe tatimet direkte, që lindin në Republikën e Shqipërisë, në kontekstin e lidhjes dhe zbatimit të kontratave të përmendura në nenin 2, paragrafi 1. Tatimi mbi vlerën e shtuar, si dhe taksa e tatime të ngjashme indirekte, që lindin në këtë kontekst, mbarten nga Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë. Taksa të tjera të veçanta konsumi merren përsipër nga Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë. Krahas kësaj Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë e përjashton KfW-në nga të gjitha taksat dhe tatimet e tjera publike.

Neni 4

Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë e lë në gjykimin e pasagjerëve dhe furnizuesve të zgjedhin lirisht mes ndërmarrjeve transportuese, për transportimin e personave dhe të mallrave në rrugë detare, tokësore dhe ajrore, transport ky që rezulton nga dhënia e shumave të financimit, si dhe nuk merr asnjë masë, e cila përjashton ose vështirëson pjesëmarrjen me të drejta të barabarta të ndërmarrjeve transportuese me seli në Republikën Federale të Gjermanisë, dhe nxjerr sipas rastit lejet e nevojshme për pjesëmarrjen e këtyre ndërmarrjeve transportuese.

Neni 5

1. Kjo marrëveshje hyn në fuqi në ditën, kur Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë njofton Qeverinë e Republikës Federale të Gjermanisë, se janë përmbushur kushtet brendashtetërore për hyrjen në fuqi. Përcaktuese është dita e marrjes së njoftimit.

2. Regjistrimi i kësaj marrëveshjeje pranë Sekretariatit të Kombeve të Bashkuara sipas nenit 102 të Kartës së Kombeve të Bashkuara realizohet menjëherë pas hyrjes së saj në fuqi prej Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë. Pala tjetër kontraktuese njoftohet



rreth regjistrimit të kryer përmes përcjelljes së numrit të regjistrimit të Kombeve të Bashkuara, sapo ky numër të jetë konfirmuar prej Sekretariatit të Kombeve të Bashkuara.

3. Kjo Marrëveshje lidhet për një afat të pacaktuar. Secila prej palëve në marrëveshje mund ta zgjidhë atë në çdo kohë me shkrim në rrugë diplomatike; zgjidhja e marrëveshjes bëhet e vlefshme 30 ditë pas mbërritjes së këtij njoftimi pranë palës tjetër kontraktuese.

4. Për ndryshime të kësaj marrëveshjeje, palët kontraktuese bien dakord me shkrim; këto ndryshime janë pjesë e pandryshueshme e marrëveshjes.

5. Mosmarrëveshjet lidhur me interpretimin apo zbatimin e kësaj marrëveshjeje do të zgjidhen në dakordësi mes palëve kontraktuese, përmes bisedave apo bisedimeve përkatëse.

Bërë në Tiranë, më 17.4.2019, në dy origjinale, secili në gjuhën shqipe dhe gjermane, duke pasur të dy tekstet fuqi të barabartë.

Për Këshillin e Ministrave të
Republikës së Shqipërisë

Për Qeverinë e Republikës
Federale të Gjermanisë

DEKRET

Nr. 11230, datë 17.7.2019

PËR SHPALLJE LIGJI

Në mbështetje të nenit 84, pika 1 dhe nenit 93 të Kushtetutës

DEKRETOJ:

Shpalljen e ligjit nr. 43/2019 “Për ratifikimin e marrëveshjes, ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Qeverisë së Republikës Federale të Gjermanisë, për bashkëpunim financiar 2018, për projektin ‘Programi sektorial i ujërave/furnizimi me ujë i zonave rurale IV’”.

PRESIDENT I REPUBLIKËS
SË SHQIPËRISË
Ilir Meta

UDHËZIM

Nr. 22, datë 16.7.2019

PËR DISA SHITESA E NDRYSHIME NË UDHËZIMIN NR. 10, DATË 9.3.2015 “PËR PËRCAKTIMIN E PROCEDURAVE PËR MENAXHIMIN NËPËRMJET FONDIT KOMBËTAR TË BASHKËFINANCIMIT TË BUXHETIT TË SHTETIT PËR PROJEKTET IPA”, I NDRYSHUAR

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të nenit 11, të ligjit nr. 44/2015, datë 30.4.2015 “Kodi i Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë”, të ligjit nr. 9936, datë 26.6.2008 “Për menaxhimin e sistemit buxhetor në Republikën e Shqipërisë”, i ndryshuar, të ligjit nr. 10296, datë 8.7.2010, “Për menaxhimin financiar dhe kontrollin”, ligjit nr. 9840, datë 10.12.2007 “Për ratifikimin e ‘Marrëveshjes kuadër ndërmjet Këshillit të Ministrave të Republikës së Shqipërisë dhe Komisionit të Komuniteteve Evropiane, për rregullat e bashkëpunimit për asistencën për Shqipërinë, në kuadër të zbatimit të Instrumentit të Parazgjerimit (IPA)’”, të ligjit nr. 37/2015, datë 9.4.2015 “Për ratifikimin e Marrëveshjes kuadër ndërmjet Republikës së Shqipërisë, përfaqësuar nga Këshilli i Ministrave i Republikës së Shqipërisë dhe Komisioni Evropian, për rregullat e zbatimit të mbështetjes financiare të BE-së, për Shqipërinë, në kuadër të instrumentit për asistencën e paraanëtarësimit (IPA II)”, VKM-së nr. 23, datë 12.1.2011, “Për përcaktimin e funksioneve, të përgjegjësisë dhe të marrëdhënieve ndërmjet autoriteteve të strukturave të menaxhimit të decentralizuar të asistencës së Bashkimit Evropian, në kuadër të Instrumentit të Parazgjerimit (IPA), komponenti I: Asistenca e Tranzicionit dhe Forcimi Institucional”, e ndryshuar, VKM-së nr. 541, datë 18.6.2015 “Për përcaktimin e funksioneve, të përgjegjësisë dhe të marrëdhënieve ndërmjet autoriteteve dhe strukturave të menaxhimit indirekt të asistencës së Bashkimit Evropian, në kuadër të instrumentit të Asistencës së Paraanëtarësimit IPA II (2014–2020)” dhe VKM-së nr. 966, datë 2.12.2015 “Për përcaktimin e funksioneve, të përgjegjësisë dhe



të marrëdhënieve ndërmjet autoriteteve dhe strukturave të menaxhimit indirekt të asistencës së Bashkimit Evropian, në kuadër të Instrumentit të Asistencës së Paraanëtarësimit IPARD II (2014–2020), Sektori i Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural, ministri i Financave dhe Ekonomisë

UDHËZON:

Në udhëzimin nr. 10, datë 9.3.2015 “Për përcaktimin e procedurave për menaxhimin, nëpërmjet Fondit Kombëtar të bashkëfinancimit të buxhetit të shtetit, për projektet IPA”, i ndryshuar, bëhen shtesat e ndryshimet si vijon:

1. Pas pikës I, shtohet pika I.1, me përmbajtje si në vijim:

“I.1 Detyrime financiare të përfituesit

Detyrime financiare të përfituesit, në kuptimin e këtij udhëzimi, janë të gjitha detyrimet financiare kontraktuale, fiskale apo të çdo natyre tjetër, kundrejt kontraktorit, institucioneve shtetërore apo Komisionit Evropian, të tilla si: bashkëfinancim, TVSH, penalitete apo korrektime financiare, të lindura në kuadër të zbatimit apo për shkak të një kontrate të menaxhuar në mënyrë të decentralizuar.”

2. Në pikën II.3, paragrafi i dytë, në fund të fjalisë, shtohet:

“... ku pasqyrohen të gjitha detyrimet financiare të përfituesit sipas rastit.”

3. Në pikën III.1 bëhen shtesat, si vijon:

Në paragrafin e parë, pas togfjalëshit “...fondeve të bashkëfinancimit dhe TVSH-së...”, shtohet togfjalëshi “... apo çdo detyrimi tjetër financiar...”;

Në paragrafin e dytë, pas togfjalëshit “...kostove respektive të bashkëfinancimit dhe/ose TVSH-së...”, shtohet togfjalëshi “...apo detyrime financiare të tjera...”.

Në paragrafin e katërt, togfjalëshi “bashkëfinancimit dhe/ose TVSH-së” zëvendësohet me togfjalëshin “detyrimeve financiare të përfituesit”.

4. Në pikën III.2, paragrafi i parë, ndryshohet në përmbajtje si vijon:

“Detyrimet financiare të përfituesit të projektit/kontratës së financuar/bashkëfinancuar nga BE-ja, nga buxheti i shtetit (fondi i planifikuar në strukturën përkatëse të buxhetit vjetor në Nj.Sh.Q.P) transferohen nga llogaria e

unifikuar e Thesarit “Depozitë e Qeverisë”, në Bankën e Shqipërisë (TSA) në llogarinë bankare të dedikuar të Fondit Kombëtar, brenda 15 ditësh nga marrja e kërkesës së Fondit Kombëtar/ZKA-së drejtuar sekretarëve të përgjithshëm (zyrtarëve autorizues të NJSHQP-ve) për kalimin e shumës përkatëse të detyrimit financiar.”.

5. Në pikën III.4, shtohet një paragraf me përmbajtje si vijon:

“Në rastet kur në përfundim të projektit/kontratës rezulton tepriçë gjendje në llogarinë e Fondit Kombëtar të fondeve të transferuara nga përfituesi brenda të njëjtit vit buxhetor, brenda 30 ditëve nga përfundimi i projektit/kontratës Fondi Kombëtar merr masat për kryerjen e rakordimeve të nevojshme me përfituesin dhe kthimin e shumës së papërdorur në TSA. Në rast se tepricat janë fonde të mbartura nga vitet buxhetore paraardhëse, ato kthehen në Depozitën e Qeverisë me përshkrimin “Kthim fondesh të papërdorshme/kontrata XXX/përfitues YYYY”.”

6. Në pikën V, paragrafi i dytë ndryshohet në përmbajtje si vijon:

“Ministria përgjegjëse për financat merr masat për planifikimin e një fondi të dedikuar për mbulimin e financimit afatshkurtër. Fondi programohet nën programin “Ekzekutimi i pagesave të ndryshme”, llogaria ekonomike 6040000, me emërtimin “Financim afatshkurtër për Fondin Kombëtar”.

Fondi Kombëtar, çdo vit, duke respektuar afatet e dorëzimit të kërkesave buxhetore vjetore dhe afatmesme, përgatit dhe dorëzon pranë drejtorisë përgjegjëse për financën, në ministrinë përgjegjëse për financat, parashikimin për fondin e nevojshëm për financimin e mundshëm afatshkurtër. Parashikimi bazohet në informacionin e disponueshëm nga Fondi Kombëtar duke marrë në konsideratë edhe vlerën e pagesave të parashikuara në vitin buxhetor për të cilin bëhet planifikimi, si dhe financimet afatshkurtra të ndodhura në tre vitet më të fundit buxhetore.

Fondi Kombëtar rakordon me drejtorinë përgjegjëse për financën, në ministrinë përgjegjëse, për financat para çdo procesi planifikimi apo rishikimi të buxhetit, me qëllim planifikimin e një fondi sa më realist.



Në rastet kur fondi i buxhetuar si më sipër, nuk është i mjaftueshëm për mbuluar shumën e nevojshme për financim afatshkurtër, Fondi Kombëtar, bashkëpunon me drejtorinë përgjegjëse për buxhetin në ministrinë përgjegjëse për financat, për marrjen e masave për gjetjen e burimit të financimit brenda mundësive të buxhetit të shtetit të miratuar.”.

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I FINANCIVE
DHE EKONOMISË
Anila Denaj

UDHËZIM
Nr. 5, datë 27.6.2019

PËR NJË NDRYSHIM NË
UDHËZIMIN NR. 3/1 DATË 15.4.2019
“PËR KRITERET, PROCEDURAT DHE
MËNYRËN E ADMINISTRIMIT TË
FONDIT TË PROGRAMIT PËR
BUJQËSINË DHE ZHVILLIMIN
RURAL”

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të neneve 6 dhe 36, të ligjit nr. 9817, datë 22.10.2007 “Për bujqësinë dhe zhvillimin rural”, të nenit 18, të ligjit nr. 64/2012, “Për peshkimin”, të ndryshuar, të ligjit nr. 99/2018 “Për buxhetin e vitit 2019”, të pikës 5, të VKM nr. 128, datë 13.3.2019, “Për përcaktimin e kriterëve bazë, të sektorëve që do mbështeten dhe të masës së përfitimit nga fondi i programit për bujqësinë dhe zhvillimin rural për vitin 2019”, të ndryshuar, të udhëzimit të Ministrisë së Financave, nr. 19, datë 3.11.2014 “Për zbatimin e regjimit të veçantë të masës së kompensimit të prodhimeve bujqësore, për qëllime të tatimit mbi vlerën e shtuar”,

UDHËZIJMË:

Në udhëzimin nr. 3/1 datë 15.4.2019 “Për kriteret, procedurat dhe mënyrën e administrimit të fondit për programin e bujqësisë dhe zhvillimit rural”, bëhet ndryshimi si më poshtë vijon:

1. Në kreun X, pika 1, fjalët “data 30.6.2019” zëvendësohen me fjalët “data 30.9.2019”

Ky udhëzim hyn në fuqi menjëherë.

ZËVENDËSMINISTËR I BUJQËSISË
DHE ZHVILLIMIT RURAL
Roland Kristo

MINISTËR I FINANCIVE DHE
EKONOMISË
Anila Denaj

URDHËR
Nr. 271, datë. 9.7.2019

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
PËR ORGANIZIMIN DHE
FUNKSIONIMIN E KONTROLLIT
SHTETËROR TË FLAMURIT NË
REPUBLIKËN E SHQIPËRISË

Në bazë të nenit të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të ligjit nr. 9000/2003 “Për organizimin dhe funksionimin e Këshillit të Ministrave”, nenit 401, germa “b”, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004 “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, dhe nenit 11, të ligjit nr. 10109, datë 2.4.2009 “Për administratën detare të Republikës së Shqipërisë”,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit Shtetëror të Flamurit në Republikën e Shqipërisë.

