



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2021 – Numri: 172

Tiranë – E premte, 5 nëntor 2021

PËRMBAJTJA

		Faqe
Udhëzim i ministrit të Brendshëm nr. 334, datë 28.10.2021	Për disa shtesa dhe ndryshime në udhëzimin e ministrit të Brendshëm nr. 262, datë 25.5.2015, “Për procedurat për lëshimin/revokimin e dëshmisë për aftësimin teorik e praktik për armët, formati i saj, si dhe procedurat e certifikatës për drejtues teknik, për veprimtaritë e lejuara me armët, për programin e kursit të trajnimit, për aftësimin teorik dhe praktik për armët dhe kushtet e objektit ku zhvillohet ky program”.....	15453
Urdhër i ministrit për Evropën dhe Punët e Jashtme nr. 268, datë 28.6.2021	Për delegim kompetence.....	15455
Urdhër i ministrit të Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale nr. 375/4, datë 1.11.2021	Për një ndryshim në urdhrin nr. 633, datë 17.11.2020, “Për ndalimin e grumbullimeve në vende të mbyllura apo të hapura”, të ndryshuar.....	15455
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 410, datë 27.10.2021	Për miratimin e Rregullores për Organizimin dhe Funksionimin e Kontrollit Shtetëror të Flamurit në Republikën e Shqipërisë.....	15456
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 411, datë 28.10.2021	Për miratimin e rregullores “Mbi matjen e tonazhit të anijeve”.....	15480
Urdhër i ministrit për Evropën dhe Punët e Jashtme nr. 555, datë 1.11.2021	Për delegim kompetence.....	15496
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 203, datë 4.10.2021	Mbi pajisjen me certifikatë të garancisë së origjinës, për periudhën kalendarike 2020, për impiantin e prodhimit të energjisë elektrike “HEC Banjë”, të shoqërisë “Devoll Hydropower” sh.a.....	15496

Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 204, datë 4.10.2021	Mbi përfundimin e procedurës administrative për heqjen e licencës me nr. 248, seria PV14K, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Hidropowerplant Construction” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 94, datë 6.10.2014, të ndryshuar.....	15497
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 205, datë 4.10.2021	Mbi përfundimin e procedurës administrative për heqjen e licencës nr. 253, seria T14P, për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Hidropowerplant Construction” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 102, datë 7.11.2014, të ndryshuar.....	15498
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 206, datë 4.10.2021	Mbi përfundimin e procedurës administrative për heqjen e licencës nr. 7, seria PV03P, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Sarolli” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 15, datë 27.8.2003.....	15500
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 213, datë 15.10.2021	Mbi përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit, për muajin shtator 2021.....	15501
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 214, datë 15.10.2021	Mbi kërkesën e shoqërisë “Elva 2001” sh.a., për transferimin e asetëve (vendosje hipoteke), në favor të “Intesa Sanpaolo Bank Albania” sh.a.....	15502
Vendim i Entit Rregullator të Energjisë nr. 215, datë 15.10.2021	Mbi përfundimin e procedurës administrative për heqjen e licencës me nr. 129, seria PV11K, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Selishte” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 60, datë 22.6.2011.....	15504
Kërkesë e Ministrisë së Brendshme nr. 4190/2, datë 2.11.2021	Për shpronësim për interes publik të pasurive të paluajtshme, pronë private, që preken nga realizimi i projektit “Rikonstruksion i rrugës ‘Baki Kotherja’”, Bashkia Elbasan.....	15505
	Korrigjim gabimi material në ligjin nr. 65/2021, “Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 10 304, datë 15.7.2010, ‘Për sektorin minerar në Republikën e Shqipërisë’, të ndryshuar”, botuar në Fletoren Zyrtare nr. 107, datë 6 korrik 2021.....	15506
	Korrigjim gabimi material në ligjin nr. 73/2021, “Për hedhjen në treg dhe mbikëqyrjen e artikujve piroteknikë”, botuar në Fletoren Zyrtare nr. 107, datë 6 korrik 2021.....	15506



UDHËZIM

Nr. 334, datë 28.10.2021

**PËR DISA SHTESA DHE NDRYSHIME
NË UDHËZIMIN E MINISTRIT TË
BRENDSHËM NR. 262, DATË 25.5.2015,
“PËR PROCEDURAT PËR LËSHIMIN/
REVOKIMIN E DËSHMISË PËR
AFTËSIMIN TEORIK E PRAKTIK PËR
ARMËT, FORMATI I SAJ, SI DHE
PROCEDURAT E CERTIFIKATËS
PËR DREJTUES TEKNIK, PËR
VEPRIMTARITË E LEJUARA ME
ARMËT, PËR PROGRAMIN E KURSIT
TË TRAJNIMIT, PËR AFTËSIMIN
TEORIK DHE PRAKTIK PËR ARMËT
DHE KUSHTET E OBJEKTIT KU
ZHVILLOHET KY PROGRAM”**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4 të Kushtetutës, në zbatim të pikës 4, të nenit 18 dhe të neneve 20 dhe 21, të ligjit nr. 74, datë 10.7.2014, “Për armët”, të ndryshuar,

UDHËZOJ:

Në udhëzimin nr. 262, datë 25.5.2015, të ministrit të Brendshëm, “Për procedurat për lëshimin/revokimin e dëshmisë për aftësimin teorik e praktik për armët, formati i saj, si dhe procedurat e certifikatës për drejtues teknik, për veprimtaritë e lejuara me armët, për programin e kursit të trajnimit, për aftësimin teorik dhe praktik për armët dhe kushtet e objektit ku zhvillohet ky program”, bëhen këto shtesa e ndryshime:

1. Pika 5 ndryshon me përmbajtjen si më poshtë:

“Për kryerjen e trajnimit teorik dhe praktik për përdorimin e armës personi fizik duhet të dorëzojë, pranë subjektit të licencuar për zhvillimin e kurseve, këto dokumente:

a) kërkesa për trajnim teorik e praktik për përdorimin e armës;

b) fotokopje të letërnjoftimit/pasaportës, të njohur sipas legjislacionit në fuqi;

c) certifikatë të gjendjes gjyqësore;

ç) certifikatë mjekësore për veprimtaritë e lejuara me armët, sipas udhëzimit në fuqi për llojet

e vizitave mjekësore dhe përmbajtjen e raportit mjekësor për veprimtaritë me armët, lëshuar nga autoriteti përkatës brenda 6 (gjashtë) muajve të fundit, që vërteton se është i aftë nga ana mendore dhe fizike;

d) fotografi personale të 6 (gjashtë) muajve të fundit, 2 copë.”.

2. Pika 8 ndryshon me përmbajtjen si më poshtë:

“Kanë të drejtë të kryejnë kursin privat për aftësimin teorik dhe praktik, për përdorimin e armës, personat fizikë të moshës nga 25 vjeç deri në moshën 70 vjeç.”.

3. Pikat 17, 18 dhe 19 të këtij udhëzimi shfuqizohen.

4. Germa “a”, e pikës 20, shfuqizohet.

5. Pas germës “g”, të nenit 20, shtohen germat: “gj”, “h”, “i”, “j”, “k” me përmbajtjen si më poshtë:

“gj) subjekti të marrë masa për zhvillimin normal të veprimtarisë së licencuar;

h) të marrë masat e nevojshme për sigurimin teknik, në lidhje me armët dhe municionet, sipas legjislacionit në fuqi;

i) të përmbushë dhe të organizojë punën për realizimin e detyrave të lëna nga inspektimet e ushtruara nga Policia e Shtetit;

j) të përdorë aktivitetin vetëm për qëllimin për të cilin është licencuar;

k) në rastet ku subjekti nuk aplikon brenda afatit të përcaktuar, për ripërtëritjen e licencës, i humbet e drejta e ushtrimit të aktivitetit dhe ndaj tij zbatohen sanksionet administrative të përcaktuara në ligjin nr. 74/2014, “Për armët”, të ndryshuar.”.

6. Pika 35 ndryshon me përmbajtjen si më poshtë:

“35. Shtojca nr. 1, e cila përmban formatin e dëshmisë për aftësimin teorik dhe praktik për mbajtje dhe përdorimin e armës, i bashkëlidhet këtij udhëzimi dhe është pjesë përbërëse e tij.”.

7. Për zbatimin e këtij udhëzimi ngarkohet drejtori i Përgjithshëm i Policisë së Shtetit.

Ky udhëzim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I BRENDSHËM
Bledar Çuçi



SHTOJCA I

 REPUBLIKA E SHQIPËRISË SUBJEKTI " _____ "	
Nr. _____ Prot. _____	me _____ 20 _____
D Ë S H M I	
(Për aftësimin teorik dhe praktik për mbajtje dhe përdorimin e armëve)	
Subjekti _____	Nr. i Licencës _____
NR. NIPT _____	Data e Licencës _____
Zoti _____	
Datëlindja _____	
Vendlindja _____	
Vendbanimi _____	
Bazuar në kërkesat e ligjit 74/2014 "Për Armët", gjendet i përshtatshëm dhe ka aftësi profesionale për të mbajtur dhe përdorur armë zjarri.	
Kjo dëshmi është e vlefshme për t'u paraqitur pranë strukturave të Policisë së Shtetit, për tu pajisur me autorizim për mbajtje armë zjarri.	
DREJTUESI TEKNIKI SUBJEKTI	TITULLARI I SUBJEKTI
_____	_____

**URDHËR**

Nr. 268, datë 28.6.2021

PËR DELEGIM KOMPETENCE

Mbështetur në nenin 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë; në ligjin nr. 23/2015, “Për shërbimin e jashtëm”; në nenet 22 e vijues, të ligjit nr. 44/2015, datë 30.4.2015, “Kodi i Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë”, dhe në nenin 19, pika 2, të ligjit nr. 119/2014, “Për të drejtën e informimit”,

URDHËROJ:

Delegimin e kompetencës së ministrit për Evropën dhe Punët e Jashtme, Sekretarit të Përgjithshëm të Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme, si vijon:

1. Zbatimin e Programit të Transparencës të Rishikuar, sipas modelit të miratuar nga Komisioneri për të Drejtën e Informimit dhe Mbrojtjes së të Dhënave Personale me urdhrin nr. 187, datë 18.12.2020.

2. Zbatimin e Regjistrat të Kërkesave dhe Përgjigjeve të Rishikuar, sipas modelit të miratuar nga Komisioneri për të Drejtën e Informimit dhe Mbrojtjes së të Dhënave Personale me urdhrin nr. 188, datë 18.12.2020.

3. Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme nuk mund t'i nëndelegojë këto kompetenca.

4. Ngarkohet Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme për zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR PËR EVROPËN
DHE PUNËT E JASHTME
Olta Xhaçka

URDHËR

Nr. 375/4, datë 1.11.2021

**PËR NJË NDRYSHIM NË URDHRIN
NR. 633, DATË 17.11.2020, “PËR
NDALIMIN E GRUMBULLIMEVE NË
VENDE TË MBYLLURA APO TË
HAPURA”, TË NDRYSHUAR**

Në mbështetje të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë, të nenit 7, pika 4, të ligjit nr. 15/2016, “Për parandalimin dhe luftimin e infeksioneve dhe sëmundjeve infektive”; të udhëzimeve të Institutit të Shëndetit Publik, me qëllim mbrojtjen e shëndetit të popullatës nga infeksioni i shkaktuar nga COVID-19, si edhe në zbatim të vendimit të Komitetit të Përkohshëm për Infeksionin e Përhapur nga Coronavirus i ri nr. 4340, datë 22.10.2021,

URDHËROJ:

Në urdhrin nr. 633, datë 17.11.2020, “Për ndalimin e grumbullimeve në vende të mbyllura apo të hapura”, të ndryshuar, bëhet ndryshimi si vijon:

1. Në pikën 1 të urdhrit, togfjalëshi “deri në datën 1.11.2021” zëvendësohet me togfjalëshin “deri në datën 15.11.2021”.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I SHËNDETËSISË DHE
MBROJTJES SOCIALE
Ogerta Manastirliu

**URDHËR**

Nr. 410, datë 27.10.2021

**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”, të 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, që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Urdhri nr. 271, datë 9.7.2019, “Për miratimin e rregullores për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit Shtetëror të Flamurit në Republikën e Shqipërisë”, shfuqizohet.

3. Ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme Detare për zbatimin e këtij urdhri.

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 të certifikimin e sigurisë teknike të mjeteve lundruese;
5. Të përcaktojë rregullat për të garantuar që shteti shqiptar të çlirohet efektivisht nga detyrimet e tij si shtet i flamurit, në lidhje me zbatimin e pjesëve përkatëse të MLC 2006.

Neni 2**Fusha e zbatimit**

1. Kjo Rregullore 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 zbatohet për mjetet lundruese, anijet ndihmëse që janë nën autoritetin e Forcave Ushtarake Detare të Republikës së

¹ Kjo Rregullore përaftron plotësisht direktivën 2009/21/KE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, e 23 prillit 2009, mbi përputhshmërinë me kërkesat e shtetit të flamurit, CELEX-32009L0021, botuar në Fletoren Zyrtare të Bashkimit Evropian L 131 datë 28.5.2009, faqe 132–135, si dhe direktivën 2013/54/BE të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 20 nëntor 2013, “Për përgjegjësitë e caktuara të shtetit të flamurit për pajtueshmërinë me Konventën e Punës në Det dhe zbatimin e saj”, botuar në Fletoren Zyrtare L 329/1, datë 10.12.2013, me CELEX:32013L0054.



Shqipërisë, mjetet lundruese të Policisë Kufitare dhe Migracionit dhe Antikotrabandës, anijet qeveritare, jahtet turistike, mjetet e kënaqësisë, që nuk përdoren për qëllime tregtare.

Neni 3 Përkufizime

Në këtë Rregullore, termit e mëposhtëm kanë këto kuptime:

a) “Anije” është çdo anije, përveç atyre që lundrojnë vetëm në ujëra të brendshme ose në afërsi të ujërave apo të zonave të mbrojtura ku zbatohen rregulloret portuale.

b) “Administratë” është autoriteti kompetent në zbatim të ligjit nr. 10109, datë 2.4.2009, “Për Administratën Detare në Republikën e Shqipërisë” dhe Drejtoria e Përgjithshme Detare (DPD), që është përgjegjëse për Kontrollin Shtetëror të Flamurit, është autoriteti kompetent.

c) “Organizatë e njohur” është organizatë e njohur nga Administrata Detare Shqiptare, sipas legjislacionit në fuqi.

d) “Certifikatë” është certifikatë e detyrueshme e lëshuar në përputhje me konventat përkatëse të Organizatës Ndërkombëtare Detare.

e) “Auditi i IMO-së” është auditi i kryer nga Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO), në zbatim të instrumenteve ligjore të miratuara nga kjo organizatë.

f) “Inspektor/specialist” është 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) “Inspektim fillestar” është një inspektim në bordin e një anijeje, në mënyrë që të kontrollohet pajtueshmëria e anijes me konventat dhe rregulloret përkatëse dhe duke përfshirë të paktën kontrollet e kërkuara nga kjo Rregullore.

h) “Inspektim më i hollësishëm” është inspektimi i detajuar i 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.

i) “Inspektim i zgjeruar” është inspektimi, i cili mbulon të paktën pikat e listuara në shtojcën /II.

Një inspektim i zgjeruar mund të përfshijë një inspektim më të detajuar sa herë atje shihen arsye të qarta në përputhje me këtë Rregullore.

j) “Ankesë” është 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.

k) “Ndalim” është 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 kriterëve të përcaktuara në shtojcën D, bashkëlidhur kësaj Rregulloreje.

l) “Pezullim i operimit” është 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.

m) “Kompani menaxhimi” është 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).

n) “Raport inspektimi” është një raport i hartuar pas inspektimit të kryer nga KSHF-ja, sipas formatit të përcaktuar në shtojcën C bashkëlidhur kësaj Rregulloreje.

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

p) “Konventat” janë 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 (STCW 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.

q) “Certifikata detare e punës” është certifikata e referuar në rregulloren 5.1.3 të Konventës MLC 2006.

r) “Deklarata e përmbushjes së parimeve të punës detare” është deklarata e referuar në rregulloren 5.1.3 të Konventës MLC 2006.

s) “Detar” është çdo person i cili është i punësuar apo i përfshirë në punë, në çfarëdo roli në bordin e anijeve, për të cilët zbatohet kjo Konventë.

t) “Marrëveshja e punësimit të detarëve”, përfshin kontratën e punës edhe nenet e marrëveshjes.

u) “Pronar anijeje” është pronar i një anijeje apo një person apo organizatë tjetër, si p.sh.: menaxheri, agjenti apo qiramarrësi i një anijeje të zbrazur (bosh), i cili ka marrë përgjegjësinë e përdorimit të anijes nga pronari dhe i cili, duke marrë përsipër këtë përgjegjësi, ka rënë dakord të marrë përsipër përgjegjësitë e vendosura për pronarët e anijeve, në përputhje me këtë Konventë,

pavarësisht faktit që ndonjë organizatë apo person tjetër përmbushin detyra të caktuara në emër të pronarit të anijes.

v) “Shërbimi i rekrutimit dhe i punësimit të detarëve” nënkupton çdo person, kompani, institucion, agjenci apo organizatë, në sektorin publik apo privat, që janë angazhuar në rekrutimin e detarëve në emër të pronarëve të anijeve ose në punësimin e detarëve nga pronarët e anijeve.

w) “Tonazhi bruto” është tonazhi bruto që llogaritet, në përputhje me rregulloret e matjes së tonazhit, të përfshira në aneksin I të Konventës Ndërkombëtare mbi Matjen e Tonazhit të Anijeve, 1969 apo çdo konvente pasardhëse, për anijet që mbulohen nga skema e përkohshme e matjes së tonazhit, e miratuar nga Organizata Ndërkombëtare Detare, tonazhi bruto është ai që përfshihet në kolonën e vërejtjeve të Certifikatës Ndërkombëtare të Tonazhit (1969).

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-ja, 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 kryen inspektimin e një anijeje me një minimum prej 2 (dy) inspektorësh, me qëllim përmbushjen e detyrave të tyre, sipas përcaktimit në këtë Rregullore.

Neni 5

Profili profesional i inspektorëve/specialistëve

1. Inspektimet 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 tregtarë 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 përfshijë 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.

Neni 7

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

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare, nëpërmjet strukturave të saj, para se të lejojë një anije të operojë, e cila ka marrë të drejtën për të mbajtur flamurin e saj, merr masat që i gjykon të përshtatshme për të siguruar që anija është në përputhje me rregullat kombëtare dhe ndërkombëtare të aplikueshme.

2. Në veçanti, verifikohen të dhënat e sigurisë së anijes me të gjitha mjetet e arsyeshme. 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.

3. 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. Shpenzimet për çdo riinspektim, për shkak të ndalimit, rrjedhojë e mangësive të gjetura që cenojnë standardet e anijes për një lundrim të sigurt, mbulohen nga operatori ose përfaqësuesi i tij.

2. Të gjitha shpenzimet në lidhje me riinspektimet e kryera nga KSHF-ja, sipas dispozitave të kësaj Rregulloreje, do të kryhen sipas tarifave të miratuara për shërbime inspektimi 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-ja do të përcaktohet sipas legjislacionit në fuqi.

Neni 9

Ndalimi i një anijeje që mban flamurin e shtetit shqiptar

Kur Administrata Detare 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-së.

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 Rregulloreje:

- a) të dhënat e anijes (emri, numri i IMO-së etj.);
- b) të dhënat e inspektimeve, duke përfshirë inspektimet fillestare, inspektimet shitesë, 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 zhvillon, të zbatojë dhe të mirëmbajë një sistem të menaxhimit të cilësisë për pjesën operacionale, 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, 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 autoritetet 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 inspektim më të detajuar apo një inspektim 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 t'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 KSHP-në se çdo mangësi e konfirmuar apo e zbuluar pas një inspektimi, sipas neneve 12 ose 13 të kësaj Rregulloreje, 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 vendndalim 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 KSHP-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 të konventave, në rastin kur inspektimi, sipas neneve 12 dhe 13 çon në vendimmarrjen 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 të 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 certifikatë 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 certifikatë ndërkombëtare për sigurinë në anije (kodi ISM & ISPS), nuk është në bordin e anijes në të cilën gjen zbatim kodit ISM & 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 të 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 kapitenarinë 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 kapitenarinë 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 tremujore 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 të 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 inspektim 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 historikë, 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 të 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 kapitenarinë e portit të mbërritjes 24-orë para.

2. Pas marrjes së njoftimit, referuar në paragrafin 1 të këtij neni, kapitenaria 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, u 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 të

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 e ekuipazhit të saj, nuk plotësojnë në thelb kërkesat përkatëse të kuadrit ligjor, kryhet një inspektim më i detajuar që përfshin kontrole 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 të 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 të 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 e 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 të 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 të 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 rrezikshme për sigurinë ose shëndetin e detarëve apo mungesa e të cilave përbëjnë një shkelje serioze ose të përsëritur të 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 operimit 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 kuadrin 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 të certifikatave ligjore.



8. Kur kontrolli shtetëror i flamurit ushtrohet sipas kësaj Rregulloreje, 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 bashkëpunon me autoritetin përkatës, në mënyrë që të lehtësojnë akomodimin e anijeve të ndaluara.

Neni 31

Ndjekja e veprimeve pas inspektimeve dhe ndalimeve

1. Në rastet kur mangësitë e konstatuara, sipas nenit 29, nuk mund të rregullohen në portin e inspektimit, DPD-ja, në bashkëpunim me shoqërinë e njohur, mund të lejojë anijen 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 të 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'iu ofrojë 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, për të kryer inspektimin, për mosvënie në dispozicion të dokumenteve të kërkuara, për shkelje të neneve 4, 13, të shtojcave B, E të kësaj Rregulloreje. Shoqëria tregtare gjobitet në zbatim të nenit 394, pika “b”, të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë.

2. Inspektorët e KSHF-së mbajnë procesverbal për konstatim të shkeljeve, sipas pikës 1 të këtij neni.

3. Personi përgjegjës, sipas kësaj Rregulloreje, të mbrohet para komisionit të shqyrtimit të shkeljes të ngritur në DPD, duke vërtetuar se ka ndërmarrë të gjitha masat e nevojshme për të shmangur moszbatimin e dispozitave të mësipërme.

Neni 35

Ankimimi

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



2. KSHF-ja informon kapitenin e anijes për të drejtën e ankimit.

3. Ndaj gjobës së vënë nga komisioni i ngritur me urdhër të drejtorit të përgjithshëm të DPD-së, brenda pesë ditëve pune bëhet ankim te drejtori i përgjithshëm i DPD-së, i cili kthen përgjigje brenda 5 (pesë) ditëve nga marrja e kërkesës.

4. Ndaj vendimit të DPD-së, brenda 10 (dhjetë) 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 i kërkesës së bërë nga zotëruesi ose operatori i anijes apo përfaqësuesi i tij, shfuqizohet ose ndryshohet urdhri i ndalimit ose i refuzimi të hyrjes:

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

b) në rastin kur lëshohet urdhri i ndalimit apo i 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.

Neni 36

Hyrja në fuqi

1. Kjo Rregullore hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

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 ose ka përfunduar Akademinë Ushtarake Detare në Shqipëri apo jashtë saj, si dhe duhet të kenë kualifikimet e nevojshme sipas STCW II/2 ose III/2 dhe ka shërbyer në anije për një periudhë të paktën 5-vjeçare;

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 sallës së motorëve (mashinë).

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 E 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. Regjistrimi historik i anijes;

10. Certifikatë Ndërkombëtare e Pajisjes për Transportin me Shumicë të Gazeve të Lëngshme: a) Certifikatë e Pajisjes për Transportin me Shumicë të Gazeve të Lëngshme;

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. Certifikata e minimumit të sigurt të ekuipazhit;

18. Certifikata apo dokumente të tjera, në përputhje me dispozitat e STCW 78/95 (përfshirë amendamente të Manila 2010);

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 të 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 kërket 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 sistemit;

28. Ditari i anijes, në lidhje me regjistrimet e testeve dhe ushtrimeve, duke përfshirë ushtrimet e sigurisë, dhe ditari i regjistrimit të inspektimit dhe i 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 të 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 të 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 të 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 elementet e mëposhtme.

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 (DW, 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 e 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 të 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 gjykimit 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 mëtijshëm, 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 përgjigjja 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 shtruese.

3. Të përgjithshme

Mungesa e certifikatave dhe e dokumenteve të vlefshme të kërkuara nga instrumentet përkatëse. Megjithatë, anijet me flamur shqiptar nuk kanë të drejtë të mbajnë certifikatë, parashikuar 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.

3.1 Fushat sipas Konventës SOLAS

1. Avaritë e funksionimit të duhur të forcës shtytëse dhe të makinerive të tjera kryesore, si dhe të 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 generatorit të emergjencës, ndriçimit, baterive dhe çelësave.

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

5. Mungesa, kapaciteti i pamjaftueshëm apo përkeqësimi i rëndë i pajisjeve personale të shpëtimit, mjeteve lundruese të shpëtimit dhe përgatitjeve për nisë 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, valvulave të ventilimit, valvulave 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.