2. Për zbatimin e këtij urdhri ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme Detare.

Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku



RREGULLORE
PËR ORGANIZIMIN DHE
FUNKSIONIMIN E KONTROLLIT
SHTETËROR
TË FLAMURIT NË REPUBLIKËN E
SHQIPËRISË¹

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Qëllimi

Qëllimi i kësaj rregulloreje është:

1. të sigurojë që shteti shqiptar të përmbushë detyrimet e tij në mënyrë efektive dhe të vazhdueshme si shtet i flamurit;
2. të rrisë sigurinë dhe të parandalojë ndotjet nga anijet që mbajnë flamurin e shtetit shqiptar;
3. të përcaktojë organizimin dhe funksionimin e Kontrollit Shtetëror të Flamurit;
4. të përcaktojë rregullat për inspektimin dhe certifikimin e sigurisë teknike të mjeteve lundruese.

Neni 2
Fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore do të zbatohet, për:
 - a) strukturat përkatëse të administratës detare;
 - b) çdo anije me gjatësi mbi 15 m, që lundron me flamurin shqiptar;
 - c) të gjithë personat fizikë dhe juridikë, që ushtrojnë veprimtarinë e tyre në përputhje me këtë rregullore.
2. Kjo rregullore nuk do të zbatohet për mjetet lundruese, që janë nën autoritetin e Forcave Ushtarake Detare të Republikës së Shqipërisë, mjetet lundruese të Policisë Kufitare dhe Migracionit dhe Antikotrabandës, anijet ndihmëse, anije qeveritare, jahtet turistike, mjetet e kënaqësisë, që nuk përdoren për qëllime tregtare.

Neni 3
Përkufizime

Për qëllimet e kësaj rregulloreje zbatohen përkufizimet e mëposhtme:

- a) “Anije” do të thotë anije ose mjet që lundron me flamurin e shtetit shqiptar që përmbush qëllimin e konventave përkatëse të IMO-së dhe për të cilat kërkohet një certifikatë ;
- b) “Administratë” do të thotë autoritetet kompetente të Republikës së Shqipërisë;
- c) “Organizatë e njohur” do të thotë një organizatë e njohur nga Autoritet Shtetëror sipas legjislacionit në fuqi.
- d) “Certifikatë” do të thotë certifikatë e detyrueshme e lëshuar në përputhje me konventat përkatëse të IMO-së.
- e) “ Audit i IMO” do të thotë një audit i kryer nga Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO) në zbatim të instrumenteve ligjore të miratuara nga kjo organizatë.
- f) “Inspektor/specialist” do të thotë personi i punësuar në sektorin publik, autorizuar nga administrata detare për të kryer inspektimet e Kontrollit Shtetëror i Flamurit, dhe përgjegjës përpara institucionit autorizues.
- g) “Autoriteti kompetent” nënkupton Drejtorinë e Përgjithshme Detare (DPD) përgjegjëse për Kontrollin Shtetëror të Flamurit në zbatim të ligjit nr. 10109, datë 2.4.2009 “Për administratën detare në Republikën e Shqipërisë”.
- h) “Inspektim fillestar” nënkupton një inspektim në bordin e një anije nga një inspektor/specialist, në mënyrë që të kontrollohet pajtueshmëria e anijes me Konventat dhe rregulloret përkatëse dhe duke përfshirë të paktën kontrollet e kërkuara nga kjo rregullore.
- i) “Inspektim më i hollësishëm” nënkupton inspektimin e detajuar të anijes, pajisjeve, mjeteve dhe masat e sigurisë nga zjarri dhe ekuipazhit të saj, si një e tërë ose, sipas rastit, të pjesëve të saj, duke përfshirë konstruksionin e anijes, pajisjet, personelin, kushtet e jetesës dhe të punës, si dhe përputhshmërinë me procedurat operacionale në bordin e anijes.
- j) “Inspektim i zgjeruar” do të thotë inspektimi, i cili mbulon të paktën pikat e listuara në shtojcën /II. Një inspektim i zgjeruar mund të

¹ Kjo rregullore përafron plotësisht Direktivën 2009/21/KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit të 23 prillit 2009 mbi përputhshmërinë me kërkesat e shtetit të flamurit, CELEX-32009L0021, botuar në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Evropian L131, datë 28.5.2009, faqe 132–135.
Faqe | 8022



përfshijë një inspektim më të detajuar sa herë atje shihen arsye të qarta në përputhje me këtë rregullore.

k) “Ankesë” do të thotë çdo informacion apo raport i paraqitur nga ndonjë person apo organizatë me interes legjitim për sigurinë e anijes, që përfshin interesin për rreziqet e sigurisë apo të shëndetit të ekuipazhit përkatës, kushtet e punës dhe jetesës si dhe parandalimin e ndotjes.

l) “Ndalim” do të thotë ndalimi zyrtar i anijes për të lundruar në det për shkak të mangësive të konstatuara të cilat individualisht apo së bashku bëjnë që anija të mos jetë e vlefshme për lundrim sipas kritereve të përcaktuara në shtojcën D.

m) “Pezullim i operimit” do të thotë ndalimi zyrtar i anijes për të vazhduar operimin në det për shkak të mangësive të konstatuara të cilat individualisht apo së bashku mund të rrezikojnë vazhdimin e operimit.

n) “Kompani menaxhimi” do të thotë zotëruesi i anijes ose ndonjë organizatë tjetër apo person si menaxheri ose qiramarrësi, i cili ka ndërmarrë përgjegjësinë për operacionin e anijes nga zotëruesi i anijes dhe nën këtë përgjegjësi, ka rënë dakord të ndërmarrë të gjitha detyrimet dhe përgjegjësitë e caktuara nga Kodi për Menaxhimin Ndërkombëtar të Sigurisë (ISM Code).

o) “Raport inspektimi” do të thotë një raport i hartuar pas inspektimit të kryer nga KSHF-ja sipas formatit të përcaktuar në shtojcën C.

q) “Bazë e të dhënave të inspektimit” do të thotë një sistem informacioni i ndërtuar dhe menaxhuar nga DPD-ja në lidhje me të dhënat për inspektimet.

r) “Konventat” do të thotë Konventat e mëposhtme, si dhe protokollet dhe ndryshimet për këtë qëllim, dhe kodet përkatëse të miratuara në zbatim të këtyre konventave, në versionin e tyre të përditësuar:

1. Konventa Ndërkombëtare për Linjat e Ngarkesës, 1966 (LL 66) ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9032 datë 20.3.2003;

2. Konventa Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det, 1974 (SOLAS 74) ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9213 datë 1.4.2004;

3. Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet, 1973, dhe protokollin 1978 për këtë qëllim (MARPOL 73/78)

ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9594, datë 27.7.2006;

4. Konventa Ndërkombëtare për Standardet e Trajnimit, Certifikimit dhe Vrojtimit për Detarët, 1978 (STC 78/95) ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 8596 datë 20.1.2000;

5. Konventa për Rregullat Ndërkombëtare për Parandalimin e Përplasjeve në Det, 1972 (COLREG 72) ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9166, datë 22.1.2004;

6. Konventa Ndërkombëtare për Përmasat e Tonazhit të Anijeve, 1969 (TONNAGE 69) ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 8989, datë 23.1.2003;

7. Konventa Ndërkombëtare për Përgjegjësinë Civile për Dëmet nga Ndotja e Naftës, 1992 (CLC 92) ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9293, datë 21.10.2004;

8. Konventa Ndërkombëtare e Punës Detare 2006 (MLC 2006) ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 103/2015

9. Konventa Ndërkombëtare mbi Kontrollin e Sistemeve të Dëmshme kundër ndotjes në anije 2001 (AFS 2001)

10. Konventa Ndërkombëtare për përgjegjësinë civile për dëmet e shkaktuara nga ndotja nga karburanti i depozitave, 2001 (Bunker Convention 2001) ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 10224, datë 5.2.2010.

Neni 4

Kompetencat e Kontrollit Shtetëror të Flamurit

1. Administrata detare nëpërmjet Kontrollit Shtetëror të Flamurit (KSHF) është autoriteti kompetent për ushtrimin e veprimtarisë për inspektimin dhe certifikimin e sigurisë teknike të anijeve me flamur shqiptar. KSHF, nëpërmjet inspektorëve/specialistëve të saj, ka të drejtë të kryejë inspektime në bordin e anijeve me flamur shqiptar, në përputhje me rregullat e përcaktuara në këtë rregullore.

2. KSHF-ja ka minimalisht dy inspektorë/specialistë të kualifikuar, për inspektimin e anijeve, që të kryejnë detyrat e tyre sipas përcaktimit në këtë rregullore.



Neni 5

Profili profesional i inspektorëve/specialistëve

1. Inspektimet duhet të kryhen vetëm nga inspektorët/specialistët e KSHF-së që përmbushin kriteret e kualifikimit të përcaktuara në shtojcën A dhe që janë autorizuar për të kryer inspektimet e kontrollit shtetëror të flamurit.

2. Inspektorët/specialistët që kryejnë kontrollin shtetëror të flamurit nuk duhet të kenë interesa tregtare në portin e inspektimit apo anijet e inspektuara, dhe as të ndërmarrin ndonjë punë në emër të organizatave joqeveritare të cilat lëshojnë certifikata ligjore dhe klasifikimi apo të cilat kryejnë kontrollet e nevojshme për lëshimin e certifikatave përkatëse të anijeve.

Neni 6

Karta e identifikimit të inspektorit/specialistit

Inspektori/specialisti duhet të mbajë një dokument personal në formën e një karte identiteti të lëshuar nga DPD-ja në gjuhën shqipe, e cila duhet të përfaqësojë informacionin e mëposhtëm:

- a) emrin e autoritetit që lëshon dokumentin;
- b) emrin e plotë të poseduesit të kartës së identifikimit;
- c) foto e përditësuar të poseduesit të kartës së identitetit;
- d) nënshkrimin e poseduesit të kartës së identitetit; dhe

Neni 7

Kushtet për të lejuar anijen që të operojë pasi i është dhënë e drejta për të mbajtur flamurin e shtetit shqiptar

1. Administrata, para se të lejojë një anije të operojë, e cila ka marrë të drejtën për të mbajtur flamurin e saj, duhet të marrë masat që i gjykon të përshtatshme për të siguruar që anija në fjalë është në përputhje me rregullat kombëtare dhe ndërkombëtare të aplikueshme. Në veçanti, do të verifikohen të dhënat e sigurisë të anijes me të gjitha mjetet e arsyeshme. Do të konsultohet nëse është e nevojshme me shtetin, flamurin e të cilit anija ka mbajtur më parë, me qëllim që të

përcaktohet nëse ndonjë nga mangësitë e pazgjidhura ose çështjet e sigurisë të identifikuar nga ky i fundit mbeten të pazgjidhura.

2. Sa herë që një shtet kërkon informacion në lidhje me një anije e cila më parë ka mbajtur flamurin e shtetit shqiptar, administrata do t'i sigurojë menjëherë këtij shteti, detajet mbi mangësitë e pazgjidhura dhe çdo informacion tjetër që ka të bëjë me sigurinë.

Neni 8

Shpenzimet për inspektimet

1. Në rastet kur inspektimet fillestare, më të detajuara apo të zgjeruara konfirmojnë ose zbulojnë mangësi në lidhje me kërkesat e konventave që përligjin ndalimin e anijes, të gjitha shpenzimet në lidhje me inspektimet në periudhë kohore normale, mbulohen nga zotëruesi i anijes ose operatori apo përfaqësuesi i tij.

2. Të gjitha shpenzimet në lidhje me inspektimet e kryera nga KSHF-ja sipas dispozitave të kësaj rregulloreje, i ngarkohen zotëruesit apo operatorit të anijes.

3. Në rastin e ndalimit të një anijeje, shpenzimet në lidhje me ndalimin në port mbulohen nga zotëruesi apo operatori i anijes.

4. Ndalimi nuk hiqet para se të bëhet pagesa e plotë apo të jepet garanci e mjaftueshme për pagesën e shpenzimeve.

5. Tarifa që do të paguhet nga operatori i anijes për shërbimet e kryera nga KSHF do të përcaktohet sipas legjislacionit në fuqi.

Neni 9

Ndalimi i një anije që mban flamurin e shtetit shqiptar

Kur administrata informohet se një anije që mban flamurin e shtetit shqiptar është ndaluar nga Kontrolli Shtetëror Portual i një shteti tjetër, ajo duhet, sipas procedurave që zbatohen për këtë rast, të inspektojë anijen në mënyrë që gjendja e anijes të rivendoset në përputhje me të gjitha kriteret e përcaktuara nga konventat përkatëse të IMO-s.



Neni 10
Masa shoqëruese

Shteti shqiptar duhet të sigurojë se, të paktën informacionet e mëposhtme në lidhje me anijet që mbajnë flamurin shqiptar mbahen dhe mbeten lehtësisht të arritshme për qëllimet e kësaj rregullore:

- a) të dhënat e anijes (emri, numri i IMO-së etj.);
- b) të dhënat e inspektimeve, duke përfshirë inspektimet fillestare, inspektimet shtesë, nëse ka, si edhe auditime;
- c) identifikimin e organizatave të njohura të përfshira në certifikimin dhe klasifikimin e anijes;
- d) identifikimin e autoritetit kompetent që ka inspektuar anijen sipas dispozitave të Kontrollit Shtetëror Portual dhe të dhënat e inspektimeve;
- e) rezultatet e inspektimeve të Kontrollit të Shtetëror Portual (mangësitë: po ose jo; ndalimet: po ose jo);
- f) informacion mbi incidentet dhe aksidentet detare ku janë përfshirë anijet me flamur shqiptar;
- g) identifikimin e anijeve që kanë lënë flamurin e shtetit shqiptar gjatë 12 muajve të fundit;

Neni 11
Sistemi i menaxhimit të cilësisë dhe vlerësimi i brendshëm

Administrata detare do të zhvillojë, të zbatojë dhe të mirëmbajë një sistem të menaxhimit të cilësisë për pjesën operationale të administratës të saj detare, në lidhje me aktivitetet e anijeve me flamurin e saj. Ky sistem i menaxhimit të cilësisë duhet të certifikohet në përputhje me standardet ndërkombëtare të cilësisë.

Neni 12
Procesi i auditimit të administratës detare

Administrata detare do të marrë masat e nevojshme për auditim nga IMO-ja, të paktën një herë në shtatë vjet, dhe do të publikojë rezultatin e auditimit në përputhje me legjislacionin përkatës mbi konfidencialitetin.

KREU II
STANDARDET TEKNIKE QË DUHET TË ZBATOHEN NGA KSHF-ja

Neni 13
Procedura e inspektimit

1. Në kryerjen e inspektimit, inspektori minimalisht, duhet:

- a) të kontrollojë certifikatat dhe dokumentet e renditura në shtojcën B;
- b) të jetë i bindur për gjendjen e përgjithshme të anijes, duke përfshirë sallën e makinerive, akomodimin dhe kushtet higjienike.