3.2 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.

3.3 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. Valvulat e mbylljes së shpejtë, që mungojnë apo të mangëta.

6. Valvulat 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.

3.4 Fushat sipas LL 66

1. Zona të rëndësishme të dëmtimit ose e 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 shmangët 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.

3.5 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.

3.6 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.

3.7 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.

3.8 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 vrojtimit për të vepruar në përputhje me kërkesat e përcaktuara për anijen nga administrata e shtetit shqiptar.

5. Mungesa në vrojtimit 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 vrojtimitin e parë në fillimin e udhëtimit dhe për vrojtimitin e mëvonshme të ndërresës, persona të çlodhur dhe për pasojë të përshtatshëm për detyrë.

3.9 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 vrojtimiti dhe detyra të tjera të personelit për vrojtimitin e parë apo vrojtimitin 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.

10. Monitorimi i pajtueshmërisë parashikon:



i. Administrata Detare garanton se janë vendosur mekanizmat efikasë dhe të përshtatshëm të zbatimit dhe monitorimit, duke përfshirë inspektimet në intervalet e parashikuara në MLC 2006, për të garantuar se kushtet e jetesës dhe të punës së detarëve në anijet, që mbajnë flamurin shqiptar plotësojnë dhe vazhdojnë të plotësojnë kërkesat e pjesëve përkatëse të MLC 2006.

ii. Lidhur me anijet me një tonazh bruto nën 200 tonë, të cilat nuk ndërmarrin udhëtime ndërkombëtare, duke u konsultuar me organizatat përkatëse të pronarëve të anijeve dhe të detarëve, administrata detare mund të vendosë që të përshtatë mekanizmat e monitorimit, duke përfshirë edhe inspektimet, sipas nenit II, paragrafi 6 të MLC 2006, në mënyrë që të merren në konsideratë kushtet specifike të këtyre anijeve.

iii. Për të ngritur një sistem efikas inspektimi dhe certifikimi të kushteve të punës në det, autoriteti kompetent mund të autorizojë institucione publike apo organizata të tjera (duke përfshirë ato të një tjetër, nëse ky i fundit është dakord), të cilat i konsideron si kompetente dhe të pavarura, për të kryer kontrole apo për të lëshuar certifikata ose të dyja bashkë. Në të gjitha rastet, shteti i flamurit do të mbetet përgjegjës për inspektimin dhe certifikimin e kushteve të punës dhe të jetesës së detarëve në anijet që lundrojnë me flamurin e tij.

iv. Autoritetet kompetente përcaktojnë objektiva dhe standarde të qartë që mbulojnë administrimin e sistemeve të inspektimit, si dhe procedura të përgjithshme të përshtatshme për vlerësimin e shkallës së arritjes së këtyre objektivave dhe standardeve.

v. Drejtoria e Përgjithshme Detare sigurohet që detarët në bordin e anijeve që mbajnë flamurin shqiptar, të kenë akses në një kopje të marrëveshjes së punësimit të detarit. Aksesit mund të ofrohet në rrugë elektronike.

11. Personeli përgjegjës për monitorimin e pajtueshmërisë:

i. Administrata detare garanton që personeli, duke përfshirë stafin e institucioneve ose të organizatave të tjera (“organizata të njohura”, sipas kuptimit të MLC 2006), i autorizuar për kryerjen e inspektimeve në përputhje me 3.10, paragrafi 10(iii) dhe personeli përgjegjës për verifikimin e zbatimit të duhur të pjesëve përkatëse të MLC 2006, disponon trajnimin, kompetencën, termat e referencës, autoritetin e plotë juridik, statusin dhe

pavarësinë e nevojshme ose të dëshirueshme për t’i mundësuar kryerjen e këtij verifikimi dhe garantimin e pajtueshmërisë me pjesët përkatëse të MLC 2006. Në përputhje me MLC 2006, inspektorët autorizohen të ndërmarrin hapa, sipas rastit, për të ndaluar largimin e një anijeje nga porti derisa të ndërmerren masat e nevojshme.

ii. Të gjitha autorizimet e dhëna, në lidhje me inspektimet, duhet minimalisht t’i japin organizatës së njohur kompetencat për të kërkuar korrigjimin e mangësive që konstaton në kushtet e jetesës dhe të punës së detarëve dhe për të kryer inspektime në këtë drejtim, me kërkesë të një shteti portual.

iii. Administrata detare përcakton:

a) një sistem për të garantuar përshtatshmërinë e punës së kryer nga organizatat e njohura, i cili përfshin informacione mbi të gjitha ligjet dhe rregulloret e brendshme në fuqi dhe instrumentet ndërkombëtare përkatëse; dhe

b) procedurat për komunikimin me këto organizata dhe për mbikëqyrjen e tyre.

Administrata detare i jep Zyrës Ndërkombëtare të Punës një listë aktuale të çdo organizate të njohur, të autorizuar për të vepruar në emër të saj dhe e përditëson rregullisht këtë listë. Lista specifikon funksionet që organizatat e njohura janë autorizuar të kryejnë.

3.10 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 të 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 e 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 mëtijshme 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 me naftë bruto 20,000 tonë DW dhe më shumë ose transportues produktesh 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 të 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 i pajisjeve të sigurisë lidhur me temperaturën, presionin dhe ulazhin;
- analiza e oksigjenit dhe e 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 apo të operatorit 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:

I. 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-së 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-së të Parisit, do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të ulët.

d) 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 të 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 në rajonin e MOU-së të Parisit do të konsiderohen si anije që paraqesin rrezik më të ulët.

2. Parametrat historikë:

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 u duhet dhënë parametrave për llojin e anijes, performancës së anijes, organizatave të njohura dhe performancës së kompanisë;

d) inspektimi i anijeve.

3. 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-ja 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.

4. 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.

5. 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-së të Parisit;

- anijet të cilat kanë qenë subjekt i raportimit apo i 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 të 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.

6. 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 shitesë:

- 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 të 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 i 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 të 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 përbëjnë 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 të korrigjimit të mangësive, por për të cilat zbatimi i këtij plani nuk është kontrolluar nga një inspektor/specialist.

II. Skema e përzgjedhjes

1. 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 të 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 të 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 të gazit ose transportuesve me shumicë, më të vjetër se 12 vjet.

2. 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 të 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 të 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 të 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 të 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 të 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 të 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 mashtrim 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 të regjistrave të orëve të punës dhe të 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 të 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 e vlefshme 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 gjykimit 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 arsytet 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. Arsytet e qarta, përveç atyre të shprehura 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 të 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 të 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 qartë dhe të saktë;
 - 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
PROCEDURAT E ANKIMIMIT NË BORD,
TRAJTIMI I ANKESAVE DHE MASAT
KORRIGJUESE, SIPAS KONVENTËS
MLC 2006

1. Administrata detare garanton përfshirjen në ligjet apo rregulloret e saj, të procedurave të duhura për ankimimin në bord, të parashikuara në nenin 29 – Ankesat në bordin e anijes.

2. Nëse shteti i flamurit – Drejtoria e Përgjithshme Detare, merr një ankesë të cilën e konsideron haptazi si të bazuar ose ka prova se një anije që mban flamurin shqiptar nuk plotëson kërkesat e pjesëve përkatëse të MLC 2006, apo se ka mangësi të rënda në masat e saj zbatuese, atëherë ajo ndërmerr hapat e nevojshëm për të hetuar çështjen dhe për të garantuar marrjen e masave për korrigjimin e çdo mangësie të konstatuar.

3. Personeli që trajton ose vihet në dijeni të ankesave duhet ta trajtojë si konfidencial burimin e çdo ankese që pretendon ekzistencën e një rreziku ose mangësie, në lidhje me kushtet e jetesës dhe të punës së detarëve ose një shkelje të ligjeve dhe të rregulloreve, dhe nuk i jep pronarit të anijes, përfaqësuesit të pronarit të anijes ose operatorit të anijes, asnjë informacion lidhur me faktin se një inspektim i caktuar është kryer si pasojë e një ankesë të tillë.



SHTOJCA F/V
SKICË E PROFILIT TË RREZIKUT TË ANIJES

				Profili		Anijet me rrezik standard (SRS)	Anijet me rrezik të ulët (LRS)
Parametra të përgjithshëm				Kriteret	Pikat e balancimit		
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	-		-
	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 përbushin kriteret në një vlerë totale prej 5 a më shumë pika balancimi

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

SRS: janë anijet që nuk janë as HRS as LRS

URDHËR

Nr. 411, datë 28.10.2021

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
“MBI MATJEN E TONAZHIT TË
ANIJEVE”**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, të nenit 54, pika 4, dhe nenit 401, germa “b”, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Mbi matjen e tonazhit të anijeve”, sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

2. Për zbatimin e këtij urdhri ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme Detare dhe për lëshimin e certifikatës ndërkombëtare të tonazhit ngarkohet Regjistri Detar Shqiptar.

Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

**RREGULLORE****MBI MATJEN E TONAZHIT TË ANIJEVE****Neni 1****Detyrime të përgjithshme**

Qeveria e Shqipërisë merr përsipër t'i bëjë efektive dispozitat e kësaj rregulloreje dhe anekseve bashkëngjitur, të cilat përbëjnë pjesë të pandarë të saj.

Neni 2**Përkufizimet**

Në zbatim të kësaj rregulloreje, përveçse kur parashikohet ndryshe, termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. **“Rregulli”** rregullat e bashkëngjitur kësaj rregulloreje.

2. **“Administrata detare”** tërësia e strukturave të angazhuara në fushën e detarisë.

3. **“Udhëtim ndërkombëtar”** udhëtim detar në një vend tjetër ku aplikohet Konventa Ndërkombëtare mbi Matjen e Tonazhit të Aniëve, 1969, ose e kundërta.

4. **“Tonazhi bruto”** nënkupton matjen e madhësisë së përgjithshme të një anijeje të përcaktuar në përputhje me parashikimet e Konventës aktuale.

5. **“Tonazhi neto”** nënkupton matjen e madhësisë së kapacitetit të përdorshëm të një anijeje, të përcaktuar në përputhje me parashikimet e Konventës aktuale.

6. **“Anije e re”** një anije, fundi i së cilës është ndërtuar ose është në të njëjtën fazë ndërtimi, para ose pas datës së hyrjes në fuqi të këtij udhëzimi.

7. **“Anije ekzistuese”** anije e cila nuk është një anije e re.

8. **“Gjatësia”** 96 për qind e gjatësisë totale në një nivel uji në 85 për qind të thellësisë së formuar të matur nga maja e kilit (fundit të anijes), ose gjatësia nga ana e përparme e bashit deri tek aksi i boshtit të timonit mbi atë vijë uji, nëse ajo është më e madhe. Në anijet e projektuara me një fund të pjerrët, vija e ujit mbi të cilën kjo gjatësi do të matet duhet të jetë paralele me vijën e përcaktuar të ujit.

9. **“Organizatë”** Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO).

10. **“Konventa”** Konventa Ndërkombëtare mbi Matjen e Tonazhit të Aniëve, 1969.

Neni 3**Zbatimi**

1. Kjo rregullore do të zbatohet ndaj anijeve shqiptare që angazhohen në udhëtime ndërkombëtare dhe kombëtare.

2. Kjo rregullore do të zbatohet, ndaj:

a) anijeve të reja;

b) anijeve ekzistuese të cilat pësojnë ndryshime ose modifikime të cilat Administrata Detare i cilëson si ndryshime thelbësore në tonazhin e tyre ekzistues bruto;

c) anijeve ekzistuese nëse kështu kërkon pronari;

d) të gjitha anijet ekzistuese do të ruajnë tonazhin e tyre ekzistues; në rast se ky tonazh është lëshuar në mënyrë të ndryshme nga ai i përcaktuar në konventë duhet të lëshohet një certifikatë të re tonazhi sipas dispozitave të konventës jo më vonë se 3 vjet pas publikimit të kësaj rregulloreje.

3. Anijet ekzistuese për të cilat Konventa është aplikuar në përputhje me paragrafin 2 të germës “c” të këtij neni, nuk i përcaktohet tonazhi në përputhje me kërkesat të cilat administrata i zbatonte për anijet të angazhuara në udhëtime ndërkombëtare, përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

Neni 4**Përfashtimet**

1. Aneksat I dhe II të kësaj rregulloreje nuk do të zbatohen ndaj:

a) anijeve luftarake;

b) anijeve me gjatësi më të vogël se 24 metra (79 këmbë) (për këto anije do të zbatohet aneksi III).