2. Inspektori/specialisti mund të kontrollojë të gjitha certifikatat dhe dokumentet përkatëse, përveç atyre të renditura në shtojcën B, që duhet të kryhen në bord në përputhje me dispozitat e konventave të aderuar nga Republika e Shqipërisë.

3. Kur ka arsye të forta për të besuar, pas inspektimit të përmendur në paragrafët 1 dhe 2, se gjendja e anijes ose e pajisjeve të saj apo e ekuipazhit nuk përmbush në thelb kërkesat përkatëse të akteve ligjore kombëtare dhe të Konventave, kryhet një inspektim më i detajuar që përfshin kontrollin e mëtejshëm të përputhjes me kërkesat funksionale në bord.

4. Në rastet kur KSHF-ja merr informacion në lidhje me mangësitë e konstatuara gjatë inspektimeve të anijeve me flamur shqiptar të kryera nga autoritet e shteteve të tjera, KSHF-ja nëse vlerëson se mangësitë e konstatuara janë thelbësore, atëherë anija do të inspektohet pavarësisht se ka të vlefshëm inspektimin e mëparshëm.

5. Inspektori/specialisti zbaton, gjithashtu, procedurat dhe udhëzimet përkatëse për kontrollin e anijeve përcaktuar në shtojcën E dhe akteve të tjera nënligjore.

Neni 14
Inspektimi i zgjeruar i anijeve të caktuara

1. Në rastet kur ka arsye të qarta për një inspektim më të detajuar të anijes që i përket kategorisë së renditur në shtojcën E/I, atëherë kryhet një inspektim i zgjeruar në anije.



2. Anija përmendur në paragrafin 1 i nënshtrohet një inspektimi të zgjeruar një herë gjatë një periudhe 12-mujore.

3. Në varësi të paragrafit 2, në rastin e anijes së pasagjerëve që vepron sipas një itinerari të rregullt, nga KSHF-ja kryhet një inspektim i zgjeruar i anijes përpara se anija të fillojë operacionin sipas itinerarit dhe minimalisht një herë në 12 muaj.

Neni 15

Raporti i inspektimit dhënë kapitenit

1. Pas mbarimit të një inspektimi, një inspektimi më të detajuar, apo një inspektimi të zgjeruar, inspektori/specialisti i jep kapitenit të anijes një dokument në formën e përcaktuar në shtojcën C, me rezultatet e inspektimit dhe detajet e çdo vendimi të marrë nga inspektori/specialisti, si dhe masat rregulluese që duhen ndërmarrë nga kapiteni, zotëruesi ose operatori.

2. Në rastin e mangësive që sigurojnë ndalimin e një anijeje, dokumenti që do i jepet kapitenit në përputhje me paragrafin 1, duhet të përfshijë informacionin përkatës për publikimin e ardhshëm të informacionit në lidhje me ndalimin në përputhje me nenin 20.

Neni 16

Korrigjimi dhe ndalimi

1. Zotëruesi duhet të bindë KSHF-në se çdo mangësi e konfirmuar apo zbuluar pas një inspektimi sipas neneve 12 ose 13 është ose do të korrigjohet në përputhje me konventat ndërkombëtare të zbatueshme.

2. Në rastin e mangësive që përbëjnë rrezik të qartë për sigurinë, shëndetin apo mjedisin, inspektori/specialist ndalon anijen ose kërkon ndalimin e operacionit gjatë të cilit janë zbuluar mangësitë, duke u bazuar në dispozitat e konventave konkrete të ratifikuara dhe kësaj rregulloreje sipas rastit, apo duke lëshuar një njoftim ndalimi, sipas rastit.

3. Një njoftim ndalimi mund të:

a) përfshijë drejtimin se anija duhet të qëndrojë në një vend të veçantë, dhe do të zhvendoset në një vendankorim apo kalatë të veçantë;

b) përcaktojë rrethanat kur kapiteni i anijes mund të zhvendosë anijen e tij nga një vend i caktuar për arsye të sigurisë apo për parandalimin e ndotjes.

4. Njoftimi i ndalimit apo ndalimi i një operacioni nuk hiqen para se KSHF-ja të bindet, që në varësi të kushteve të nevojshme, anija mund të vazhdojë operimin në port apo mund të fillojë lundrimin sërish pa rrezikuar sigurinë dhe shëndetin e pasagjerëve apo të ekuipazhit, apo anijet e tjera, ose pa pasur kërcënime të paarsyeshme të dëmit për mjedisin detar.

5. Pa cenuar kërkesa të tjera të konventave ndërkombëtare apo kësaj rregulloreje, inspektori/ specialisti zbaton kriteret e përcaktuara në shtojcën D në ushtrimin e gjykimit të tij profesional nëse duhet apo jo të ndalohet anija.

6. Në rrethana të veçanta, në rastet kur gjendja e përgjithshme e anijes është në mënyrë të dukshme nën standardin e duhur, përveç ndalimit të anijes, inspektori/specialisti mund të pezullojë inspektimin e anijes deri në momentin që palët përgjegjëse të ndërmarrin hapat e nevojshëm për të siguruar se inspektimi është në përputhje me kërkesat përkatëse të ligjeve dhe konventave.

7. Pa cenuar kërkesat e ligjeve dhe konventave, në rastin kur inspektimi sipas neneve 12 dhe 13 çon në vendimarrjen për ndalimin, DPD-ja informon menjëherë, me shkrim, organizatat e njohura përgjegjëse për lëshimin e certifikatave të anijes, kompaninë e menaxhimit, operatorët/pronarët.

8. Dispozitat e kësaj rregulloreje nuk cenojnë kërkesa të tjera të konventave në lidhje me procedurat e njoftimit dhe raportimit për sa i përket kontrollit shtetëror të flamurit.

9. Në kryerjen e inspektimeve sipas kësaj rregulloreje, inspektori/specialisti bën të gjitha përpjekjet për të shmangur ndalimin ose vonimin e anijes në mënyrë të parregullt.

Neni 17

Procedurat e zbatueshme në mungesë të certifikatave ISM & ISPS

1. Inspektori/specialisti ndalon anijen në rastet kur zbulon se një kopje e dokumentit të përputhshmërisë ose një certifikate e menaxhimit



të sigurisë në zbatim të Kodit Ndërkombëtar të Menaxhimit për Funksionimin e Sigurt të Anijeve dhe për Parandalimin e Ndotjes si edhe një kopje e një certifikate ndërkombëtare për sigurinë në anije (Kodi ISM & ISPS), nuk është në bordin e anijes në të cilën gjen zbatim Kodi ISM dhe ISPS në datën e inspektimit.

2. Pavarësisht nga mungesa e dokumentacionit referuar në paragrafin 1:

a) në rastet kur inspektimi nuk zbulon mangësi të tjera që çojnë në ndalimin e anijes, DPD-ja mund të heqë urdhrin e ndalimit në mënyrë që të shmangë mbipopullimin në port.

b) në rastet kur mangësitë referuar në nenin 12 janë të bazuara dhe nuk mund të rregullohen në Portin ku bëhet ndalimi, atëherë zbatohen dispozitat përkatëse të nenit 15.

Neni 18

Ndjekja e veprimeve pas inspektimeve dhe ndalimeve

1. Në rastet kur mangësitë referuar në nenin 15 nuk mund të rregullohen në portin e inspektimit, administrata mund të lejojë anijen të veprojë në kantierin përkatës më të afërt në dispozicion, të zgjedhur nga kapiteni apo palët përgjegjëse, me kusht që të veprohet në përputhje me kushtet e përcaktuara nga DPD-ja. Këto kushte duhet të sigurojnë se anija mund të veprojë pa rrezikuar sigurinë dhe shëndetin e pasagjerëve apo të ekuipazhit, ose anijet e tjera, apo pa pasur kërcënime të paarsyeshme të dëmit për mjedisin detar.

2. Mbas përfundimit të punimeve apo riparimeve, operatori i anijes do t'i drejtohet me shkrim Drejtorisë së Përgjithshme Detare që të planifikojë një inspektim në anije për të verifikuar eliminimin e të gjitha mangësive të lëna.

3. Mbas përfundimit të inspektimit, inspektorët/specialistët e KSHF-së pasi vlerësojnë gjendjen e anijes lëshojnë një raport inspektimi dhe heqin masën e ndalimit duke lejuar anijen për të vazhduar operimin në det.

Neni 19

Baza e të dhënave të inspektimit

1. DPD-ja zhvillon, ruan dhe përditëson bazën e të dhënave të inspektimit kombëtar që përmban të gjitha informacionet e nevojshme për zbatimin e sistemit të inspektimit sipas kësaj rregulloreje.

2. DPD-ja siguron se informacioni në lidhje me inspektimet e kryera në përputhje me këtë rregullore, kalon në bazën e të dhënave të inspektimit kombëtar menjëherë pas përfundimit të raportit të inspektimit apo pas heqjes së ndalimit.

Neni 20

Raportimet nga pilotët dhe autoritetet e portit

1. Një pilot shqiptar, i angazhuar në hyrjen dhe daljen nga porti të anijes, për të cilën gjen zbatim kjo rregullore, njofton menjëherë kapitenerinë e portit, në rastet kur gjatë manovrave në hyrje-daljet konstatohen mangësi që cenojnë lundrimin e sigurt të anijes, apo që përbëjnë rrezik për mjedisin detar.

2. Kur gjatë operimeve të ngarkim-shkarkimit, një autoritet portual vëren se një anije brenda portit ka mangësi që mund të cenojnë sigurinë e anijes apo paraqesin kërcënim të paarsyeshëm ose dëm për mjedisin detar, autoriteti përkatës njofton menjëherë kapitenerinë e portit.

Neni 21

Publikimi i ndalimit

DPD-ja, vazhdimisht, duhet të regjistrojë dhe/ose publikojë informacione në lidhje me anijet e ndaluara për të cilat gjen zbatim kjo pjesë e rregullores, gjatë periudhës së mëparshme tre mujore dhe anijet që janë ndaluar më shumë se një herë gjatë 24 muajve të fundit. Informacioni i publikuar përfshin si më poshtë:

- a) emrin e anijes;
- b) emrin e zotëruesit të anijes ose operatorit të anijes;
- c) numrin e IMO-së;
- d) shtetin ku është regjistruar anija;
- e) shoqërinë e klasifikimit, sipas rastit;



f) në rastet e zbatueshme çdo palë tjetër që ka lëshuar certifikatën kësaj anijeje në përputhje me konventat në emër të shtetit ku është regjistruar anija;

g) arsyen e ndalimit;

h) portin dhe datën e ndalimit.

KREU III RREGULLAT PËR INSPEKTIMIN E KSHF-së

Neni 22

Inspektimet e detyrueshme

1. KSHF-ja kryen inspektimet për të gjitha anijet të cilat pajisen me flamur shqiptar për herë të parë .

2. KSHF-ja duhet të kryejë inspektime në bordin e anijeve me flamur shqiptar jo më vonë se një herë në 12 muaj, përveç rasteve kur ka arsye të qarta për një inspektimin të menjëhershëm.

Neni 23

Përshkrimi i rrezikut të anijeve

1. Të gjitha anijeve me flamur shqiptar, në bazën e të dhënave të inspektimit do t'u vendoset përshkrimi i rrezikut, e cila përcakton prioritetet e tyre përkatëse për inspektim, intervalet ndërmjet inspektimeve, si dhe qëllimin e inspektimeve.

2. Përshkrimi i rrezikut të një anijeje përcaktohet nëpërmjet kombinimit të parametrave të përgjithshëm dhe historik, si më poshtë:

a) parametrat e përgjithshëm do të kenë si bazë tipin, moshën, organizatat e njohura përkatëse dhe performancën e kompanive në përputhje me shtojcën F/V;

b) parametrat historikë do të kenë si bazë numrin e mangësive dhe ndalimeve gjatë një periudhe të dhënë në përputhje me shtojcën F/V.

Neni 24

Njoftimi për mbërritjen e anijeve

1. Operatori, agjenti ose kapiteni i anijes, i cili në përputhje me nenin 26 duhet të bëjë një inspektim të zgjeruar të detyruar në një port

detar ose radë, duhet të njoftojë kapitenerinë e portit të mbërritjes 24-orë para.

2. Pas marrjes së njoftimit referuar në paragrafin 1 të këtij neni kapiteneria e portit përkatës, ia paraqet informacionin përkatës KSHF-së.

3. Mjetet elektronike do të përdoren kur është e mundur për çdo komunikim të parashikuar në këtë nen.

Neni 25

Frekuenca e inspektimeve

Anijet që operojnë në portet ose radat e Republikës së Shqipërisë i nënshtrohen inspektimeve periodike apo inspektimeve të tjera si më poshtë: anijet u nënshtrohen inspektimeve periodike në intervale të paracaktuara në varësi të përshkrimit të rrezikut të tyre në përputhje me shtojcën F/V. Me uljen e rrezikut, rritet intervali ndërmjet inspektimeve periodike të anijeve. Për anijet me rrezik të lartë, ky interval nuk kalon periudhën prej gjashtë muajsh;

Neni 26

Inspektimet fillestare dhe më të detajuara

Anijet e përzgjedhura për inspektim, i nënshtrohen inspektimit fillestar ose më të detajuar, nga KSHF-ja si më poshtë:

1. Në çdo inspektim fillestar të një anijeje, inspektori/specialisti minimalisht:

a) kontrollon certifikatat dhe dokumentet e renditura në shtojcën B që duhet të mbahen në bord në përputhje me legjislacionin detar dhe legjislacionit ndërkombëtar të ratifikuar apo përafruar në lidhje me sigurinë detare dhe sigurinë lundrimore;

b) verifikon, sipas rastit, nëse janë përmirësuar mangësitë e gjetura gjatë inspektimit të mëparshëm të kryer nga autoriteti i një shteti tjetër;

c) bindet për gjendjen e përgjithshme të anijes duke përfshirë higjienën e anijes së bashku me sallën e makinerive dhe akomodimin.

2. Në rastet kur ka arsye të qarta për të besuar se, edhe pas inspektimit të përmendur në pikën 1, gjendja e anijes, e pajisjeve apo ekuipazhit të saj nuk plotësojnë në thelb kërkesat përkatëse të kuadrit ligjor, kryhet një inspektim më i detajuar



që përfshin kontrolle të mëtejshme të zbatimit me kërkesat operacionale funksionale në bordin e anijes. Arsye të qarta duhet të ekzistojnë në rastet kur inspektori/specialisti zbulon prova të cilat sipas gjykimit të tij profesional, çojnë në një inspektim më të detajuar të anijes, pajisjeve apo ekuipazhit të saj. Shembuj të arsyeve të qarta përcaktohen në shtojcën E.

Neni 27

Inspektimet e zgjeruara

1. Kategoritë e mëposhtme të anijeve janë të përshtatshme për një inspektim të zgjeruar në përputhje me shtojcën F/V:

- a) anijet me një profil rreziku të lartë;
- b) anijet e pasagjerëve, anijet naftëmbajtëse, anijet-cisternë të naftës, gazit dhe kimikateve, ose anijet rifuxho më të vjetra se 12 vjet;
- c) anijet me një profil të lartë rreziku, ose anijet e pasagjerëve, anijet naftëmbajtëse, anijet-cisternë të gazit dhe kimikateve, ose anijet rifuxho më të vjetra se 12 vjet, në raste e faktorëve të papritur ose thelbësorë;

2. Operatori ose kapiteni i anijes do të sigurojë kohën e mjaftueshme në dispozicion gjatë orarit të operimit për të lejuar kryerjen e inspektimit të zgjeruar. Pa cenuar masat e kontrollit të nevojshëm për qëllime sigurie anija do të qëndrojë në port deri në përfundimin e inspektimit.

3. Pas marrjes së një njoftimi paraprak nga një anije e përshtatshme për inspektim periodik të zgjeruar, KSHF-ja njofton anijen nëse nuk do të kryhet inspektimi i zgjeruar.

Neni 28

Raporti i inspektimit të kapitenit

1. Pas përfundimit të inspektimit, inspektimit më të detajuar apo inspektimit të zgjeruar, inspektori/specialisti përpilon një raport në përputhje me shtojcën C. Një kopje e raportit përkatës të inspektimit i jepet kapitenit të anijes.

2. Në rastet kur pas një inspektimi të detajuar, kushtet e punës dhe jetesës në anije janë gjetur jo në përputhje me kërkesat e MLC 2006, inspektori/specialisti menjëherë do t'i sjellin mangësitë në vëmendjen e pronarit të anijes, me afatet e kërkuara për korrigjim e tyre .

Neni 29

Ankesat në bordin e anijes

1. Të gjitha ankesat i nënshtrohen vlerësimit të menjëhershëm fillestar nga KSHF-ja. Sipas këtij vlerësimi përcaktohet nëse ankesa është e drejtë. Nëse ndodh kështu, KSHF-ja merr të gjitha masat e nevojshme për ankesën, dhe në veçanti, siguron se çdo person që ka lidhje të drejtpërdrejtë me ankesën, të ketë mundësinë të bëjë të njohura mendimet e tij.

2. Në rastet kur KSHF-ja çmon se ankimi është haptazi i pabazuar, njofton ankuesin për vendimin e saj dhe arsyet për këtë vendim.

3. Identiteti i ankuesit nuk i bëhet i ditur kapitenit apo zotëruesit të anijes përkatëse. Inspektori/specialisti do të marrë hapat e duhur për të mbrojtur konfidencialitetin e ankesave të bëra nga detarët, duke përfshirë sigurimin e konfidencialitetit gjatë çdo interviste.

4. Procedurat për trajtimin e ankesave të detarëve në zbatim të Konventës MLC 2006 janë parashikuar në shtojcën F/IV.

Neni 30

Rregullimi dhe ndalimi

1. KSHF-ja sigurohet se çdo mangësi e konfirmuar apo konstatuar nga inspektimi është, ose do të korrigjohet në përputhje me kuadrin ligjor dhe kësaj rregulloreje.

2. Në rastet e mangësive që paraqesin rrezik për sigurinë, Drejtoria e Përgjithshme Detare nëpërmjet KSHF-së merr masat për ndalimin e anijes apo operimit gjatë të cilit janë zbuluar mangësitë. Urdhri i ndalimit të operacionit nuk do të hiqet deri në momentin që largohet rreziku ose deri në momentin që ky autoritet përcakton se anija, në varësi të rrethanave të nevojshme, mund të fillojë sërish operimin në det pa rrezikuar sigurinë dhe shëndetin e pasagjerëve ose ekuipazhit, apo anije të tjera, ose pa krijuar kërcënime të paarsyeshme për dëmtim të mjedisit detar.

3. Në rast se kushtet e jetesës dhe punës në bord janë dukshëm të rrezikshëm për sigurinë ose shëndetin e detarëve apo mungesa e të cilave përbëjnë një shkelje serioze ose e përsëritur e dispozitave të konventës MLC 2006 (duke përfshirë të drejtat e detarëve), KSHF-ja do të



marrë masat e nevojshme që të sigurojë që anija është ndaluar apo që operimi gjatë së cilës janë zbuluar mangësitë është ndaluar. Urdhri i ndalimit ose ndërprerja e operimi nuk do të tërhiqet derisa këto mangësi të jenë korrigjuar ose nëse autoriteti kompetent ka pranuar një plan veprimi për korrigjimin e këtyre mangësive dhe është i bindur që plani do të zbatohet në një mënyrë të shpejtë.

4. Në rastet kur sipas gjykimit profesional inspektori/specialisti vendos nëse duhet ndaluar anija, ai zbaton kriteret e përcaktuara në shtojcën D.

5. Në rastet kur mangësitë e zbuluara nuk mund të rregullohen menjëherë, KSHF-ja mund të lejojë anijen të vazhdojë lundrimin deri në kantierin e riparimit më të afërt me portin e ndalimit ku mangësitë mund të rregullohen menjëherë ose mund të kërkojë që mangësitë e konstatuara të rregullohen brenda një periudhe maksimale prej 30 ditësh.

6. Në rrethana të jashtëzakonshme, kur gjendja e përgjithshme e anijes është në mënyrë të dukshme nën standardet e duhura të lundrimit, KSHF-ja mund të pezullojë inspektimin e anijes deri në momentin kur palët përgjegjëse ndërmarrin hapat e nevojshëm për të siguruar zbatimin në përputhje me kërkesat përkatëse të kuadrit ligjor dhe nënligjor.

7. Në rastin e ndalimit të anijes, KSHF-ja njofton menjëherë me shkrim, duke përfshirë edhe raportin e inspektimit, DPD. Përveç kësaj, njoftohen gjithashtu sipas rastit, inspektorët/specialistët e caktuar ose organizatat e njohura përgjegjëse për lëshimin e certifikatave të klasifikimit apo certifikatave ligjore.

8. Kur kontrolli shtetëror i flamurit ushtrohet sipas kësaj rregullore, bëhen të gjitha përpjekjet e mundshme për të shmangur ndalimin ose vonimin e padrejtë të anijes. Në rastet kur anija ndalohet apo vonohet në mënyrë të padrejtë, zotëruesit ose operatorit të saj i njihet e drejta e kompensimit për çdo humbje apo dëm të shkaktuar. Në rastin e pretendimeve për ndalim apo vonim të padrejtë të anijes, zotëruesi ose operatori i saj duhet të paraqesë prova që vërtetojnë këtë fakt.

9. Në mënyrë që të lehtësohet mbipopullimi në port, autoriteti kompetent mund të lejojë anijen e ndaluar të drejtohet në një pjesë tjetër të portit nëse kjo lëvizje është e sigurt. Megjithatë

nuk duhet marrë në konsideratë rreziku i mbipopullimit në port në rastet kur vendoset ndalimi i anijes apo pezullimi i ndalimit. Drejtoria e Përgjithshme Detare bashkëpunojnë me autoritetin përkatës në mënyrë që të lehtësojnë akomodimin e anijeve të ndaluara.

Neni 31

Ndjekjeve e veprimeve pas inspektimeve dhe ndalimeve

1. Në rastet kur mangësitë e konstatuara referuar në nenin 29 nuk mund të rregullohen në portin e inspektimit, DPD në bashkëpunim me shoqërinë e njohur, mund të lejojë anijen në fjalë të vazhdojë lundrimin pa vonesa të panevojshme për në kantierin përkatës të riparimit më të afërt me portin ku kryhet ndalimi, që zgjidhet nga kapiteni dhe autoritet e interesuara, me kusht që të veprohet në përputhje me kushtet e përcaktuara nga administrata shqiptare. Këto kushte sigurojnë që anija mund të vazhdojë udhëtimin pa rrezikuar sigurinë dhe shëndetin e pasagjerëve ose ekuipazhit, apo pa rrezikuar anijet, ose pa qenë kërcënim për mjedisin detar.

2. Në rastet kur vendimi për dërgimin e anijes në kantierin e riparimit merret për shkak të mungesës lidhur me dokumentacionin e anijes apo me mangësitë dhe mungesat strukturore, KSHF-ja mund të kërkojë marrjen e masave të nevojshme në portin e ndalimit përpara se anija të lejohet të lundrojë.

Neni 32

Trajnimi i inspektorëve/specialistëve

1. Inspektorët/specialistët e KSHF-së duhet të veprojnë në përputhje me kriteret minimale të referuara në shtojcën A.

2. DPD-ja duhet të ketë procedura të brendshme që t'ju ofrojnë mundësinë inspektorëve/specialistëve të ndjekin kurse trajnimi lidhur me sistemin e Kontrollit Shtetëror të Flamurit të zbatuara sipas përcaktimeve në legjislacionin kombëtar dhe ndërkombëtar.



Neni 33

Publikimi i inspektimeve

DPD-ja vë në dispozicion dhe paraqet në faqen zyrtare të internetit informacionin për inspektimet dhe ndalimet në përputhje me shtojcën F/III.

KREU IV**DISPOZITA TË FUNDIT**

Neni 34

Sanksionet

1. Në rastet kur një person pengon inspektorin/ specialistin apo një person tjetër që e ndihmon atë, shoqëria tregtare gjobitet në zbatim të nenit 394, pika “b”, të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë.

2. Çdo pilot apo person përgjegjës në portin detar që nuk vepron në zbatim të kësaj rregulloreje gjobitet në shumën prej 500 eurosh.

3. Personi përgjegjës sipas kësaj rregulloreje mund të mbrohet duke vërtetuar se ka ndërmarrë të gjitha masat e nevojshme për të shmangur mos zbatimin e dispozitave të mësipërme.

Neni 35

Ankimimi

1. Zotëruesi ose operatori i anijes apo përfaqësuesi i tij, ka të drejtën e ankimit kundër ndalimit të mjetit nga KSHF.

2. KSHF-ja duhet të informojë kapitenin e anijes për të drejtën e ankimit dhe përgatitjet praktike për këtë qëllim.

3. Ndaj gjobës së vënë, brenda pesë ditëve pune mund të bëhet ankim te drejtori i Përgjithshëm i DPD-së, i cili do të kthejë përgjigje brenda 5 ditësh nga marrja e kërkesës.

4. Ndaj vendimit të DPD-së, brenda 10 ditëve, mund të bëhet ankim në ministrinë përgjegjëse për transportin detar duke zbatuar dispozitat e Kodit të Procedurës Administrative.

5. Në rastet kur, si rezultat i ankimit apo kërkesës së bërë nga zotëruesi ose operatori i anijes apo përfaqësuesi i tij, shfuqizohet ose ndryshohet urdhri i ndalimit ose refuzimi i hyrjes:

a) KSHF-ja ndryshon pa vonesë bazën e të dhënave të inspektimit përkatës;

b) në rastin kur lëshohet urdhri i ndalimit apo refuzimit të hyrjes, brenda 24 orëve të marrjes së këtij vendimi, DPD-ja siguron se është i zbatueshëm informacioni i publikuar në përputhje me procedurat e kreut II ose kreut III.

SHTOJCA A**KRITERET MINIMALE PËR
INSPEKTORËT/SPECIALISTËT**

1. Inspektorët/specialistët duhet të kenë njohurinë e duhur teknike dhe përvojën praktike të anijeve dhe funksionimit të tyre. Ato duhet të jenë kompetentë në zbatimin e kërkesave të Konventave dhe të procedurave përkatëse të kontrollit shtetëror të flamurit. Kjo njohuri dhe kompetencë në zbatimin e kërkesave ndërkombëtare dhe kombëtare të duhet të merret nëpërmjet programeve të dokumentuara të trajnimit.

2. Inspektorët/specialistët duhet të kenë minimalisht:

a) kualifikimet e duhura nga një institucion i detarisë dhe përvojën përkatëse detare si një oficer anijeje i certifikuar që ka ose ka pasur një certifikatë të vlefshme aftësie STCW II/2 ose III/2 të pakufizuar për sa i përket zonës së funksionimit, fuqisë shtytëse apo tonazhit; ose

b) është diplomuar si navigator dhe ka punuar në këtë funksion të paktën 5 vjet;

c) është diplomuar si arkitekt i detarisë, inxhinier mekanik apo inxhinier në lidhje me fushat e detarisë dhe ka punuar në këtë funksion të paktën 5 vjet; ose

3. Inspektorët/specialistët duhet të kenë fituar eksperiencë detare të paktën 5 vjet që përfshin periudhat në shërbim si oficer në sektorët e kuvertës apo makinerive, apo si inspektor/specialist i shtetit ku është regjistruar anija ose si asistent-inspektor/specialist i kontrollit shtetëror të flamurit. Kjo përvojë përfshin një periudhë të paktën 2-vjeçare në det si oficer kuverte apo mashine.

4. Inspektorët/specialistët duhet të kenë aftësinë të komunikojnë me gojë dhe me shkrim me detarët në gjuhën që flitet më shumë në det.

5. Inspektorët/specialistët që nuk përmbushin kriteret e mësipërme pranohen gjithashtu nëse ato janë punësuar nga DPD-ja për kontrollin



shtetëror të flamurit në datën e miratimit të kësaj rregulloreje.

6. Inspektorët/specialistët e kontrollit shtetëror të flamurit duhet të kenë kualifikimet e duhura, të cilat përfshijnë përvojë të mjaftueshme teorike dhe praktike në sigurinë detare. Kjo përfshin:

a) njohuri të mirë të sigurisë detare dhe mënyrën se si ajo zbatohet për operacionet që kontrollohen;

b) njohuri të mirë funksionale të teknologjive dhe teknikave të sigurisë;

c) njohuri të parimeve, procedurave dhe teknikave të inspektimit;

ç) njohuri funksionale të lundrimeve që kontrollohen

SHTOJCA B LISTA E CERTIFIKATAVE DHE DOKUMENTEVE

1. Certifikatë ndërkombëtare e tonazhit (969).

2. Certifikatë sigurie e anijes së pasagjerëve:

3. Certifikatë sigurie e ndërtimit të anijeve të mallrave;

4. Certifikatë sigurie e pajisjeve të anijeve të mallrave;

5. Certifikatë sigurie e radios së anijeve të mallrave;

6. Certifikatë e rasteve të veçanta, duke përfshirë sipas rastit, listën e mallrave;

7. Certifikatë sigurie e anijeve të mallrave.

8. Certifikatë ndërkombëtare e sigurisë së anijes (ISSC).

9. Regjistër i Përmbledhjes së Vazhdueshme.

10. Certifikatë ndërkombëtare e pajisjes për transportin me shumicë të gazeve të lëngshëm: a) certifikatë e pajisjes për transportin me shumicë të gazeve të lëngshëm.