Neni 5**Forca madhore**

1. Një anije që nuk i nënshtrohet dispozitave të kësaj rregulloreje në kohën e nisjes së saj, në çdo lundrim nuk bëhet subjekt i këtyre dispozitave për shkak të ndonjë devijimi nga lundrimi i parashikuar për shkak të kushteve natyrore ose çdo lloj shkakut të forcës madhore.

2. Për zbatimin e dispozitave të Konventës, Qeveria e Shqipërisë duhet të marrë në konsideratë çdo devijim apo vonesë të shkaktuar çdo anijeje për



shkak të kushteve natyrore ose çdo lloj shkakut të forcës madhore.

Neni 6

Përcaktimi i tonazheve

1. Përcaktimi i tonazheve neto dhe bruto kryhet nga Administrata Detare, e cila këtë përcaktim ia delegon personave ose organizatave të njohura nga ajo.

2. Në çdo rast, Administrata Detare pranon me përgjegjësi të plotë përcaktimin e tonazheve neto dhe bruto.

Neni 7

Lëshimi i certifikatës

1. Certifikata ndërkombëtare e tonazhit (1969) i lëshohet çdo anijeje, tonazhi bruto dhe neto i së cilës janë përcaktuar në përputhje me Konventën.

2. Kjo certifikatë lëshohet nga Administrata Detare ose çdo person a organizatë e autorizuar nga ajo. Në çdo rast, Administrata Detare mbanë përgjegjësi të plotë për lëshimin e certifikatës.

Neni 8

Lëshimi i certifikatës nga një qeveri tjetër

1. Qeveria e Shqipërisë, me kërkesën e një qeverie tjetër nënshkruese të Konventës, mund të përcaktojë tonazhet neto dhe bruto të një anijeje dhe të lëshojë ose të autorizojë lëshimin e certifikatës ndërkombëtare të tonazhit (1969) në përputhje me Konventën.

2. Një kopje të certifikatës dhe një kopje të përlogaritjeve të tonazhit i transmetohen sa më shpejt qeverisë kërkuuese.

3. Kjo lloj certifikate përmban një deklaratë ku përcaktohet se është lëshuar me kërkesë të Qeverisë së Shtetit, flamurin e së cilit ka ose do të ketë anija, e cila ka të njëjtën vlerë dhe trajtohet njëjloj si certifikatat e lëshuara sipas parashikimeve të nenit 7.

4. Për anijet që mbajnë flamurin e shtetit, qeveria e së cilës nuk është qeveri nënshkruese e Konventës, nuk i lëshohet certifikata ndërkombëtare e tonazhit (1969).

Neni 9

Forma e certifikatës

1. Certifikata hartohet në gjuhën angleze, ku teksti duhet të përfshijë një përkthim në gjuhën shqipe.

2. Forma e certifikatës i korrespondon modelit të dhënë në aneksin IV.

Neni 10

Anulimi i certifikatës

1. Përveç çdo përjashtimi të parashikuar në rregulla, certifikata ndërkombëtare e tonazhit (1969) pushon së qeni e vlefshme dhe anulohet nga autoriteti që e ka lëshuar, nëse kanë ndodhur ndryshime në pajisje, konstruksion, kapacitet, përdorimin e hapësirës, numrin e përgjithshëm të pasagjereve që i lejohet një anijeje të mbajë siç tregohet në certifikatën e pasagjereve të anijes, vijën e ngarkesës së caktuar ose zhytjen e lejuar të anijes, që mund të bënte të nevojshme një rritje të tonazheve bruto ose neto.

2. Një certifikatë e lëshuar nga Administrata Detare, pushon së qeni e vlefshme kur anija transferohet nën flamurin e një shteti tjetër, përveç rasteve të parashikuara në paragrafin 3 të këtij neni.

3. Kur anija transferohet nën flamurin e një shteti, qeveria e të cilit është qeveri nënshkruese, certifikata ndërkombëtare e tonazhit (1969) mbetet në fuqi për një periudhë jo më shumë se tre muaj, ose deri kur Administrata Detare lëshon një certifikatë tjetër ndërkombëtare të tonazhit (1969) për ta zëvendësuar atë. Qeveria Nënshkruese e Shtetit, flamurin e të cilit mbante anija, pasi të bëhet transferata, i transmeton Administratës Detare sa më shpejt të jetë e mundur, një kopje të certifikatës që kishte anija në kohën e transferimit dhe një kopje të përlogaritjeve përkatëse të tonazhit.

Neni 11

Pranimi i certifikatës

Certifikata e lëshuar nën autoritetin e Qeverisë nënshkruese në përputhje me Konventën do të pranohet nga Qeveria e Shqipërisë dhe do të cilësohet për të gjitha qëllimet e mbuluara nga Konventa, me të njëjtën vlefshmëri si certifikatat e lëshuara nga Administrata Detare.



Neni 12 Inspektimi

1. Një anije që mban flamurin e shtetit, qeveria e së cilit është qeveri nënshkruese e Konventës, kur ndodhet në portet e një qeverie tjetër nënshkruese, do t'i nënshtrohet inspektimit nga zyrtarët e autorizuar nga këto qeveri. Ky inspektim do të kufizohet me qëllim verifikimin:

a) që anija është e pajisur me një certifikatë të vlefshme ndërkombëtare tonazhi (1969);

b) që karakteristikat kryesore të anijes korrespondojnë me të dhënat e paraqitura në certifikatë.

2. Në asnjë rast kryerja e këtij inspektimi nuk duhet t'i shkaktojë vonesë anijes.

3. Nëse inspektimi tregon që karakteristikat kryesore të anijes ndryshojnë nga ato të paraqitura në certifikatën ndërkombëtare të tonazhit (1969), që sjellin një rritje të tonazhit bruto ose neto të anijes, qeveria e shtetit, flamurin e të cilit mban anija, njoftohet pa vonesë.

Neni 13 Privilegjet

Privilegjet e kësaj rregulloreje nuk reklamohen në favor të çdo anije, vetëm nëse ajo ka një certifikatë të lëshuar në përputhje me Konventën.

Neni 14 Traktatet, konventat dhe marrëveshjet e mëparshme

1. Të gjitha traktatet, konventat dhe marrëveshjet e tjera në lidhje me çështjet e tonazhit mes Qeverive Palë të Konventës, vazhdojnë të kenë fuqi të plotë gjatë afateve të tyre, ndaj:

a) anijeve ndaj të cilave konventa nuk aplikohet;

b) anijeve ndaj të cilave aplikohet Konventa, në lidhje me çështje për të cilat nuk është parashikuar shprehimisht.

2. Për rastet kur traktate, konventa dhe marrëveshje të tilla bien ndesh me dispozitat e Konventës, mbizotërojnë dispozitat e Konventës.

Neni 15 Komunikimi i informacionit

1. Qeveria e Shqipërisë angazhohet të komunikojë dhe të depozitojë pranë Organizatës:

a) një numër të mjaftueshëm modelesh të certifikatave të tyre, të lëshuara në përputhje me Konventën për qarkullim qeverive nënshkruese;

b) tekstin e ligjeve, urdhrave, rregulloreve dhe instrumenteve të tjera, të cilat duhet të jenë të shpallura mbi çështje të ndryshme brenda qëllimit të Konventës;

c) një listë të organizatave të njohura, të cilat janë autorizuar për të vepruar në emër të tyre në çështje që u përkasin tonazheve, për qarkullim qeverive nënshkruese.

ANEKS I NORMAT PËR PËRCAKTIMIN E TONAZHEVE NETO DHE BRUTO TË ANIJEVE ME GJATËSI MBI 24 METRA

RREGULLI 1 TË PËRGJITHSHME

1. Tonazhi i një anije do të përbëhet nga tonazhi neto dhe bruto.

2. Tonazhi bruto dhe neto do të përcaktohen në përputhje me dispozitat e këtyre rregullave.

3. Tonazhi bruto dhe tonazhi neto të tipave të rinj të anijeve, veçoritë strukturore të të cilave janë të tilla që e bëjnë aplikimin e dispozitave të këtyre rregullave, të paarsyeshëm ose të papraktikueshëm, do të përcaktohet nga Administrata Detare. Kur tonazhi përcaktohet në këtë mënyrë, Administrata Detare do t'i komunikojë Organizatës detaje të metodës së përdorur për këtë qëllim, për qarkullim qeverive nënshkruese për informimin e tyre.

RREGULLI 2 PËRCAKTIMI I TERMAVE TË PËRDORUR NË ANEKSE

1. Kuverta e sipërme

“Kuverta e sipërme” është kuverta e plotë më e sipërme e ekspozuar ndaj kohës dhe detit, e cila ka mjete të përhershme rezistente ndaj ujit të të gjitha pjesëve të hapura ndaj motit, dhe poshtë së cilës të gjitha hapjet në anët e anijes janë përshtatur me mjete të përhershme rezistente/hermetike ndaj ujit.



Në një anije që ka kuvertë të sipërme me shkallë, vija më e poshtme e kuvertës së ekspozuar dhe vazhdimi i kësaj vije paralel me pjesën e sipërme të kuvertës merret si kuverta e sipërme.

2. Thellësia e formuar

a) “Thellësia e formuar” është distanca vertikale e matur nga fundi i kilit (anijes) deri në anën e poshtme të kuvertës së sipërme në anë. Në anijet e drurit dhe të përbëra, distanca matet nga buza e poshtme e kallpës së kilit/fundit. Nëse forma në pjesën e poshtme të seksionit të mesit të anijes është e lugët, ose nëse janë përshtatur veshje mbrojtëse të trasha, distanca matet nga pika ku vija e sheshtë e fundit e në vazhdim pret anën e kilit/fundin e anijes.

b) Në anijet që kanë anë të rrumbullakosura, thellësia duhet të matet te pika e takimit të vijave të thellësisë maksimale të kuvertës dhe veshjes anësore të karkasës, ku shtrirja e vijave bëhet sikur pjesa e rrumbullakosur të jetë në formë këndore.

c) Atje ku kuverta e sipërme është me shkallë dhe pjesa e ngritur e kuvertës zgjatet mbi pikën ku përcaktohet thellësia maksimale, atëherë kjo thellësi do të matet në një vijë reference që zgjatet nga pjesa e poshtme e kuvertës përgjatë një vije paralele me pjesën e ngritur.

3. Gjerësia

“Gjerësia” është gjerësia maksimale e anijes, e matur në mes të anijes deri në vijën e formuar të kasës në një anije me skelet metalik dhe deri në sipërfaqen e jashtme të trupit të anijes në një anije me çfarëdolloj materiali tjetër.

4. Hapësirat e mbyllura

“Hapësirat e mbyllura” janë të gjitha ato hapësira që janë të kufizuara nga trupi i anijes, nga pjesë të lëvizshme ose ngarkesa e anijes, nga kuverta ose kapakët, të ndryshme nga strehat permanente ose të lëvizshme. Asnjë hapje në kuvertë, as ndonjë hapje në trupin e anijes, në kuvertë ose në një mbulesë të një hapësire, ose në ndarje a parapete të një hapësire, apo mungesa e një pjesë apo pjesë ngarkimi të anijes, nuk do të pengojë një hapësirë nga përfshirja në hapësirën e mbyllur.