11. Certifikatë ndërkombëtare e pajisjes për transportin me shumicë të kimikateve të rrezikshme: a) certifikatë e pajisjes për transportin me shumicë të kimikateve të rrezikshme.

12. Certifikatë ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes nga nafta.

13. Certifikatë ndërkombëtare e parandalimit të ndotjes për transportin me shumicë të substancave të lëngshme të dëmshme.

14. Certifikatë ndërkombëtare e linjës së ngarkesës (1966): a) certifikatë ndërkombëtare e rasteve të veçanta të linjës së ngarkesës.

15. Regjistër i Naftës, pjesët I dhe II.

16. Regjistër i Mallrave.

17. Dokument i pajisjes minimale me ekuipazh të sigurt.

18. Certifikata apo dokumente të tjera në përputhje me dispozitat e STCË 78/95.

19. Certifikata mjekësore (shih: Konventën ILO nr. 73 në lidhje me Kontrollin Mjekësor të Detarëve.

20. Certifikatat mjekësore (Konventa MLC 2006).

21. Tabela e angazhimeve të punës në anije (Konventa MLC 2006 dhe STCW 78/95).

22. Regjistrimet e orëve të punës dhe pushimit të Detarëve (Konventa MLC 2006).

23. Kopje e Dokumentit të Përputhjes dhe e Certifikatës së Menaxhimit të Sigurisë, të lëshuar në përputhje me Kodin Ndërkombëtar të Menaxhimit për Funksionimin e Sigurt të Anijeve dhe për Parandalimin e Ndotjes (SOLAS 74, kapitulli IX).

24. Certifikatë në lidhje me forcën e skafit dhe pajisjet e makinerive, të lëshuar nga organizata e njohur në fjalë (mund të kërkohej vetëm në rastet kur anija ruan kategorinë e saj me një organizatë të njohur).

25. Dokument i përputhjes me kërkesa të veçanta për anije që transportojnë mallra të rrezikshme.

26. Certifikatë sigurie e mjeteve lundruese të shpejtësisë së lartë dhe leje për të përdorur mjete lundruese të shpejtësisë së lartë.

27. Listë ose manifest i veçantë i mallrave të rrezikshme, apo plan i detajuar i sistemimit.

28. Ditari i anijes në lidhje me regjistrimet e testeve dhe ushtrimeve, duke përfshirë ushtrimet e sigurisë, dhe ditari i regjistrimit të inspektimit dhe ruajtjes së pajisjeve të shpëtimit si dhe të pajisjeve kundër zjarrit.

29. Certifikatë sigurie e anijeve për qëllime të veçanta.

30. Certifikatë sigurie e njësisë së lëvizshme të shpim-kërkimit në det.

31. Për cisternat e naftës, procesverbal i sistemit të monitorimit dhe kontrollit të shkarkimit të naftës për udhëtimin e fundit me ngarkesë ballasti.



32. Listë e alarmit, plan i kontrollit të zjarrit dhe për anijet e pasagjerëve, plan i kontrollit të dëmit.

33. Plan emergjence i ndotjes nga nafta e anijes.

34. Dosje të raportit të kontrollit (në rastin e transportuesve me shumicë dhe cisternave të naftës).

35. Raporte të inspektimeve të mëparshme të kontrollit shtetëror portual.

36. Për anijet traget të pasagjerëve, informacione në lidhje me raportin maksimal A/A.

37. Dokument autorizimi për transportin e drithërave.

38. Manual i sigurimit të mallrave.

39. Plan i menaxhimit të mbeturinave dhe regjistër i mbeturinave.

40. Sistem mbështetjeje i vendimit për kapitenët e anijeve të pasagjerëve.

41. Plan SAR bashkëpunimi për anijet e pasagjerëve që merren me tregti në rrugë të përcaktuara.

42. Listë e kufizimeve funksionale për anijet e pasagjerëve.

43. Broshurë e transportuesve me shumicë.

44. Plan ngarkimi dhe shkarkimi për transportuesit me shumicë.

45. Certifikatë e sigurimeve apo sigurimeve të tjera financiare në lidhje me përgjegjësitë civile për dëmin nga ndotja e naftës (Konventa Ndërkombëtare për Përgjegjësitë Civile për Dëmin nga Ndotja e Naftës).

46. Certifikatë ndërkombëtare e parandalimit të ndotjes së ajrit;

47. Certifikatë ndërkombëtare e parandalimit të ndotjes nga ujërat e zeza.

48. Certifikatë e punës detare;

49. Deklaratat e përputhshmërisë me punën detare, pjesët I dhe II;

50. Certifikata e sistemit *antifouling*;

51. Certifikata e sigurimit ose siguri të tjera financiare në lidhje me përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja e naftës.

SHTOJCA C RAPORTI I INSPEKTIMIT

Raporti i inspektimit duhet të përmbajë të paktën elementët e mëposhtëm.

I. Të përgjithshme

1. Autoriteti Kompetent që ka shkruar raportin;

2. Data dhe vendi i inspektimit;

3. Emri i anijes së inspektuar;

4. Flamuri;

5. Lloji i anijes (siç tregohet në certifikatën e menaxhimit të sigurisë);

6. Numri i identifikimit IMO;

7. Sinjali për ndalesën e anijes;

8. Tonazhi (GT);

9. Tonazhi i Ngarkesës së Pandryshueshme (DË, sipas rastit);

10. Viti i ndërtimit siç përcaktohet mbi bazën e datës së treguar në certifikatat e sigurisë së anijes;

11. Shoqëria e klasifikimit apo shoqëritë e klasifikimit si dhe çdo organizatë tjetër, nëse është e rëndësishme, e cila i ka lëshuar anijes përkatëse certifikatat e klasifikimit, nëse ka ndonjë;

12. Organizata e njohur apo organizatat e njohura dhe/ose çdo palë tjetër që i ka lëshuar anijes përkatëse certifikata në përputhje me konventat e zbatueshme në emër të flamurit shtetëror;

13. Emri dhe adresa e kompanisë apo operatorit të anijes;

14. Emri dhe adresa e kontraktuesit përgjegjës për përzgjedhjen e anijes dhe llojin e kontratës në rastin e anijeve që mbartin ngarkesa të lëngshme ose të ngurta me shumicë;

15. Data përfundimtare e shkrimit të raportit të inspektimit;

16. Të dhëna për publikimin e mundshëm të informacioneve të detajuara mbi një inspektim apo ndalim.

II. Informacione në lidhje me inspektimin

1. Certifikatat e lëshuara në zbatim të konventave, autoritetit, apo organizatës përkatëse që ka lëshuar certifikatën (certifikatat) në fjalë, duke përfshirë datën e lëshimit dhe skadimit;

2. Pjesë apo elemente të anijes që janë inspektuar (në rastin e inspektimit më të detajuar ose më të zgjeruar);

3. Porti dhe data e kontrollit të fundit të ndërmjetëm si vjetor ashtu edhe të rinovuar, si dhe emri i organizatës që kreu kontrollin;

4. Lloji i inspektimit (inspektimi, inspektimi më i detajuar, inspektimi më i zgjeruar);

5. Natyra e mangësive;

6. Masat e marra.



III. Informacione të tjera në rast ndalimi

1. Data e urdhrit të ndalimit;
2. Data e heqjes së urdhrit të ndalimit;
3. Natyra e mangësive që çojnë në urdhrin e ndalimit (referuar konventave, nëse është e rëndësishme);
4. Të dhëna, sipas rastit, nëse organizata e njohur apo ndonjë organ tjetër privat që kreu kontrollin, ka përgjegjësi në lidhje me mangësitë e konstatuara të cilat, më vete apo të kombinuara, çuan në ndalimin përkatës;
5. Masat e marra.

SHTOJCA D

KRITERET PËR NDALIMIN E ANIJES

HYRJE

Përpara përcaktimit nëse mangësitë e konstatuara gjatë një inspektimi garantojnë ndalimin e anijes në fjalë, inspektori/specialisti duhet të zbatojë kriteret e përmendura më poshtë. Nëse arsyet për ndalimin e anijes rezultojnë nga dëmtime aksidentale të saj gjatë udhëtimit për në port, atëherë nuk lëshohet urdhri i ndalimit, me kusht që:

a) të jetë vepruar në përputhje me kërkesat e rregullores I/11(c) të SOLAS 74 në lidhje me njoftimin e administratës detare, inspektorin/specialistin e caktuar apo organizatën e njohur për lëshimin e certifikatës përkatëse;

b) përpara hyrjes në port, kapiteni ose zotëruesi i anijes i ka paraqitur autoritetit të kontrollit shtetëror të flamurit detajet për rrethanat e aksidentit dhe dëmit të pësuar si dhe çdo informacion tjetër të nevojshëm;

c) anija ka marrë masat përkatëse korrigjuese për përmbushjen e kërkesave të autoritetit; dhe

d) autoriteti, pas marrjes së njoftimit për përfundimin e masave korrigjuese, ka siguruar se janë rregulluar mangësitë që përbënin rrezik për sigurinë, shëndetin apo mjedisin.

1. Kriteret kryesore

Në ushtrimin e gjykitimit profesional për ndalimin ose jo të anijes, inspektori/specialisti duhet të zbatojë kriteret e mëposhtme:

Kohëzgjatja:

Anijet që nuk përbëjnë siguri për të lundruar në det duhet të ndalohen që në inspektimin e

parë, pavarësisht nga koha e nevojshme për qëndrimin e tyre në port.

Kriteret:

Anija ndalohet nëse mangësitë e konstatuara janë mjaft të rënda deri në masën që inspektori/specialisti të vazhdojë inspektimin për t'u bindur se këto mangësi janë rregulluar përpara se anija të fillojë lundrimin. Vazhdimi i inspektimit në këtë rast përbën një masë ndaj mangësive të rënda të konstatuara. Megjithatë ky inspektim nuk është i detyrueshëm për çdo rast. Sipas këtij inspektimi, autoriteti duhet të verifikojë, në një mënyrë a në një tjetër, mundësisht nëpërmjet një kontrolli të mëtejshëm, se mangësitë janë rregulluar përpara nisjes së anijes.

2. Zbatimi i kriterëve kryesore

Kur mangësitë e konstatuara në anije janë serioze në masën që çojnë në ndalimin e anijes, inspektori/specialisti duhet të vlerësojë nëse:

1. Anija ka dokumentacionin e vlefshëm përkatës;

2. Anija ka ekuipazhin e kërkuar në dokumentin e pajisjes minimale me ekuipazh të sigurt;

3. Gjatë inspektimit inspektori/specialisti duhet të vlerësojë më tej nëse anija dhe/ose ekuipazhi i saj janë të aftë:

a) të lundrojnë në mënyrë të sigurt gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;

b) të përdorin, mbartin dhe monitorojnë gjendjen e ngarkesës në mënyrë të sigurt gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;

c) të veprojnë në sallën e makinerive në mënyrë të sigurt gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;

ç) të ruajnë forcën shtytëse dhe drejtimin e duhur gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;

d) nëse është e nevojshme, të shuajnë zjarrin në mënyrë efektive në çdo pjesë të anijes gjatë udhëtimit të ardhshëm;

dh) të braktisin anijen me shpejtësi dhe në mënyrë të sigurt, si dhe të kryejnë shpëtimin nëse është e nevojshme gjatë udhëtimit të ardhshëm;

e) të parandalojnë ndotjen e mjedisit gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;

ë) të ruajnë qëndrueshmërinë e duhur gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;

f) të ruajnë integritetin përkatës të hidroizolimit gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;



g) të komunikojnë në situata rreziku nëse është e nevojshme gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;

gj) të sigurojnë kushte të shëndetshme dhe të sigurta gjatë gjithë udhëtimit të ardhshëm;

h) të ofrojnë maksimumin e informacionit në rast aksidenti. Nëse përgjigja e ndonjë prej këtyre vlerësimeve është negative, duke marrë në konsideratë të gjitha mangësitë e konstatuara, atëherë duhet konsideruar seriozisht ndalimi i anijes. Kombinimi i mangësive të një natyre më pak serioze mund të çojë gjithashtu në ndalimin e anijes.

4. Për të ndihmuar inspektorin/specialistin në përdorimin e këtyre udhëzuesve, vijon një listë me mangësi të grupuara sipas konventave dhe/ose kodeve përkatëse, të cilat janë vlerësuar me një natyrë të tillë serioze që mund të çojë në ndalimin e anijes në fjalë. Kjo listë nuk është menduar të jetë shteruese.

3.1 Të përgjithshme

Mungesa e certifikatave dhe dokumenteve të vlefshme të kërkuara nga instrumentet përkatëse. Megjithatë, anijet me flamur shqiptar nuk kanë të drejtë të mbajnë certifikatë parashikua nga një Konventë përkatëse në të cilën shteti shqiptar nuk është pale. Prandaj, mungesa e certifikatave të kërkuara në vetvete nuk duhet të përbëjë arsye për të ndaluar këto anije; megjithatë, në zbatimin e fjalisë “jo më trajtim të favorshëm”, kërkohet përputhje thelbësore me dispozitat përkatëse përpara lundrimit të anijes.

3.2 Fushat sipas Konventës SOLAS

1. Avaritë e funksionimit të duhur të forcës shtytëse dhe makinerive të tjera kryesore, si dhe instalimeve elektrike.

2. Pastërtia e pamjaftueshme e sallës së makinerive, sasia e tepërt e përzierjes naftë-ujë në shtrezë (pjesa fundore e anijes), izolimi i tubacioneve, duke përfshirë tubacionet e shkarkimit të gazeve në sallën e makinerive të ndotura nga nafta, funksionimi i papërshtatshëm i pajisjeve të pompimit të shtrezës.

3. Avaritë e funksionimit të gjeneratorit të emergjencës, ndriçimit, baterive dhe çelësave.

4. Avaritë e funksionimit të motorit kryesor dhe ndihmës të manovrimit.

5. Mungesa, kapaciteti i pamjaftueshëm apo përkeqësimi i rëndë i pajisjeve personale të

shpëtimit, mjeteve lundruese të shpëtimit dhe përgatitjeve për nisje në det.

6. Mungesa, mospërputhja apo përkeqësimi i rëndësishëm i sistemit të zbulimit të zjarrit, alarmeve të zjarrit, pajisjeve të shuarjes së zjarrit, instalimeve fikse të shuarjes së zjarrit, valvuleve të ventilimit, valvuleve të zjarrit, pajisjeve për mbylljen e shpejtë në masën që ato nuk mund të jenë në përputhje me përdorimin e synuar.

7. Mungesa, përkeqësimi thelbësor apo avaria e funksionimit të duhur të mbrojtjes nga zjarri të ngarkesës në zonën e kuvertës në anijet naftëmbajtëse.

8. Mungesa, mospërputhja apo përkeqësimi i rëndë i dritave, shenjave ose sinjaleve zanore.

9. Mungesa apo avaria e funksionimit të pajisjeve të radios për komunikimin në lidhje me sigurinë dhe rastet e rrezikut.

10. Mungesa apo avaria e funksionimit të pajisjeve të lundrimit, duke marrë në konsideratë dispozitat e SOLAS 74, rregullorja V/16.2.

11. Mungesa e hartave të sakta detare lundruese, dhe/ose të gjitha publikimeve të tjera detare përkatëse të nevojshme për udhëtime të paracaktuara, duke marrë parasysh se një lloj i miratuar i paraqitjes së hartave elektronike dhe një sistem informimi (ECDIS) që vepron mbi bazën e të dhënave zyrtare, mund të përdoret në vend të hartave.

12. Mungesa e ventilimit të shkarkimit të ndezjes së motorit pa shkëndijë për sallat e pompave.

13. Numri, përbërja apo certifikimi i ekuipazhit që nuk korrespondon me dokumentin e pajisjes me ekuipazh të sigurt.

3.3 Fushat sipas Kodit IBC

1. Transporti i një substance që nuk përmendet në certifikatën së përputhshmërisë apo informacioni i munguar për ngarkesën.

2. Pajisjet e sigurisë me presion të lartë që mungojnë apo të mangëta.

3. Instalimet elektrike në thelb të pasigurta apo që nuk korrespondojnë me kërkesat e kodit.

4. Burime ndezjeje në vende të rrezikshme.

5. Kundërvajtje të kërkesave të veçanta.

6. Tejkalimi i sasisë maksimale të lejueshme të ngarkesës për çdo cisternë.

7. Mbrojtja e pamjaftueshme nga nxehtësia për produkte të ndjeshme.

**3.4 Fushat sipas Kodit IGC**

1. Transporti i një substance që nuk përmendet në certifikatën e përputhshmërisë apo informacioni i munguar për ngarkesën.

2. Mungesa e pajisjeve mbyllëse për përshtatje ose për hapësirat e shërbimit.

3. Parete jo të papërshkueshme nga gazi.

4. Bllokues ajror të mangët.

5. Valvulet e mbylljes së shpejtë që mungojnë apo të mangëta.

6. Valvulet e sigurisë që mungojnë apo të mangëta.

7. Instalimet elektrike në thelb të pasigurta apo që nuk korrespondojnë me kërkesat e kodit.

8. Ventilatorë në zonën e ngarkesës që nuk funksionojnë.

9. Alarmet e presionit për cisternat e ngarkesës që nuk funksionojnë.

10. Impiante të mangëta të zbulimit të gazit dhe/ose impiante të mangëta të zbulimit të gazeve toksike.

11. Transporti i substancave që ndalohen pa certifikatë të vlefshme ndalimi.

3.5 Fushat sipas LL 66

1. Zona të rëndësishme të dëmtimit ose korrozionit apo hedhja e blindazhit dhe lëndëve të tjera përforcuese në kuverta dhe skafin e anijes që ndikojnë në vlefshmërinë në det apo fuqinë për të marrë ngarkesa lokale, në qoftë se nuk janë kryer riparimet e duhura të përkohshme për udhëtimin deri në portin për riparime të përhershme.

2. Një rast i njohur i qëndrueshmërisë së pamjaftueshme.

3. Mungesa e informacionit të mjaftueshëm dhe të besueshëm, në një formë të miratuar, i cili nëpërmjet mjeteve të shpejta dhe të thjeshta, mundëson kapitenin të planifikojë ngarkimin dhe ballastimin e anijes së tij në një mënyrë të tillë që të ruhet kufiri i sigurt i qëndrueshmërisë në të gjitha stadet dhe në të gjitha kushtet e ndryshme të udhëtimit, dhe që të shmanget krijimi i vështirësive të papranueshme në strukturën e anijes.

4. Mungesa, përkeqësimi thelbësor apo pajisjet e mangëta të mbylljes, mjetet e mbylljes së kapakut të hambarit dhe dyert hidroizoluese.

5. Mbingarkesa.

6. Mungesa e bovës së planit ose bova e planit që nuk mund të lexohet.

3.6 Fushat sipas MARPOL 73/78, aneksi I

1. Mungesa, përkeqësimi i rëndë apo mosfunksionimi i duhur i pajisjeve të filtrimit të përzierjes naftë-ujë, sistemit të monitorimit dhe kontrollit të shkarkimit apo pajisjeve të alarmit 15 ppm.

2. Kapaciteti i mbetur i cisternave për mbeturina dhe llum të pamjaftueshme për udhëtimin e synuar.

3. Nuk ka regjistër të naftës në dispozicion.

4. Anëkalim për shkarkim i paautorizuar.

5. Dosja e raportit të kontrollit që mungon apo që nuk është në përputhje me rregulloren 13G(3)(b) të MARPOL 73/78.

3.7 Fushat sipas MARPOL 73/78, aneksi II

1. Mungesa e manualit P&A.

2. Ngarkesa nuk është kategorizuar.

3. Nuk ka regjistër të ngarkesës në dispozicion.

4. Transporti i substancave të ngjashme me naftën pa përmbushur kërkesat apo pa një certifikatë përkatëse të amenduar.

5. Anëkalim për shkarkim i paautorizuar.

3.8 Fushat sipas MARPOL 73/78, aneksi V

1. Mungesa e planit të menaxhimit të mbeturinave.

2. Nuk ka regjistër të mbeturinave në dispozicion.

3. Personeli i anijes nuk është familjarizuar me kërkesat e heqjes/shkarkimit të planit për menaxhimin e mbeturinave.

3.9 Fushat sipas STCW 78/95

1. Mungesa nga ana e detarëve për të mbajtur certifikatë, për të pasur certifikatën përkatëse, për të pasur urdhëresë të vlefshme apo për të paraqitur prova dokumentare sipas të cilave kërkesa për miratim i është paraqitur administratës së shtetit ku është regjistruar anija.

2. Dëshmia se certifikata është marrë me mashtrim apo se poseduesi i certifikatës nuk është personi të cilit i është lëshuar certifikata fillimisht.

3. Moszbatimi i kërkesave të administratës së shtetit shqiptar në lidhje me pajisjen me ekuipazh të anijes.

4. Mungesa e përgatitjeve detare dhe inxhinierike për vrojtim për të vepruar në



përputhje me kërkesat e përcaktuara për anijen nga administrata e shtetit shqiptar.

5. Mungesa në vrojtim e një personi të kualifikuar për të përdorur pajisje që janë thelbësore për lundrim të sigurt, komunikime me radio në lidhje me sigurinë apo për parandalimin e ndotjes detare.

6. Mungesa për të siguruar prova mbi aftësinë profesionale për detyrat që u caktohen detarëve lidhur me sigurinë e anijes dhe parandalimin e ndotjes.

7. Paaftësia për të siguruar për vrojtimin e parë në fillimin e udhëtimit dhe për vrojtimit e mëvonshme të ndërresës, persona të çlodhur dhe për pasojë të përshtatshëm për detyrë.

3.10 Fushat sipas MLC 2006

1. Ushqimi i pamjaftueshëm për udhëtim deri në portin tjetër.

2. Ujë i pamjaftueshëm për udhëtim deri në portin tjetër.

3. Kushte tepër johigjienike në bord.

4. Nuk ka ngrohje në akomodimin e një anijeje që vepron në zona ku temperaturat mund të jenë tepër të ulëta.

5. Ventilimi i pamjaftueshëm në akomodimin e një anijeje.

6. Mbeturina të tepërta, bllokimi nga pajisjet apo ngarkesa, si dhe kushte të pasigurta në vendkalime/ vendstrehime.

7. Dëshmi të qartë se vrojtimi dhe detyra të tjera të personelit për vrojtimin e parë apo vrojtimit e mëvonshme të ndërresës janë dëmtuar nga lodhja e tepërt.

8. Kushtet në bord janë qartësisht të rrezikshme për sigurinë dhe shëndetin e detarëve.

9. Jokonformiteti përbën një shkelje serioze ose e përsëritura e kërkesave të MLC 2006 (përfshirë të drejtat e detarit) në lidhje me kushtet e jetesës dhe të punës në anije, siç përcaktohet në certifikatën e punës detare në anije dhe deklaratën e përputhshmërisë me punën detare.

3.11 Fushat të cilat nuk justifikojnë ndalimin, por ku, p.sh. operacionet e ngarkesës duhet të pezullohen

Mungesa e funksionimit të duhur (apo mirëmbajtjes) së sistemit të gazit inert, mekanizmat apo makineritë në lidhje me ngarkesën konsiderohen si arsye të mjaftueshme për të ndaluar funksionimin e ngarkesës.

SHTOJCA E

SHEMBUJ TË “ARSYEVE TË QARTA”

A. Shembuj të arsyeve të qarta për një inspektim më të detajuar

1. Regjistri i naftës nuk është mbajtur siç duhet;

2. Gjatë shqyrtimit të certifikatave dhe dokumenteve të tjera, janë zbuluar pasaktësi;

3. Treguesit se anëtarët e ekuipazhit nuk janë në gjendje të veprojnë në përputhje me kërkesat e Konventës në nivelin minimal të trajnimit të detarëve;

4. Certifikata është marrë me mashtrim ose poseduesi i certifikatës nuk është personi të cilit i është lëshuar certifikata fillimisht;

5. Dëshmi që ngarkesa dhe veprime të tjera nuk drejtohen në mënyrë të sigurt, apo në përputhje me udhëzimet e IMO-së, p.sh. përmbajtja e oksigjenit në furnizimin kryesor të gazit inert të cisternave të ngarkesës, është mbi nivelin maksimal të përshkruar;

7. Mungesa e një liste të azhurnuar alarmi, apo anëtarët e ekuipazhit të pandërgjegjshëm për detyrat e tyre në rast zjarri apo urdhri për të braktisur anijen;

8. Mungesa e pajisjeve apo përgatitjeve kryesore të kërkuara nga konventat përkatëse;

9. Kushte tepër johigjienike në bordin e anijes;

10. Dëshmi nga përshtypjet dhe vëzhgimet e inspektorit/specialistit se ekzistojnë përkeqësime apo mangësi të rënda strukturore ose të skafit që mund të rrezikojnë integritetin strukturor, hidroizolues apo kundër motit të keq të anijes;

11. Informacione ose dëshmi se kapiteni apo ekuipazhi nuk janë të familjarizuar me funksionet kryesore të anijes në lidhje me sigurinë e anijeve ose parandalimin e ndotjes, apo se funksione të tilla nuk janë kryer;

12. Mungesa e tabelës së ndarjeve të punës në anije apo mungesa regjistrimit të orëve të punës ose pushimit të detarëve.

B. Shembuj të arsyeve të qarta për kontrollin e anijeve mbi aspektet e sigurisë

1. Inspektori/specialisti duhet të përcaktojë arsye të qarta për masa të mëtejshme të kontrollit për sigurinë gjatë inspektimit fillestar të kontrollit shtetëror të flamurit si më poshtë:



a) ISSC-ja nuk është i vlefshëm ose ka skaduar;

b) anija është në një nivel sigurie më të ulët se porti;

c) ushtrimet në lidhje me sigurinë e anijes nuk janë zbatuar;

d) regjistrimet për 10 zonat e fundit të takimit anije/port ose anije/anije janë të paplota;

e) dëshmi ose të dhëna se anëtarët kryesorë të personelit të anijes nuk mund të komunikojnë me njëri tjetrin;

f) të dhëna nga vëzhgimet se ekzistojnë mangësi të rënda për çështje të sigurisë;

g) informacione nga palë të treta të tilla si raporte apo ankesa në lidhje me informacione për çështje të sigurisë;

h) anija ka një certifikatë vijuese ndërkombëtare të sigurisë së anijes të lëshuar në mënyrë të pandërprerë dhe sipas gjykimit profesional të inspektorit/specialistit, një nga qëllimet e anijes ose kompanisë në kërkesën e një certifikate të tillë, është shmangia nga përputhja e plotë me SOLAS 74 kapitulli XI-2 dhe pjesa A e Kodit ISPS, pas periudhës së certifikatës së përkohshme fillestare. Kodi ISPS pjesa A specifikon rrethanat kur mund të lëshohet një certifikatë e përkohshme

SHTOJCA E/I KATEGORITË E ANIJEVE PËR INSPEKTIM TË ZGJERUAR

1. Anijet naftëmbajtëse, 5 vjet ose më pak nga data kur kanë dalë jashtë përdorimit në përputhje me MARPOL 73/78, aneksi 1, rregullorja 13G, pra anijet naftëmbajtëse më naftë bruto 20,000 tonë DW dhe më shumë ose transportues produkte 30.000 tonë DW dhe më shumë, që nuk përmbushin kërkesat e anijeve të reja naftëmbajtëse siç përcaktohet në rregulloren 1(26) të aneksit I të MARPOL 73/78, do t'i nënshtrohen inspektimit të zgjeruar 20 vjet pas datës së krijimit siç tregohet në shtojcë, formulari B, i certifikatës IOPP, apo 25 vjet pas kësaj date, nëse depozitat anësore të anijes apo hapësirat me fund të dyfishtë që nuk përdoren për transportin e naftës, përmbushin kërkesat e rregullores 13G(4) të aneksit, në qoftë se anija nuk është rikonstruktuar në zbatim të rregullores 13F të të njëjtit aneks; - një anije naftëmbajtëse, siç

përmendet më lart, që përmbush kërkesat e anijeve të reja naftëmbajtëse përcaktuar në rregulloren 1(26) të aneksit I të MARPOL 73/78 do t'i nënshtrohet inspektimit të zgjeruar 25 vjet pas datës së krijimit siç tregohet në shtojcë, formulari B, i certifikatës IOPP, në qoftë se nuk është në përputhje apo nuk është rikonstruktuar në zbatim të rregullores 13F të këtij aneksi.