5. Hapësirat e përjashtuara

Pavarësisht nga dispozitat e paragrafit 4 të këtij aneksi, hapësirat e përmendura në nënparagrafët (a) deri (e), të përfshira në këtë paragraf, do të quhen hapësira të përjashtuara dhe nuk do të përfshihen në vëllimin e hapësirave të përfshira, përveç rasteve

kur një hapësirë përmbush të paktën një nga tri kushtet e mëposhtme, do të trajtohet si hapësirë e përfshirë:

- hapësira është përshtatur me rafte ose mjete të tjera për të siguruar ngarkesën ose ushqimet;
- hapjet janë përshtatur me çdo lloj mjeti mbylljeje;
- konstruksioni të lejon çdo mundësi që hapje të tilla të mbyllen:

a) i) Një hapësirë mes një pjesë të ngritur në anën e kundërt të një hapjeje të mbyllur fundore, që zgjatet nga kuverta në kuvertë, përveç për një pllake mbuluese me thellësi që nuk i kalon të 25 milimetrat (një inç) thellësinë e traversave bashkuese të kuvertës, hapje e tillë me gjerësi të barabartë ose më të madhe se 90 për qind e gjatësisë së kuvertës në vijën e hapjes së hapësirës. Kjo dispozitë do të aplikohet, në mënyrë që të përjashtojë nga hapësirat e mbyllura vetëm hapësirën mes hapjes fundore aktuale dhe një vije të hequr paralelisht me vijën ose faqen e hapjes në një distancë nga hapja e barabartë me gjysmën e gjerësisë së kuvertës në vijën e hapjes (figura 1 në aneksin II).

ii) Nëse gjerësia e hapësirës për shkak të ndonjë rregullimi, përveç konvergencës së veshjes së jashtme, bëhet më pak se 90 për qind e gjerësisë së kuvertës, vetëm hapësira mes vijës së hapjes dhe një vije paralele të hequr nëpërmjet pikës ku pjesa tërthore e gjerësisë së anijes bëhet e njëjtë ose, më pak se, 90 për qind e gjerësisë së kuvertës, do të përjashtohet nga vëllimi i hapësirave të përjashtuara (figurat 2, 3 dhe 4 në aneksin II).

iii) Nëse një interval, i cili është komplet i hapur, me përjashtim të dallgëpritësve ose parmakëve mbrojtës të hapur që ndajnë dy hapësira, përjashtimi i njërës ose të të dyjave lejohet sipas nënparagrafëve (a)(i) dhe/ose (a)(ii), përjashtime të tilla nuk do të zbatohen, nëse ndarja ndërmjet dy hapësirave është më pak se së paku gjysma e gjerësisë së kuvertës në largësinë e ndarjes (figurat 5 dhe 6 në aneksin II).

b) Një hapësirë nën një hapje kuverte të hapur ndaj detit dhe motit, që nuk ka asnjë lidhje me anët e ekspozuara të trupit të anijes vetëm me shtyllat e nevojshme për ta mbështetur atë. Në hapësirë të tillë, traversat e hapura ose dallgëpritëset dhe pllakat mbuluese mund të përshtaten ose mbështetëset (kolonat) mund të përshtaten në anët e anijes, me kusht që distanca mes kulmit të



traversave ose mburojave dhe pllakave mbuluese nuk është më e vogël se 0.75 metër (2.5 këmbë) ose një e treta e lartësisë së hapësirës, cilado qoftë më e madhe (figura 7 në aneksin II).

c) Një hapësirë në një konstruksion nga një anë në tjetrën e drejtuar në largësinë e hapjeve anësore të kundërta jo më të vogla në lartësi se 0.75 metra (2.5 këmbë) ose sa një e treta e gjatësisë së konstruksionit, cilado qoftë më e madhe. Nëse hapja në këtë lloj konstruksioni është vetëm nga njëra anë, hapësira për t'u përjashtuar nga vëllimi i hapësirave të mbyllura duhet të kufizohet brenda bordit të anijes nga hapja deri në maksimumin e gjysmës së gjerësisë së kuvertës në rrugën e hapjes (figura 8 në aneksin II).

d) Një hapësirë në konstruksion menjëherë poshtë një hapjeje të pambuluar në kuvertën e sipërme, me kusht që hapja e tillë të jetë e ekspozuar ndaj motit dhe hapësira e përjashtuar nga hapësirat e mbyllura të kufizohet në zonën e hapjeve (figura 9 në aneksin II).

e) Një pjesë e futur në parapetet kufitare të një konstruksioni i cili është i ekspozuar ndaj motit dhe hapja e së cilës shtrihet nga cepi në cep të kuvertës pa pasur mënyrë për ta mbyllur, me kusht që gjerësia e brendshme nuk është më e madhe se gjerësia në hyrje dhe shtrirja e saj në konstruksion nuk është më e madhe se dyfishi i gjerësisë së hyrjes së saj (figura 10 në aneksin II).

6. Pasagjeri

Një pasagjer është çdo person përveç:

a) Kapitenit dhe anëtarëve të ekuipazhit ose persona të tjerë të punësuar ose të angazhuar me çdo detyrë në bordin e një anije në biznesin e kësaj anijeje; dhe

b) Një fëmijë nën një vjeç.

7. Hapësirat e mallrave

Hapësirat e mallrave për t'u përfshirë në përllogaritjen e tonazhit neto janë hapësirat e mbyllura të përshtatura për transportimin e ngarkesës e cila duhet të shkarkohet nga një anije, me kusht që hapësira të tilla të jenë përfshirë në përllogaritjen e tonazhit bruto. Këto hapësira të ngarkesës duhet të certifikohen më shënjinin e përhershëm me germa CC (hapësira e ngarkesës) dhe të vendosen në mënyrë vizive dhe jo më të vogla në lartësi se 100 milimetra (4 inç).

8. Hermeticiteti

Hermeticiteti do të thotë që në çdo lloj gjendje deti, uji nuk do të penetrojë në anije.

RREGULLI 3 TONAZHI BRUTO

Tonazhi bruto (GT) i një anije do të përcaktohet nga formula e mëposhtme:

$$GT = K1V$$

ku: V = vëllimi total i të gjitha hapësirave të mbyllura të anijes në metra kub,

$K1 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V$ (ose siç tregohet në aneksin III).

RREGULLI 4 TONAZHI NETO

1. Tonazhi neto (NT) i një anije do të përcaktohet nga formula e mëposhtme:

$$NT = K_2 V_c (4d/3D)^2 + K_3 (N_1 + N_2/10)$$

Ku:

a) Faktori $(4d/3D)^2$ nuk do të merret më i madh se njësi;

b) Shprehja $K_2 V_c (4d/3D)^2$ nuk do të merret më e vogël se 0.25 GT dhe

c) NT nuk do të merret më pak se 0.3 GT dhe në të cilën:

V_c = Vëllimi total i hapësirave të ngarkesës në metra kub.

$$K_2 = 0.2 + 0.02 \log_{10} V_c$$

$$K_3 = (1.25 GT + 10,000)/10,000$$

D = thellësia e maksimale në mes të anijes në metra siç përcaktohet në rregullin 2(2),

d = thellësia e zhytjes maksimale në mes të anijes në metra siç përcaktohet në paragrafin (2) të Rregullit 2,

N1 = numri i pasagjerëve në kabina me jo më i shumë se 8 shtretër,

N2 = numrin e pasagjerëve të tjerë,

$N1 + N2$ = numrin total të pasagjerëve që një anije është e lejuar të mbajë siç tregohet në certifikatën e pasagjerëve të anijes; nëse $N1 + N2$ është më e vogël se 13, N1 dhe N2 do të merren si zero,

GT = pesha bruto e anijes siç përcaktohet në përputhje me dispozitat e rregullit 3.

2. Thellësia e zhytjes maksimale të anijes (d) e përmendur në paragrafin 2 të këtij rregulli do të jetë një nga thellësitë e mëposhtme të zhytjes:

a) për anijet për të cilat aplikohet Konventa Ndërkombëtare për Vijën e Ngarkesës në fuqi, thellësia e zhytjes që i korrespondon Vijës së Ngarkesës Verore (e ndryshme nga vijat e



ngarkesave me lëndë druri) të përcaktuara në përputhje me atë Konventë;

b) për anijet e pasagjerëve, thellësia e zhytjes që i korresponson vijës së ngarkesës së nënndarjes më të thellë, të përcaktuar në përputhje me Konventën Ndërkombëtare për Sigurinë e Jetës në Det në fuqi ose atje ku aplikohen marrëveshje të tjera ndërkombëtare;

c) për anijet për të cilat nuk aplikohet Konventa Ndërkombëtare mbi Vijat e Ngarkesës, por u është dhënë një vijë ngarkese në përputhje me kërkesat kombëtare, u caktohet thellësia e zhytjes, që i korresponson vijës së ngarkesës verore;

d) për anijet për të cilat nuk u është dhënë asnjë vijë ngarkese, por thellësia e zhytjes e tyre është e kufizuar në përputhje me kërkesat kombëtare, thellësinë më të madhe të zhytjes së lejuar;

e) për anijet e tjera, 75 për qind e thellësisë së zhytjes në mes të anijes siç përcaktohet në rregullin 2(2).

RREGULLI 5

NDRYSHIMI I TONAZHIT NETO

1. Kur karakteristikat e anijes, siç janë: V, Vc, d, N1 ose N2, siç përcaktohet në rregullat 3 dhe 4 ndryshojnë dhe kur këto ndryshime rezultojnë në një rritje të tonazhit të saj neto, siç përcaktohet në përputhje me dispozitat e rregullit 4, tonazhi neto i anijes që i korresponson karakteristikave të saj do të përcaktohet dhe do të zbatohet pa vonesë.

2. Një anije së cilës i përcaktohen vijat e ngarkesës të përmendura në nënparagrafët (2)(a) dhe (2)(b) të rregullit 4, do t'u jepet vetëm një tonazh neto siç përcaktohet në përputhje me dispozitat e rregullit 4 dhe ky tonazh do të jetë tonazhi i zbatueshëm për të përcaktuar vijën e ngarkesës së përshtatshme për tregtinë në të cilën anija është angazhuar.

3. Kur karakteristikat e anijes, si: V, Vc, d, N1 ose N2, siç përcaktohet në rregullat 3 dhe 4, ndryshojnë ose kur vijat përkatëse të ngarkesës të përmendura në paragrafin (2) të këtij rregulli janë ndryshuar për shkak të ndryshimit të llojit të tregtisë që është angazhuar anija, dhe nëse këto ndryshime çojnë në uljen e tonazhit të saj neto siç përcaktohet në përputhje me dispozitat e rregullit 4, atëherë nuk do të lëshohet certifikatë e re ndërkombëtare tonazhi (1969) që përfshin tonazhin neto të përcaktuar deri kur të kenë kaluar

12 muaj nga data kur është lëshuar certifikata aktuale; me kusht që një kërkesë e tillë nuk zbatohet:

a) nëse anija transferohet në një flamur të një shteti tjetër; ose

b) nëse anija pëson ndryshime ose modifikime, të cilat konsiderohen nga administrata që janë të një karakteri madhor, si heqja e një superstrukture, e cila kërkon një ndryshim të vijës së caktuar të ngarkesës; ose

c) për anijet e pasagjerëve, të cilat janë përfshirë në transportin e një numri të madh pasagjerësh pa shtretër në tregti të veçantë, si p.sh., tregtia e pelegrinëve.

RREGULLI 6

LLOGARITJA E VËLLIMEVE

1. Të gjitha vëllimet e përfshira në përlllogaritjen e tonazheve bruto dhe neto do të maten, pavarësisht përshtatjeve të izolimit apo të tjera të ngjashme në anën e brendshme të karkasës ose çështjes strukturale kufizuese në anijet me përbërje metalike, dhe në sipërfaqen e jashtme të karkasës ose sipërfaqeve të pllakave strukturale kufizuese në anijet e ndërtuara me materiale të tjera.

2. Vëllimet e anekseve do të përfshihen në vëllimin e përgjithshëm.

3. Vëllimet e hapësirave të hapura ndaj detit mund të përjashtohen nga vëllimi i përgjithshëm.

RREGULLI 7

MATJA DHE LLOGARITJA

1. Të gjitha matjet e përdorura në përlllogaritjen e vëllimeve do të merren me përafërsinë e një centimetri ose një e njëzeta e një këmbë (*foot*).

2. Vëllimet do të përlllogariten me metoda të pranuar gjerësisht për hapësirën në fjalë dhe me saktësinë e pranuar nga administrata.

3. Përlllogaritja do të jetë aq e detajuar sa të lejojë kontrollim të lehtë.

ANEKSI II

ILUSTRIMET E PËRMENDURA NË RREGULLIN 2(5)

Në figurat e mëposhtme:

O = hapësirë e përjashtuar

C = hapësirë e mbyllur

I = hapësirë që mund të konsiderohet si hapësirë e mbyllur

E = ndarë në pjesë për tu përfshirë si hapësirë e mbyllur

B = gjerësia e kuvertës në rrugën e hapjes

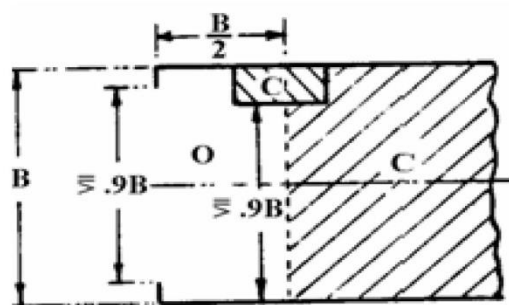


Fig. 1

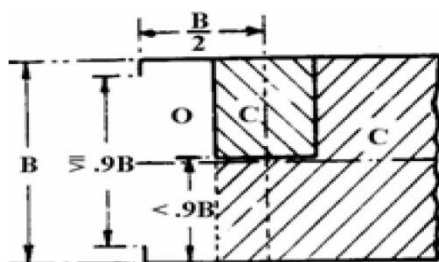


Fig. 2

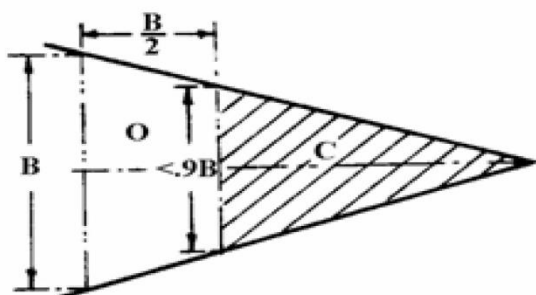


Fig. 3

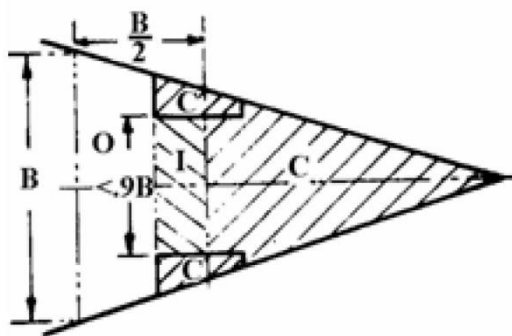


Fig. 4

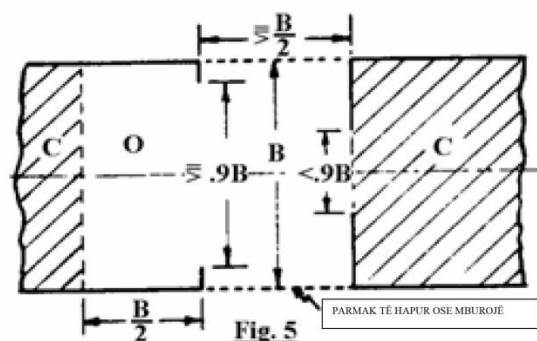


Fig. 5

PARMAK TË HAPUR OSE MBURJOJË

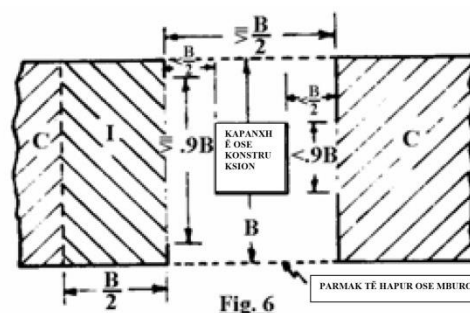


Fig. 6

PARMAK TË HAPUR OSE MBURJOJË

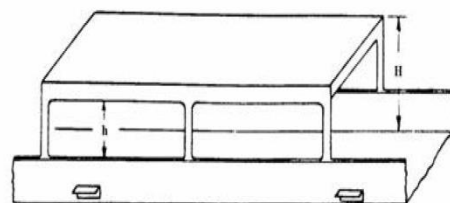
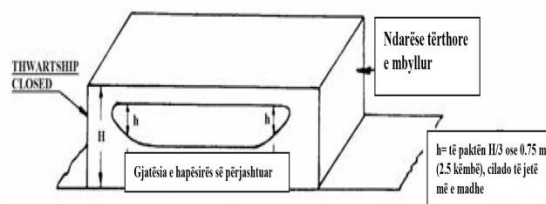


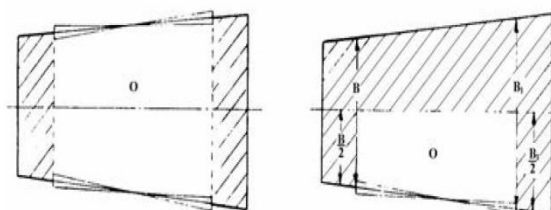
Fig. 7

h= të paktën H/3
ose 0.75 m (2.5
këmbë), cilado të jetë
më e madhe

THWARTSHIP
CLOSEDNdarëse tërthore
e mbyllur

Gjatësia e hapësirës së përjashtuar

h= të paktën H/3 ose 0.75 m
(2.5 këmbë), cilado të jetë
më e madhe



Hapjet anësore të kundërta

Hapjet vetëm në një anë

Fig. 8

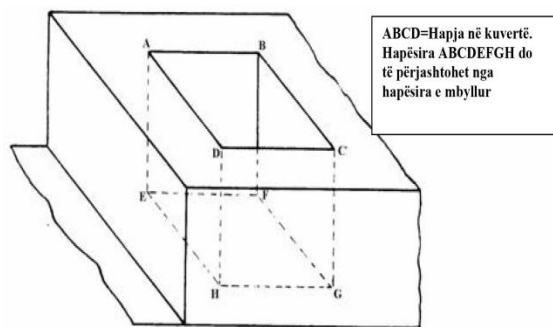


Fig. 9

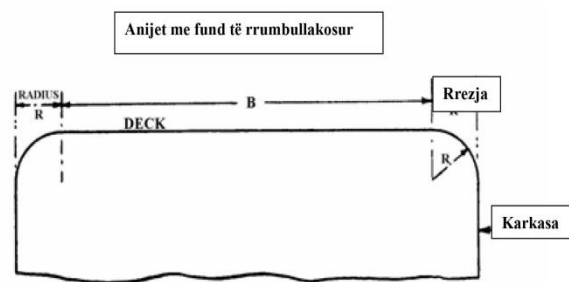


Fig. 11

Në anijet me buzë të rrumbullakosura gjerësia matet siç tregohet në Figurën 11.

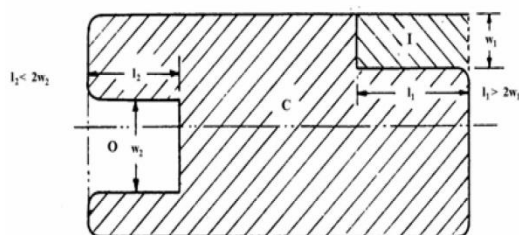


Fig. 10

Në anijet me buzë të rrumbullakosura gjerësia matet siç tregohet në figurën 11.

ANEKS III

KOEFICIENTËT K1 DHE K2, TË PËRMENDUR NË RREGULLAT 3 DHE 4 (1)

V ose Vc = Vëllimi në metër kub

V ose Vc	K1 ose K2	V ose Vc	K1 ose K2	V ose Vc	K1 ose K2	V ose Vc	K1 ose K2
10	0.2200	45,000	0.2931	330,000	0.3104	670,000	0.3165
20	0.2260	50,000	0.2940	340,000	0.3106	680,000	0.3166
30	0.2295	55,000	0.2948	350,000	0.3109	690,000	0.3168
40	0.2320	60,000	0.2956	360,000	0.3111	700,000	0.3169
50	0.2340	65,000	0.2963	370,000	0.3114	710,000	0.3170
60	0.2356	70,000	0.2969	380,000	0.3116	720,000	0.3171
70	0.2369	75,000	0.2975	390,000	0.3118	730,000	0.3173
80	0.2381	80,000	0.2981	400,000	0.3120	740,000	0.3174
90	0.2391	85,000	0.2986	410,000	0.3123	750,000	0.3175
100	0.2400	90,000	0.2991	420,000	0.3125	760,000	0.3176
200	0.2460	95,000	0.2996	430,000	0.3127	770,000	0.3177
300	0.2495	100,000	0.3000	440,000	0.3129	780,000	0.3178
400	0.2520	110,000	0.3008	450,000	0.3131	790,000	0.3180
500	0.2540	120,000	0.3016	460,000	0.3133	800,000	0.3181
600	0.2556	130,000	0.3023	470,000	0.3134	810,000	0.3182
700	0.2569	140,000	0.3029	480,000	0.3136	820,000	0.3183
800	0.2581	150,000	0.3035	490,000	0.3138	830,000	0.3184
900	0.2591	160,000	0.3041	500,000	0.3140	840,000	0.3185



1,000	0.2600	170,000	0.3046	510,000	0.3142	850,000	0.3186
2,000	0.2660	180,000	0.3051	520,000	0.3143	860,000	0.3187
3,000	0.2695	190,000	0.3056	530,000	0.3145	870,000	0.3188
4,000	0.2720	200,000	0.3060	540,000	0.3146	880,000	0.3189
5,000	0.2740	210,000	0.3064	550,000	0.3148	890,000	0.3190
6,000	0.2756	220,000	0.3068	560,000	0.3150	900,000	0.3191
7,000	0.2769	230,000	0.3072	570,000	0.3151	910,000	0.3192
8,000	0.2781	240,000	0.3076	580,000	0.3153	920,000	0.3193
9,000	0.2791	250,000	0.3080	590,000	0.3154	930,000	0.3194
10,000	0.2800	260,000	0.3083	600,000	0.3156	940,000	0.3195
15,000	0.2835	270,000	0.3086	610,000	0.3157	950,000	0.3196
20,000	0.2860	280,000	0.3089	620,000	0.3158	960,000	0.3196
25,000	0.2880	290,000	0.3092	630,000	0.3160	970,000	0.3197
30,000	0.2895	300,000	0.3095	640,000	0.3161	980,000	0.3198
35,000	0.2909	310,000	0.3098	650,000	0.3163	990,000	0.3199
40,000	0.2920	320,000	0.3101	660,000	0.3164	1,000,000	0.3200

Koeficientët K1 ose K2 në vlerat e ndërmjetme të V ose Vc do të merren nga ndërfutje lineare.



ANEKSI IV
FORMATI I ÇERTIFIKATËS NDËRKOMBËTARE

INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE

ÇERTIFIKATA NDËRKOMBËTARE E TONAZHIIT

Issued under the provisions of the
INTERNATIONAL CONVENTION ON TONNAGE MEASUREMENT OF SHIPS, 1969

of the Government of the
REPUBLIC OF ALBANIA

By
(Regjistri Detar Shqiptar)

Name of Ship Emri i Anijes	Call Sign Sinjali i thirjes	Port of Registry Porti i Regjistrimit	IMO Number Numri i IMOs	Date Data

Date on which the keel was laid or the ship was similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of major character (Article (3)(2)(b))
Data në të cilën kili ka qënë lëshuar, ose anija ishte në një stad të ngjashëm të konstruksionit (Artikull 2(6)) Ose data në të cilën anija ka bërë modifikime ose ndryshime të karakterit madhor (Artikull 3(2)(b))

MAIN DIMENSIONS
DIMENSIONET KRYESORE

Length (Article 2 (8)) Gjatësia (Artikull 2 (8))	Breadth (Regulation 2(3)) Gjerësia (Rregulli 2(3))	Moduled Depth amidship to Upper Deck (Regulation 2(2)) Lartësia konstruktivee anijes deri në kuvertën e sipërme (rregulli 2(2))

THE TONNAGES OF THE SHIP ARE:

Tonazhet e anijes janë:

GROSS TONNAGE
Tonazhi Bruto

NET TONNAGE
Tonazhi neto

THIS IS TO CERTIFY that the tonnages of the ship have been determined in accordance with the provisions of the International Convention on Tonnage measurement of ship, 1969
KJO ÇERTIFIKON që tonazhet e kësaj anije janë përcaktuar në përputhje me dispozitat e Konventës Ndërkombëtare mbi Matjen e Tonazhit të Anijeve, 1969.

Issued at Durres on: _____
Lëshuar në Durrës në:

By: (REGJISTRI DETAR SHQIPTAR)
Nga:

(Firma , Vula)



SPACES INCLUDED IN TONNAGE HAPËSIRAT E PËRFSHIRA NË TONAZH					
GROSS TONNAGE TONAZHI BRUTO			NET TONNAGE TONAZHI NETO		
Name of Space Emri i hapësirës	Location frame	Length Gjatësia	Name of Space Emri i hapësirës	Location frame	Length Gjatësia
NËN KUVERTË OSE NË KUVERTË					
EXCLUDED SPACES HAPËSIRAT E PËRJASHTUARA (Duhet të shtohet një yll (*) për ato hapësira që përmenden më sipër të cilat përfshijnë edhe hapësirat e mbyllura dhe ato të përjashtuara.)			NUMBER OF PASSENGERS NUMRI I PASAGJERËVE In cabins with no more than 8 beds Në kabina me jo më shumë se 8 shtretër Other passengers Numri i pasagjerëve të tjerë MODULED DRAFT (Regulation 4(2))		

Date and place of original measurement
 Data dhe vendi i matjes fillestare

Date and place of last remeasurement
 Data dhe vendi i matjes së fundit

REMARKS:
 SHËNIME:

ANEKS V

PËRLOGARITJA E THJESHTËZUAR E TONAZHIT PËR ANIJET ME GJATËSI MË TË
VOGËL SE 24 METRA

LLOGARITJA E PESHËS BRUTO (ANIJET ME NJË TRUP)

Formula bazë e thjeshtëzuar e tonazhit për tonët bruto të regjistruar të një anije me një trup është:

$$\text{GRT} = (\text{vëllimi i trupit të anijes} + \text{vëllimin e sallonit së kuvertës}) / 100$$

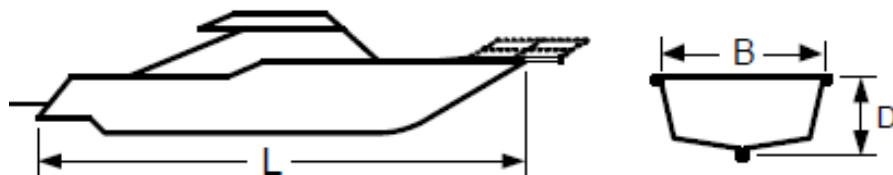
Ku:

$$\text{Vëllimi i trupit të anijes} = S \times K \times L \times B \times D$$

$$\text{Vëllimi i strukturës së kuvertës} = L_s \times B_s \times D_s$$

Shënim. Për anijet me sallone kuvertë të vegjël dhe struktura të tjera në kuvertë, vëllimi i strukturës së kuvertës injorohet (trajtohet si vlerë “zero”). Vëllimi i strukturës së kuvertës llogaritet vetëm nëse vëllimi i strukturës kryesore të kuvertës është i barabartë ose më i madh së vëllimi i trupit të anijes.