2. Transportuesit me shumicë, më të vjetër se 12 vjet, përcaktuar mbi bazën e datës së konstruksionit të treguar në certifikatat e sigurisë së anijes;

3. Anijet e pasagjerëve;

4. Anijet-cisternë kimike dhe me gaz më të vjetra se 10 vjet, përcaktuar mbi bazën e datës së konstruksionit të treguar në certifikatat e sigurisë së anijes.

UDHËZIME JO TË DETYRUESHME PËR INSPEKTIM TË ZGJERUAR TË DISA KATEGORIVE TË ANIJEVE

Në masën e zbatueshme, pikat e mëposhtme mund të konsiderohen si pjesë e inspektimit të zgjeruar; inspektorët/specialistët duhet të jenë të ndërgjegjshëm se mund të rrezikohet zbatimi i sigurt i veprimeve të caktuara në bord, p.sh. veprimet me ngarkesën, nëse testet që kanë ndikim të drejtpërdrejtë mbi të, kërkohet të kryhen gjatë këtyre veprimeve.

1. ANIJET NË PËRGJITHËSI

- errësim i plotë dhe ndezja e gjeneratorit të emergjencës;

- inspektimi i ndriçimit të emergjencës;

- funksionimi i pompave zjarrfikëse të emergjencës me dy trupa zjarrfikëseje të lidhura në vijën kryesore të zjarrfikëses;

- funksionimi i pompave të shtrezës (fundit të anijes);

- mbyllja e dyerve hidroizoluese;

- ulja e një varke shpëtimi drejt ujit;

- testi i ndalimit të emergjencës p.sh. kaldajat, ventilimi dhe pompat e karburantit;

- testi i motorit të manovrimit duke përfshirë motorin e manovrimit ndihmës;

- inspektimi i burimit të energjisë në rast emergjence të instalimeve të radios;

- inspektimi, dhe, në shkallën e mundur, testi i separatorit të sallës së makinerive.



2. ANIJET NAFTËMBAJTËSE

Përveç pikave të renditura në seksionin 1, pikat e mëposhtme mund të konsiderohen gjithashtu si pjesë e inspektimit të zgjeruar për anijet naftëmbajtëse:

- sistemi i shkumës i kuvertave fikse;
- pajisjet zjarrfikëse në përgjithësi;
- inspektimi i amortizatorëve të sallës së makinerive, sallës së pompave dhe vendstrehimit;
- kontrolli i presionit të gazit inert dhe përmbajtjes së oksigjenit;
- kontrolli i dosjes së raportit të kontrollit (shih rezolutën A.744 (18)) për të përcaktuar fushat e dyshuara që kërkojnë inspektim.

3. TRANSPORTUESIT ME SHUMICË

Përveç pikave të renditura në Seksionin 1, pikat e mëposhtme mund të konsiderohen gjithashtu si pjesë e inspektimit të zgjeruar për transportuesit me shumicë:

- korrozioni i mundshëm i elementeve të makinerive të kuvertës;
- deformimi i mundshëm dhe/ose korrozioni i kapakëve të hambarit;
- çarjet e mundshme apo korrozioni lokal në paretet tërthore;
- mundësia e hyrjes në hambarët e ngarkesës;
- kontrolli i dosjes së raportit të kontrollit (shih rezolutën A.744 (18)) për të përcaktuar fushat e dyshuara që kërkojnë inspektim.

4. ANIJET-CISTERNË PËR TRANSPORTIN E KIMIKATEVE DHE GAZIT

Përveç pikave të renditura në Seksionin 1, pikat e mëposhtme mund të konsiderohen gjithashtu si pjesë e inspektimit të zgjeruar për anijet që transportojnë kimikate dhe gaz:

- monitorimi i depozitave të ngarkesës dhe pajisjeve të sigurisë lidhur me temperaturën, presionin dhe ulazhin;
- analiza e oksigjenit dhe pajisjeve për matjen e gazit të djegshëm, duke përfshirë kalibrimin e tyre. Disponueshmëria e pajisjeve të zbulimit të kimikateve me numrin e duhur të tubave të përshtatshëm për zbulimin e gazit për ngarkesën specifike që transportohet;
- pajisjet e largimit nga kabina që japin frymëmarrjen e përshtatshme dhe mbrojtjen e syve, për çdo person në bord (nëse kërkohet nga produktet e renditura në Certifikatën Ndërkombëtare të Pajisjes ose Certifikatën e Pajisjes për Transportin e Kimikateve të

Rrezikshme me Shumicë apo Gazeve të Lëngshme me Shumicë, e zbatueshme);

- kontrolli se produkti që transportohet renditet në Certifikatën Ndërkombëtare të Pajisjes ose Certifikatën e Pajisjes për Transportin e Kimikateve të Rrezikshme me Shumicë apo Gazeve të Lëngshme me Shumicë, e zbatueshme;

- instalimet e palëvizshme zjarrfikëse në kuvertë në formë shkume ose kimikatesh të thata apo të tjera siç kërkohet nga produkti i transportuar.

5. ANIJET E PASAGJERËVE

Përveç pikave të renditura në Seksionin 1, pikat e mëposhtme mund të konsiderohen gjithashtu si pjesë e inspektimit të zgjeruar për anijet e pasagjerëve:

- testimi i sistemit të zbulimit të zjarrit dhe të alarmit;
- testimi i mbylljes së duhur të dyerve kundër zjarrit;
- testi i sistemit të adresimit publik;
- ushtrime zjarri ku, minimalisht, duhet të demonstrohen të gjitha kompletet e veshjeve të zjarrfikësve, si dhe të marrin pjesë disa anëtarë nga stafi i shërbimit;
- demonstrimi se anëtarët kryesorë të ekuipazhit janë njohur me planin e kontrollit të dëmit.
- në rastet kur çmohet e arsyeshme, inspektimi mund të vazhdojë gjatë lundrimit të anijes drejt apo nga porti në Shqipëri, me pëlqimin e kapitenit apooperatorit të anijes. Inspektorët/specialistët nuk duhet të pengojnë lundrimin e anijes dhe as të nxisin situata që sipas gjykimit të inspektorit/ specialistit, mund të rrezikojnë sigurinë e pasagjerëve, ekuipazhit dhe anijes.

SHTOJCA F

ELEMENTET E SISTEMIT TË INSPEKTIMIT TË ANIJEVE ME FLAMUR SHQIPTAR

Në Sistemin e Inspektimit të anijeve me flamur shqiptar do të përfshihen elementet e mëposhtme:

a) Profili i rrezikut të anijes. Profili i rrezikut të një anijeje përcaktohet nga kombinimi i parametrave të mëposhtëm të përgjithshëm dhe historik:



1. Parametrat e përgjithshëm

a) Lloji i anijes.

Anijet e pasagjerëve, anijet-cisternë për transportin e kimikateve dhe gazit, transportuesit e gazit dhe transportuesit me shumicë, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të lartë.

b) Vjetërsia e anijes.

Anijet me vjetërsi më shumë se 12 vjet, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të lartë.

c) Organizatat e njohura:

i. anijet që mbajnë flamurin shqiptar dhe të certifikuara nga organizata të njohura, me një nivel të ulët ose shumë të ulët performance në lidhje me përqindjen e tyre të ndalimit në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të lartë;

ii. anijet që mbajnë flamurin shqiptar dhe të certifikuara nga organizata të njohura, me një nivel të lartë performance në lidhje me përqindjen e tyre të ndalimit në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të ulët.

e) Performanca e kompanisë

i) anijet me flamur shqiptar të një kompanie me performancë të ulët ose shumë të ulët përcaktuar nga mangësitë dhe përqindjet e ndalimit të anijeve në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU-së së Parisit, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të lartë;

ii anijet me flamur shqiptar me performancë të lartë përcaktuar nga mangësitë dhe përqindjet e ndalimit të anijeve në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të ulët.

2. Parametrat historik

a) Anijet që janë ndaluar më shumë se një herë, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të lartë;

b) Anijet që nuk janë ndaluar gjatë një periudhe prej jo më pak se 36-muaj, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të ulët;

c) Parametrat e rrezikut do të kombinohen duke përdorur balancimin që pasqyron influencën relative të secilit parametër në rrezikun e përgjithshëm të anijes me qëllim që të përcaktohen profilet e mëposhtme të rrezikut të anijes:

- rrezik i lartë;

- rrezik standard;

- rrezik i ulët.

Në përcaktimin e këtyre profileve të rrezikut, theks më i madh i duhet dhënë parametrave për llojin e anijes, performancës së anijes, organizatave të njohura dhe performancës së kompanisë.

d) Inspektimi i anijeve

1. Inspektimet periodike

Inspektimet periodike do të kryhen në intervale kohore të paracaktuara. Frekuenca e tyre do të përcaktohet nga profili i rrezikut të anijes. Intervali kohor ndërmjet inspektimeve periodike të anijeve me rrezik të lartë nuk duhet të jetë më shumë se gjashtë muaj. Intervali kohor ndërmjet inspektimeve periodike të anijeve me profile të tjera rreziku rritet me uljen e rrezikut. KSHF do të kryejnë inspektime periodike, për:

- çdo anije me profil të lartë rreziku e cila nuk është inspektuar gjatë 6 muajve të fundit. Anijet me rrezik të lartë bëhen të pranueshme për inspektim që prej muajit të 5-të;

- çdo anije me profil standard rreziku e cila nuk është inspektuar gjatë 12 muajve të fundit. Anijet me rrezik standard bëhen të pranueshme për inspektim që prej muajit të 10-të;

- çdo anije me profil të ulët rreziku e cila nuk është inspektuar gjatë 36 muajve të fundit. Anijet me rrezik të ulët bëhen të pranueshme për inspektim që prej muajit të 24-t.

2. Inspektimet shitesë.

Anijet, për të cilat zbatohen faktorët e mëposhtëm parësor ose të papritur, i nënshtrohen inspektimit pavarësisht nga periudha kohore që prej inspektimit të fundit periodik. Megjithatë, inspektori/specialisti vendos sipas gjykimit të tij profesional për të ndërmarrë ose jo një inspektim shitesë mbi bazën e faktorëve të papritur.

A. Faktorët parësorë

- anijet, për të cilat zbatohen faktorët e mëposhtëm parësor, i nënshtrohen inspektimit pavarësisht nga periudha kohore që prej inspektimit të fundit periodik:

- anijet të cilat janë pezulluar ose tërhequr nga klasa e tyre për arsye sigurie që prej inspektimit të fundit në Komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU të Parisit.

- anijet të cilat kanë qenë subjekt i raportimit apo njoftimit nga një shtet tjetër.



- anijet të cilat nuk mund të identifikohen në bazën e të dhënave të inspektimit.

- anijet, të cilat:

Janë përfshirë në një përplasje, kanë ngecur në breg apo gjatë rrugës së tyre për në port,

Janë akuzuar për shkelje të pretenduar të dispozitave për shkarkimin e substancave të dëmshme apo derdhje, ose

Kanë manovruar në mënyrë të pasigurt dhe të gabuar ku nuk janë ndjekur masat e kursit, të miratuara nga IMO-ja apo praktikat dhe procedurat e lundrimit të sigurt.

B. Faktorët e papritur

- Anijet, për të cilat zbatohen faktorët e mëposhtëm të papritur, i nënshtrohen inspektimit pavarësisht nga periudha kohore që prej inspektimit të fundit periodik. Megjithatë, KSHF-ja vendos sipas gjykimit të saj profesional për të ndërmarrë ose jo një inspektim shtesë:

- anijet të cilat mbajnë certifikata të lëshuara nga një organizatë e njohur më parë, njohja e së cilës është tërhequr që prej inspektimit të fundit nga shteti shqiptar apo në rajonin e MOU-së së Parisit;

- anijet të cilat janë raportuar nga pilotët apo autoritetet ose organet portuale me anomali të dukshme që mund të cenojnë lundrimin e tyre të sigurt apo përbëjnë kërcënim për mjedisin;

- anijet të cilat kanë qenë subjekt i raportimit apo ankimit të kapitenit, një anëtar i ekuipazhit, ose ndonjë personi apo organizatë me interes legjitim për funksionimin e sigurt të anijes, kushtet e punës dhe jetesës në bord si dhe parandalimin e ndotjes.

- anijet të cilat janë ndaluar më parë më shumë se tre muaj më parë;

- anijet të cilat janë raportuar me mangësi të pazgjidhura, me përjashtim të anijeve me mangësi që duhej të ndreqeshin brenda 14 ditëve pas largimit, dhe për mangësitë që duhej të ndreqeshin para nisjes;

- anijet të cilat janë raportuar me probleme në lidhje me mallrat e tyre, veçanërisht mallrat e dëmshme dhe të rrezikshme;

- anijet të cilat janë përdorur në mënyrë të tillë që përbën rrezik për personat, pronën apo mjedisin;

- anijet ku informacioni u bë i njohur nga një burim i besueshëm, në masën që parametrat e tyre të rrezikut ndryshojnë nga parametrat e

regjistruar dhe niveli i rrezikut në këtë mënyrë është rritur;

- anije për të cilat është rënë dakord vendosja e një plan veprimi korrigjimit të mangësive, por për të cilat zbatimi i këtij plani nuk është kontrolluar nga një inspektor/specialist.

3. Skema e përzgjedhjes

Anijet me prioritet I do të inspektohen si më poshtë:

a) Inspektimi i zgjeruar do të kryhet, për:

- çdo anije me profil të lartë rreziku që nuk është inspektuar gjatë gjashtë muajve të fundit;

- çdo anije pasagjerësh, anije naftëmbajtëse, anije-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportues me shumicë, më të vjetër se 12 vjet, me profil të rrezikut standard që nuk është inspektuar gjatë 12 muajve të fundit.

b) Inspektimi fillestar ose më i detajuar, sipas rastit, kryhet për: Çdo anije përveç anijeve të pasagjerëve, anijeve naftëmbajtëse, anijeve-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportuesve me shumicë, më të vjetër se 12 vjet, me profil të rrezikut standard që nuk është inspektuar gjatë 12 muajve të fundit.

c) Në rastin e faktorit parësor:

- inspektimi më i detajuar ose i zgjeruar, sipas gjykimit profesional të inspektorit/specialistit, do të kryhet për anije me profil rreziku të lartë dhe për anije pasagjerësh, anije naftëmbajtëse, anije-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportues me shumicë, më të vjetër se 12 vjet;

- inspektimi më i detajuar, do të kryhet për çdo anije përveç anijeve të pasagjerëve, anijeve naftëmbajtëse, anijeve-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportuesve me shumicë, më të vjetër se 12 vjet.