Përmasat e përgjithshme të trupit të anijes janë si më poshtë:

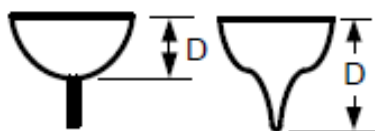


L = gjatësia e përgjithshme

B = gjerësia e përgjithshme

D = thellësia e përgjithshme

Shënim. D normalisht matet nga buza e kuvertës teposhtë deri atje ku trupi i anijes përkon me pjesën më të fundme (kilin), përveç anijeve që janë krijuar për të lundruar me vela ku ndarja mes “kilit” dhe pjesës fundore e trupit të anijes nuk është qartësisht e përcaktuar (siç është rasti me kilin “e integruar” apo “të hapur” më poshtë), për të cilët thellësia matet në fund të kilit.

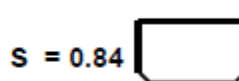
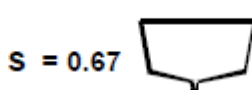


Faktori formë (S) është si më poshtë:

S = 0.5 për trupat e anijeve të projektuara për lundrim me vela (forma më fine e trupit të anijeve)

S = 0.67 për motobarkat, trupat e anijeve të rregullta dhe rrethore

S = 0.84 për barkat dhe trupat e anijeve në formë katrore (forma më e plotë e trupit të anijes)



Faktori kil (K) është si vijon:

K = 1.0 për të gjitha konfigurimet e trupit të anijes përveç atyre të projektuara për lundrim me vela ku thellësia e përgjithshme përfshin kilin (fundin).

K = 0.75 për trupat e anijeve të projektuara për lundrim me vela ku thellësia e përgjithshme përfshin kilin (fundin).

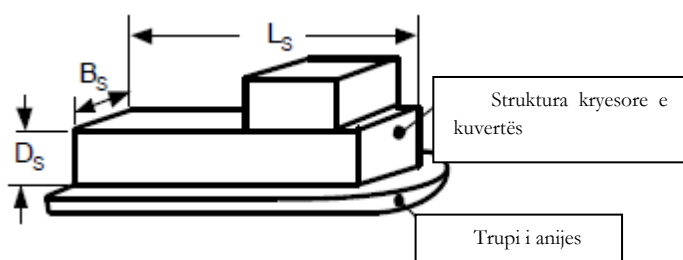
$K = 1.0$  $K = 0.75$ 

Përmasat e strukturës së kuvertës përcaktohen si më poshtë:

L_s = gjatësia mesatare e strukturës kryesore të kuvertës

B_s = gjerësia mesatare e strukturës kryesore të kuvertës

D_s = thellësia mesatare e strukturës kryesore të kuvertës



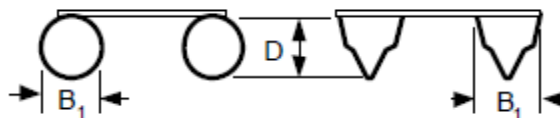
LLOGARITJA E TONAZHIT BRUTO (ANIJET ME TRUP BINJAK)

Formula bazë e thjeshtëzuar e tonazhit për tonët bruto të regjistruar të një anije me trup binjak është:

$$GRT = (2 \times \text{vëllimi i trupit të anijes} + \text{vëllimi i sallorit së kuvertës}) / 100$$

Të gjithë parametrat janë të njëjtë si trupat e anijeve teke të mësipërme, përveç:

$$\text{Vëllimi i trupit të anijes} = S \times K \times L \times B \times D$$



B_1 = gjerësia e pjesëve individuale të anijes

LLOGARITJA E TONAZHIT BRUTO (ANIJET ME TRI PJESË)

$$GRT = [(\text{vëllimi i trupit të qendrës} + 2 \times \text{vëllimin e trupit të jashtëm})] / 100$$

Të gjithë parametrat janë të njëjtë si trupat e anijeve me një trup të mësipërme, përveç:

$$\text{Vëllimi i trupit të qendrës} = S \times K \times L_1 \times B_1 \times D$$

$$\text{Vëllimin e trupit të jashtëm} = S \times K \times L_2 \times B_2 \times D_1$$

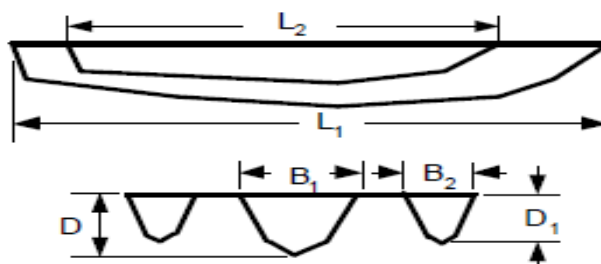
L_1 = gjatësia e trupit qendror

B_1 = gjerësia e trupit qendror

L_2 = gjatësia e trupave të jashtëm

B_2 = gjerësia e trupave të jashtëm

D_1 = thellësia e trupave të jashtëm



LLOGARITJA E PESHËS NETO

Formula e thjeshtëzuar e tonazhit për tonët neto të regjistruar për çdo anije është:

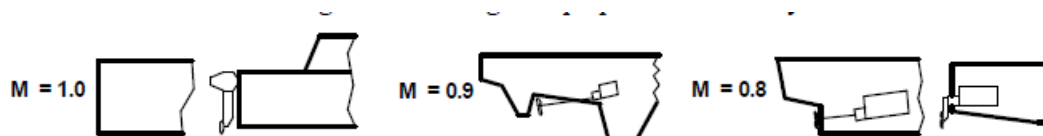
$$\text{NRT} = M \times \text{GRT}$$

Faktori makineri (**M**) është si vijon:

M = 1.0 për anijet jovetëlvizëse ose me makineri me forcë shtytëse jashtë trupit të anijes

M = 0.9 për anijet të projektuara për lundrim me vela me makineri me forcë shtytëse brenda trupit të anijes

M = 0.8 për anijet jo të projektuara për lundrim me vela me makineri me forcë shtytëse brenda trupit të anijes



UDHËZIM MBI PËRMASAT

Përdorni udhëzimet e mëposhtme për marrjen e përmasave dhe përlogaritjen e tonazheve.

a) Marrja e përmasave kryesore. Të gjitha gjatësitë dhe thellësitë duhet të maten (ose të parashikohen) në një plan vertikal mbi aksin qendror të anijes dhe gjerësia duhet të matet (ose të parashikohet) në planin vertikal të këndeve të drejta të atij aksi. Matni përmasat kryesore në këmbë dhe inç ose në numra dhjetorë ose afërsisht në një të dhjetën e një këmbe. Saktësia deri në një inç ose një të dhjetën e një këmbe është e pranueshme.

b) Rrumbullakosja e përmasave. Nëse përdoren matje më të sakta sesa një inç ose një e dhjeta e një këmbe, ndiqni procedurat për rrumbullakosjen e përmasave në shtesën A.

c) Shkurtimi i vlerave të tonazhit. Të dyja vlerat e tonazhit neto dhe bruto shkurtohen (jo rrumbullakosen) deri në vlerën e plotë të numrit. Shkurtim do të thotë heqja e të gjitha mbetjeve dhjetore që ngelin në të djathtë të pikës së numrit dhjetor, nëse ka të tilla, pa ndryshuar numrin e plotë. Në llogaritjen e peshës neto, aplikoni faktorin makineri (**M**) për regjistrimin e tonazhit bruto përpara shkurtimit. Për shembull, nëse pesha bruto është llogaritur të jetë 6.99 (para shkurtimit) dhe **M** është 0.8, pesha neto (para shkurtimit) është 5.592. Kjo na jep një peshë bruto 6 dhe peshë neto 5.

Rrumbullakosja e njësive angleze

1. Pjesët e një inçi duhet të rrumbullakosen afër gjysmës më të afërt, dhe më pas të konvertohen në të dhjetat e një këmbe nga tabela e konvertimit.

Shembull 1: 2' – 5 7/16" = 2' – 5 1/2" = 2.5 ft

Shembull 2: 2' – 5 1/2" = 2' – 6" = 2.5 ft

Shembull 3: 2' – 0 1/4" = 2' – 0" = 2.0 ft

2. Numrat dhjetorë të dhënë në të qindtat dhe të njëmijtat duhet të rrumbullakosen sa më afër një të dhjetës si në shembullin e mëposhtëm:

Shembull 1: 10.750 ft = 10.8 ft

Shembull 2: 10.349 ft = 10.3 ft

3. Standardet inxhinierike duhet të përdoren për rrumbullakosjen e numrave dhjetorë, p.sh. 0.05 duhet të rrumbullakoset deri në 0.1.

**English Fraction to Decimal Conversion Table**

Inches	Feet
$\frac{1}{2}$	0.0
1	0.1
$1 \frac{1}{2}$	0.1
2	0.2
$2 \frac{1}{2}$	0.2
3	0.3
$3 \frac{1}{2}$	0.3
4	0.3
$4 \frac{1}{2}$	0.4
5	0.4
$5 \frac{1}{2}$	0.5
6	0.5
$6 \frac{1}{2}$	0.5
7	0.6
$7 \frac{1}{2}$	0.6
8	0.7
$8 \frac{1}{2}$	0.7
9	0.8
$9 \frac{1}{2}$	0.8
10	0.8
$10 \frac{1}{2}$	0.9
11	0.9
$11 \frac{1}{2}$	1.0

Tabela e konvertimit të numrave dhjetorë

Konvertimi nga sistemi metrik në sistem anglez.

Nëse përmasat janë dhënë në sistemin metrik, duhet të përdoret faktori 0.3048 për të konvertuar metrat në këmbë (ft).

METRA/0.3048 = KËMBË(ft) Shembull: 4.58 m = 15.0 ft

CENTIMETRA/30.48 = KËMBË Shembull: 213.56 cm = 7.0 ft



URDHËR

Nr. 555, datë 1.11.2021

PËR DELEGIM KOMPETENCE

Mbështetur në nenin 102, pika 4, të Kushtetutës së Republikës së Shqipërisë; në ligjin nr. 23/2015, “Për shërbimin e jashtëm të RSH-së”; në nenet 22 e vijuese, të ligjit nr. 44/2015, “Kodi i Procedurave Administrative i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar,

URDHËROJ:

Delegimin e kompetencës së ministrit për Evropën dhe Punët e Jashtme, Sekretarit të Përgjithshëm të Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme, si vijon:

1. Nënshkrimin e autorizimeve për përfaqësimin e Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme përpara gjykatave, prokurorisë, zyrave të përmbartimit gjyqësor, në çështjet në të cilat Ministria për Evropën dhe Punët e Jashtme është palë.

2. Nënshkrimin e ankimeve, rekurseve, kundërankimeve, kundërrekurseve, të cilat ushtrohen kundër vendimeve në të cilat Ministria për Evropën dhe Punët e Jashtme ka qenë palë ndërgjyqëse.

3. Nënshkrimin e padive, kundërpadive, kërkesave për sigurim padie, kërkesave për pezullim ekzekutimi vendimi gjyqësor, të cilat ushtrohen nga Ministria për Evropën dhe Punët e Jashtme.

4. Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme nuk mund t'i nëndelegojë këto kompetenca.