3B. Kur KSHF-ja vendos për të inspektuar anijet me prioritet II, zbatohen si më poshtë:

a) Inspektimi i zgjeruar kryhet, për:

- çdo anije me profil rreziku të lartë që nuk është inspektuar gjatë pesë muajve të fundit;

- çdo anije pasagjerësh, anije naftëmbajtëse, anije-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportues me shumicë, më të vjetër se 12 vjet, me profil rreziku standard që nuk është inspektuar gjatë 10 muajve të fundit; apo

- çdo anije pasagjerësh, anije naftëmbajtëse, anije-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportues me shumicë, më të vjetër



se 12 vjet, me profil rreziku të ulët që nuk është inspektuar gjatë 24 muajve të fundit.

b) Inspektimi fillestar ose më i detajuar, sipas rastit, kryhet për: çdo anije pasagjerësh, anije naftëmbajtëse, anije-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportues me shumicë, më të vjetër se 12 vjet, me profil rreziku standard që nuk është inspektuar gjatë 10 muajve të fundit; apo - çdo anije përveç anijeve të pasagjerëve, anijeve naftëmbajtëse, anijeve-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportuesve me shumicë, më të vjetër se 12 vjet, me profil rreziku të ulët që nuk është inspektuar gjatë 24 muajve të fundit.

c) Në rastin e faktorit të papritur:

- inspektimi më i detajuar ose i zgjeruar, sipas gjykimit profesional të inspektorit/specialistit, do të kryhet për anije me profil rreziku të lartë apo për anije pasagjerësh, anije naftëmbajtëse, anije-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportues me shumicë, më të vjetër se 12;

- inspektimi më i detajuar, do të kryhet për çdo anije përveç anijeve të pasagjerëve, anijeve naftëmbajtëse, anijeve-cisternë për transportin e kimikateve apo gazit ose transportuesve me shumicë, më të vjetër se 12 vjet.

SHTOJCA F/I

SHEMBUJ TË “ARSYEVE TË QARTA”

A. Shembuj të arsyeve të qarta për një inspektim më të detajuar

1. Anijet e përcaktuara në shtojcën E/I.

2. Regjistri i naftës nuk është mbajtur siç duhet.

3. Janë konstatuar pasaktësi gjatë kontrollit të certifikatave dhe dokumenteve të tjera.

4. Treguesit sipas të cilëve anëtarët e ekuipazhit nuk janë në gjendje të veprojnë në përputhje me kërkesat e Konventës për nivelin minimal të trajnimit të detarëve, treguesit sipas të cilëve anëtarët e ekuipazhit nuk janë në gjendje të veprojnë në përputhje me kërkesat lidhur me komunikimin në bord përcaktuar në nenin 18 të direktivës 2008/106/EC të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit datë 19 nëntor 2008 për nivelin minimal të trajnimit të detarëve.

5. Certifikata është marrë me mashttrim apo poseduesi i certifikatës nuk është personi të cilit i është lëshuar certifikata fillimisht.

6. Anija ka një kapiten, pilot apo punonjës, i cili ka certifikatë të lëshuar nga një vend që nuk ka ratifikuar STCW 78/95.

7. Të dhëna për ngarkesën dhe funksione të tjera që nuk drejtohen në mënyrë të sigurt apo në përputhje me udhëzimet e IMO-së, për shembull përmbajtja e oksigjenit në furnizimin kryesor të depozitave të ngarkesës me gaz inert është mbi nivelin maksimal të përshkruar.

8. Mungesa nga kapiteni i një anijeje naftëmbajtëse për të bërë regjistrimin e sistemit të monitorimit dhe kontrollimit të shkarkimit të naftës për udhëtimin e balastit të fundit.

9. Mungesa e një liste të azhurnuar alarmi, apo anëtarët e ekuipazhit të pandërgjegjshëm për detyrat e tyre në rast zjarri apo urdhri për të braktisur anijen.

10. Përhapja e alarmeve të rreme të rrezikut që nuk ndiqen nga procedurat e duhura të anulimit.

11. Mungesa e pajisjeve kryesore apo përgatitjeve sipas Konventës.

12. Kushtet tepër johigjienike në bordin e anijes.

13. Të dhëna nga përshtypjet e përgjithshme dhe vëzhgimet e inspektorit/specialistit sipas të cilave ekzistojnë përkeqësime strukturore ose të skafit të anijes apo mangësi që mund të rrezikojnë integritetin strukturor, hidroizolues të anijes.

14. Informacione apo të dhëna se kapiteni apo ekuipazhi i anijes nuk është familjarizuar me funksionet kryesore të anijes në lidhje me sigurinë e anijeve ose parandalimin e ndotjes apo se nuk janë kryer këto funksione.

15. Mungesa e tabelës së planifikimit të orëve të punës apo regjistrave të orëve të punës dhe pushimit të detarëve.

16. Dokumentet e kërkuara nën MLC 2006 nuk janë lëshuar ose mbajtur ose ruhen në mënyrë të gabuar ose dokumentet e prodhuara nuk përmbajnë informacionin e kërkuar nga MLC 2006 ose janë ndryshe pavlefshme

17. Kushtet e jetesës dhe punës në anije nuk janë në përputhje me kërkesat e MLC 2006.

18. Ka baza të arsyeshme për të besuar se anija ka ndryshuar flamurin me qëllim të shmangies së përputhshmërisë me MLC 2006.

19. Ka një ankesë duke pretenduar se disa kushte jetese dhe pune në anije nuk janë në



përputhje me kërkesat e MLC 2006. B. Shembuj të arsyeve të qarta për kontrollin e anijeve për aspekte të sigurisë

1. Inspektori/specialisti mund të përcaktojë arsye të qarta për masa të kontrollit të mëtejshëm mbi sigurinë gjatë inspektimit fillestar të PSC-së, si më poshtë:

1.1 ISSC-ja nuk është i vlefshëm ose ka skaduar.

1.2 Anija është në një nivel sigurie më të ulët se porti.

1.3 Nuk janë kryer ushtrimet në lidhje me sigurinë e anijes.

1.4 Regjistrimet për 10 ndërlidhjet e fundit anije/port ose anije/anije janë të paplota.

1.5 Të dhëna ose vëzhgime se anëtarët kryesorë të personelit të anijes nuk mund të komunikojnë me njëri tjetrin.

1.6 Të dhëna nga vëzhgimet se ekzistojnë mangësi të rënda lidhur me çështjet e sigurisë.

1.7 Informacione nga palë të treta të tillë si një raport apo ankesë në lidhje me informacionet për sigurinë.

1.8 Anija ka një certifikatë ndërkombëtare sigurie të anijes të lëshuar në mënyrë të vazhdueshme dhe sipas gjykitit profesional të inspektorit/specialistit një nga qëllimet e anijes apo kompanisë në kërkesën e një certifikate të tillë është shmangia nga përputhja e plotë me SOLAS 74 kapitulli XI-2 dhe pjesa A e Kodit të ISPS-së, përtej periudhës së certifikatës fillestare të ndërmjetme. Kodi ISPS, pjesa A specifikon rrethanat kur mund të lëshohet certifikata e ndërmjetme.

2. Nëse janë përcaktuar arsyet e qarta përshkruar më lart, inspektori njofton menjëherë autoritetin kompetent të sigurisë (në qoftë se inspektori/specialisti nuk është gjithashtu pilot i autorizuar sipas rregullave për sigurinë). Autoriteti kompetent i sigurisë vendos për ndërmarrjen e masave të nevojshme të mëtejshme të kontrollit duke marrë në konsideratë nivelin e sigurisë në përputhje me rregulloren 9 të SOLAS 74, kapitulli XI.

3. Arsyet e qarta përveç atyre të hsoephura më lart i përkasin pilotit të autorizuar sipas rregullave për sigurinë.

SHTOJCA F/II INSPEKTIMET E ZGJERUARA TË ANIJEVE

Inspektimi i zgjeruar ka të bëjë veçanërisht me gjendjen e përgjithshme të zonave të mëposhtme të rrezikut:

- dokumentacioni;
- gjendja strukturore;
- gjendja e hidroizolimit;
- sistemet e emergjencës;
- komunikimet me radio;
- veprimet me ngarkesën;
- siguria ndaj zjarrit;
- alarmet;
- kushtet e punës dhe jetesës;
- pajisjet e lundrimit;
- mjetet e shpëtimit;
- mallrat e rrezikshme;
- makineritë shtytëse dhe ndihmëse;
- parandalimi i ndotjes.

Përveç kësaj, në varësi të fizibilitetit praktik apo kufizimeve lidhur me sigurinë e personave, anijes apo portit, inspektimi i zgjeruar përfshin verifikimin e pikave të veçanta të fushave të rrezikut në varësi të llojit të anijes së inspektuar.

SHTOJCA F/III PUBLIKIMI I INFORMACIONEVE LIDHUR ME INSPEKTIMET, NDALIMET

1. Informacioni i publikuar në përputhje me nenin 35 duhet të përfshijë si më poshtë:

- a) emrin e anijes;
- b) numrin e identifikimit të IMO-së;
- c) llojin e anijes;
- d) tonazhin (GT);
- e) vitin e ndërtimit përcaktuar mbi bazën e datës së treguar në certifikatën e sigurisë së anijes;
- f) emrin dhe adresën e kompanisë së anijes;
- g) në rastin e anijeve që transportojnë ngarkesa të lëngshme apo të ngurta me shumicë, emrin dhe adresën e kontraktuesit përgjegjës për përzgjedhjen e anijes dhe llojin e çarterit;
- i) certifikatat e klasit dhe të lëshuara në përputhje me Konventat përkatëse, si dhe autoritetin apo organizatën që ka lëshuar secilën nga certifikatat në fjalë, duke përfshirë datën e lëshimit dhe skadimit;



j) portin dhe datën e inspektimit të fundit të ndërmjetëm apo vjetor për certifikatat në pikën “i” më lart si dhe emrin e autoritetit apo organizatës që ka kryer inspektimin;

k) datën, vendin, portin e ndalimit.

2. Për anijet që janë ndaluar, informacionet e publikuara në përputhje me nenin 32 duhet të përfshijnë gjithashtu:

a) numrin e ndalimeve gjatë 36 muajve të mëparshëm;

b) datën kur është hequr ndalimi;

c) kohëzgjatjen në ditë të ndalimeve;

d) arsyet e ndalimit, me terma të qarta dhe të sakta;

e) treguesit, nëse ka, në lidhje me përgjegjësinë e organizatës së njohur që ka kryer inspektimin ka përgjegjësi në lidhje me mangësitë të cilat, më vete apo të kombinuara, çuan në ndalimin përkatës;

f) përshkrimin e masave të marra në rastin e një anijeje që është lejuar të lundrojë drejt kantierit më të afërt të riparimit;

SHTOJCA F/IV

PËR TRAJTIMIN E ANKESAVE SIPAS KONVENTËS MLC 2006

1. Një ankesë nga një detar, i cili pretendon shkelje të kërkesave të MLC 2006 (duke përfshirë të drejtat e detarëve) mund të raportohet tek një inspektor/specialist në portin në të cilin ka prekur anija. Në raste të tilla, inspektori/specialisti duhet të ndërmarrë një verifikim fillestar.

2. Kur është e përshtatshme, duke pasur parasysh natyrën e ankesës, verifikimi fillestar do të përfshijë shqyrtimin nëse procedurat e ankimit në bord të parashikuar në rregulloren 5.1.5 e MLC 2006 janë ndjekur. Inspektori/specialisti gjithashtu mund të kryejë një inspektim më të detajuar në përputhje me nenin 28 të kësaj rregulloreje.

3. Inspektori/specialisti, kur është e përshtatshme, do të kërkojë për të parë mënyrën e trajtimit të një ankese në bordin e anijes.

4. Në rastet kur ankesa e një detari, në lidhje me çështjet e mbuluara nga MLC 2006 nuk është trajtuar ose zgjidhur në bordin e anijes, inspektori/specialisti menjëherë do të njoftojë administratën detare, e cila do të kërkojë, që brenda një afati të përcaktuar të korrigjohen mangësitë e konstatuara.



SHTOJCA F/V

SKICË E PROFILIT TË RREZIKUT TË ANIJES

				Profili				
				Anijet me rrezik të lartë (HRS)		Anijet me rrezik standard (SRS)	Anijet me rrezik të ulët (LRS)	
Parametra të përgjithshëm				Kriteret	Pikat e balancimit	Kriteret	Kriteret	
1	Lloji i anijes			Anijet për transportin e kimikateve transportues gazi anije naftëmbajtëse transportues me shumicë anije pasagjerësh	2	Anije si pa rrezik të lartë ashtu edhe pa rrezik të ulët	Të gjitha llojet	
2	Vjetërsia e anijes			Të gjitha llojet më të vjetra se 12 vjet	1		Të gjitha moshat	
3a	Flamuri	Lista-BGW		E zezë – VHR HR M në HR Black – MR	2 1		E bardhë	
3b		Kontrolli i IMO-së		-	-		Po	
4a	Organizata e Njohur	Performanca	H	-	-		E lartë	
			M	-	-		-	
			L	E ulët	1		-	
			VL	Shumë e ulët			-	
4b	Njohur nga BE-ja		-	-	Po			
5	Kompania	Performanca	H	-	-		E lartë	
			M	-	-		-	
			L	E ulët	2		-	
			VL	Shumë e ulët			-	
Parametrat historikë								
6	Numri i mangësive të regjistruara në çdo inspektim brenda 36 muajve të mëparshëm	Mangësitë		Jo i pranueshëm	-		≤5 (dhe minimalisht 1 inspektim të kryer gjatë 36 muajve të mëparshëm)	
7	Numri i ndalimeve brenda 36 muajve të mëparshëm	Ndalimet		≥ 2 ndalime	1		Nuk ka ndalime	

HRS: janë anijet që përmbushin kriteret në një vlerë totale prej 5 a më shumë pika balancimi

LRS: janë anijet që përmbushin kriteret e parametrave të rrezikut të ulët

SRS: janë anijet që nuk janë as HRS as LRS

	Formati 61x86/8
--	-----------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2019

Adresa: Rr. "Nikolla Jorga", Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006

Çmimi 224 lekë