5. Ngarkohet Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë për Evropën dhe Punët e Jashtme për zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR PËR EVROPËN
DHE PUNËT E JASHTME

Olta Xhaçka

VENDIM

Nr. 203, datë 4.10.2021

**MBI PAJISJEN ME CERTIFIKATË TË
GARANCISË SË ORIGINËS, PËR
PERIUDHËN KALENDARIKE 2020, PËR
IMPIANTIN E PRODHIMIT TË
ENERGJISË ELEKTRIKE “HEC BANJË”,
TË SHOQËRISË “DEVOLL
HYDROPOWER” SHA**

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të nenit 16, pika 6, të ligjit nr. 7/2017, “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme”; të nenit 7, të “Rregullores për lëshimin, transferimin dhe anulimin e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 229, datë 20.12.2019; dhe të nenit 19, pika 1, germa “a”, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë, në mbledhjen e tij të datës 4.10.2021, mbasi shqyrtoi relacionin e Drejtorisë së Licencimit, Mbikëqyrjes dhe Autorizimeve me nr. 124/1 prot., datë 30.9.2021, lidhur me “Pajisjen me certifikatë të garancisë së origjinës për impiantin e prodhimit të energjisë elektrike ‘HEC Banjë’, të shoqërisë ‘Devoll Hydropower’ sh.a.”,

konstatoi se:

- Në vijim të komunikimeve shkresore dhe së fundi me shkresën e protokolluar në ERE me nr. 882/2 prot., datë 22.9.2021, shoqëria “Devoll Hydropower” sh.a., ka kërkuar:

- pajisjen me certifikatën e garancisë së origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga “HEC Banjë” për periudhën 1.1.2020–31.12.2020;

- zgjatjen e vlefshmërisë së garancisë së origjinës për “HEC Banjë” për periudhën kalendarike 2021.

- Impianti prodhues “HEC Banjë” nuk ka pësuar ndryshime referuar kërkesave të “Rregullores për lëshimin, transferimin dhe anulimin e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”.

- Kërkesa e shoqërisë “Devoll Hydropower” sh.a. i nënshtrohet vendimarrjes së ERE-s për sasinë e energjisë elektrike të prodhuar nga “HEC Banjë”, për vitin 2020 (sasia prej 135,775 mWh).



- Sa i përket kërkesës së shoqërisë “Devoll Hydropower” sh.a., për zgjatjen e vlefshmërisë së garancisë së origjinës për “HEC Banjë”, për periudhën kalendarike 2021, duke qenë se kjo e fundit nuk ka dokumentuar shifra konkrete, në zbatim të nenit 16, pika 6, të ligjit nr. 7/2017, “Për nxitjen e përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme”, dhe të nenit 11, pika 3, të “Rregullores për lëshimin, transferimin dhe anulimin e garancive të origjinës për energjinë elektrike të prodhuar nga burimet e rinovueshme”, ERE shprehet vetëm për energjinë elektrike realisht të prodhuar nga impianti. Si e tillë, shoqëria duhet të dokumentojë në ERE sasinë faktike të energjisë elektrike për vitin 2021.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Të pajisë me certifikatë të garancisë së origjinës impiantin e prodhimit të energjisë elektrike “HEC Banjë”, të shoqërisë “Devoll Hydropower” sh.a., për një periudhë 12-mujore (1.1.2020–31.12.2020), për sasinë e prodhuar të energjisë elektrike 135,775 mWh.

2. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë shoqërinë “Devoll Hydropower” sh.a. për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohej rishikim në ERE brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrit Ahmeti

VENDIM

Nr. 204, datë 4.10.2021

MBI PËRFUNDIMIN E PROCEDURËS ADMINISTRATIVE PËR HEQJEN E LICENCËS ME NR. 248, SERIA PV14K, PËR VEPRIMTARINË E PRODHIMIT TË ENERGJISË ELEKTRIKE, DHËNË SHOQËRISË “HIDROPOWERPLANT CONSTRUCTION” SHPK, ME VENDIMIN E BORDIT TË ERE-S NR. 94, DATË 6.10.2014, TË NDRYSHUAR

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të nenit 95 dhe nenit 113, të Kodit të Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë, miratuar me ligjin nr. 44/2015; të neneve 7, 8 dhe 9, të “Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017; si dhe të nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 4.10.2021, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 124/2 prot., datë 30.9.2021, të përgatitur nga Grupi i Punës “Mbi përfundimin e procedurës administrative të nisur me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 190, datë 10.9.2021, ‘Mbi fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 248, seria PV14K, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë ‘Hidropowerplant Construction’ sh.p.k. me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 94, datë 6.10.2014, të ndryshuar”,

konstatoi se:

- Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 190, datë 10.9.2021, vendosi për fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 248, seria PV14K, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Hidropowerplant Construction” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 94, datë 6.10.2014, të ndryshuar.

- Ky vendim u mor për arsye se shoqëria “Hidropowerplant Construction” sh.p.k. nuk kishte shlyer në afat ndaj ERE-s pagesën rregullatore të vitit 2020, për licencën për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, e po ashtu nuk kishte depozituar në ERE asnjë



dokument apo argument, në lidhje me moszbatimin e këtij detyrimi.

- Me shkresën nr. 947 prot., datë 15.9.2021, shoqëria është njoftuar për vendimmarrjen si më sipër, duke i bërë me dije se ka të drejtën për t'u përgjigjur me shkrim, brenda 30 ditëve nga data e marrjes së këtij njoftimi.

- Referuar afateve të përcaktuara nga ERE, në njoftimin e dërguar për dijeni të subjektit, rezulton se shoqëria i ka shlyer detyrimet e prapambetura brenda afatit dhe nuk është më debitore ndaj ERE-s.

- Në nenin 8, të “Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017, parashikohet se: “Pas marrjes së përgjigjes me shkrim nga i licencuari, sipas parashikimeve, personat e ngarkuar që ndjekin këtë procedurë do të shqyrtojnë këtë përgjigje, brenda 30 ditëve, dhe do të përgatisin një relacion për Bordin mbi argumentet e paraqitura dhe veprimet e ndërmarra nga i licencuari, dhe do t'i propozojnë Bordit: a) të mbyllë procedurën për heqjen e licencës në rast se i licencuari dëshmon mungesën e kushteve të përcaktuara në pikat: “a”, “b”, “c”, “ç” dhe/ose “d”, të nenit 5, të kësaj rregulloreje”.

- Në nenin 95, të Kodit të Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë, parashikohet se: “Organi publik deklaron të përfunduar procedurën administrative pa një vendim përfundimtar për çështjen, kur objekti për të cilin kishte nisur procedura apo qëllimi i tij është bërë i pamundur”.

- Qëllimi i procedurës administrative, në kuptim të dispozitës së mësipërme, është bërë i pamundur për shkak të ndryshimit të rrethanave faktike dhe shlyerjes në masën 100% vlerës së debisë nga shoqëria “Hidropowerplant Construction” sh.p.k.

- Vërtetimi i shlyerjes së pagesave të prapambetura fakton ndryshimin e statusit të subjektit, të cilit i kundrejtohet masa administrative, duke rezultuar në rënien e shkakut që çoi marrjen e masës për fillimin e procedurës për heqjen e licencës.

- Në nenin 9, germa “a”, të “Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017, parashikohet se: “Me marrjen e

informacionit të detajuar me të dhënat sipas nenit 7 dhe 8, të kësaj rregulloreje, Bordi do të vendosë për: a) të mbyllë procedurën për heqjen e licencës”.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Përfundimin e procedurës administrative për heqjen e licencës nr. 248, seria PV14K, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Hidropowerplant Construction” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 94, datë 6.10.2014, të ndryshuar.

2. Shfuqizimin e vendimit të Bordit të ERE-s nr. 190, datë 10.9.2021, “Mbi fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 248, seria PV14K, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë ‘Hidropowerplant Construction’ sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 94, datë 6.10.2014, të ndryshuar”.

3. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë të licencuarin dhe palët e interesit për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohet rishikim në ERE brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrit Ahmeti

VENDIM

Nr. 205, datë 4.10.2021

**MBI PËRFUNDIMIN E PROCEDURËS
ADMINISTRATIVE PËR HEQJEN E
LICENCËS NR. 253, SERIA T14P, PËR
VEPRIMTARINË E TREGTIMIT TË
ENERGJISË ELEKTRIKE, DHËNË
SHOQËRISË “HIDROPOWERPLANT
CONSTRUCTION” SHPK, ME
VENDIMIN E BORDIT TË ERE-s NR.
102, DATË 7.11.2014, TË NDRYSHUAR**

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të nenit 95 dhe nenit 113, të Kodit të Procedurave



Administrative të Republikës së Shqipërisë, miratuar me ligjin nr. 44/2015; të neneve 7, 8 dhe 9, të “Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017; si dhe të nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 4.10.2021, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 124/2 prot., datë 30.9.2021, të përgatitur nga Grupi i Punës “Mbi përfundimin e procedurës administrative të nisur me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 190, datë 10.9.2021, ‘Mbi fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 253, seria T14P, për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë ‘Hidropowerplant Construction’ sh.p.k. me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 102, datë 7.11.2014, të ndryshuar”,

konstatoi se:

- Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 191, datë 10.9.2021, vendosi për fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 253, seria T14P, për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Hidropowerplant Construction” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 102, datë 7.11.2014, të ndryshuar.

- Ky vendim u mor për arsye se shoqëria “Hidropowerplant Construction” sh.p.k., nuk kishte shlyer në afat ndaj ERE-s pagesën rregullore të vitit 2020, për licencën për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, e po ashtu nuk kishte depozituar në ERE asnjë dokument apo argument, në lidhje me moszbatimin e këtij detyrimi.

- Me shkresën nr. 947 prot., datë 15.9.2021, shoqëria është njoftuar për vendimarrjen si më sipër, duke i bërë me dije se ka të drejtën për t'u përgjigjur me shkrim, brenda 30 ditëve nga data e marrjes së këtij njoftimi.

- Referuar afateve të përcaktuara nga ERE në njoftimin e dërguar për dijeni të subjektit, rezulton se shoqëria i ka shlyer detyrimet e prapambetura brenda afatit dhe nuk është më debitore ndaj ERE-s.

- Në nenin 8, të “Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017,

parashikohet se: “Pas marrjes së përgjigjes më shkrim nga i licencuari sipas parashikimeve, personat e ngarkuar që ndjekin këtë procedurë do të shqyrtojnë këtë përgjigje, brenda 30 ditëve, dhe do të përgatisin një relacion për Bordin mbi argumentet e paraqitura dhe veprimet e ndërmarra nga i licencuari, dhe do t'i propozojnë Bordit: a) të mbyllë procedurën për heqjen e licencës në rast se i licencuari dëshmon mungesën e kushteve të përcaktuara në pikat: “a”, “b”, “c”, “ç” dhe/ose “d”, të nenit 5, të kësaj rregulloreje”.

- Në nenin 95, të Kodit të Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë, parashikohet se: “Organi publik deklaron të përfunduar procedurën administrative pa një vendim përfundimtar për çështjen, kur objekti për të cilin kishte nisur procedura apo qëllimi i tij është bërë i pamundur”.

- Qëllimi i procedurës administrative, në kuptim të dispozitës së mësipërme, është bërë i pamundur për shkak të ndryshimit të rrethanave faktike dhe shlyerjes në masën 100% vlerës së debisë nga shoqëria “Hidropowerplant Construction” sh.p.k.

- Vërtetimi i shlyerjes së pagesave të prapambetura fakton ndryshimin e statusit të subjektit, të cilit i drejtohet masa administrative, duke rezultuar në rënien e shkakut që çoi marrjen e masës për fillimin e procedurës për heqjen e licencës.

- Në nenin 9, germa “a”, të “Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017, parashikohet se: “Me marrjen e informacionit të detajuar me të dhënat sipas nenit 7 dhe 8, të kësaj rregulloreje, Bordi do të vendosë për: a) të mbyllë procedurën për heqjen e licencës”.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Përfundimin e procedurës administrative për heqjen e licencës nr. 253, seria T14P, për veprimtarinë e tregtimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Hidropowerplant Construction” sh.p.k. me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 102, datë 7.11.2014, të ndryshuar.

2. Shfuqizimin e vendimit të Bordit të ERE-s nr. 186, datë 10.9.2021, “Mbi fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 253, seria T14P, për



veprimtarinë e tregimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë ‘Hidropowerplant Construction’ sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 102, datë 7.11.2014, të ndryshuar”.

3. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë të licencuarin dhe palët e interesit për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohet rishikim në ERE brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrir Ahmeti

VENDIM
Nr. 206, datë 4.10.2021

**MBI PËRFUNDIMIN E PROCEDURËS
ADMINISTRATIVE PËR HEQJEN E
LICENCËS NR. 7, SERIA PV03P, PËR
VEPRIMTARINË E PRODHIMIT TË
ENERGJISË ELEKTRIKE, DHËNË
SHOQËRISË “SAROLLI” SHPK, ME
VENDIMIN E BORDIT TË ERE-S NR. 15,
DATË 27.8.2003**

Në mbështetje të nenit 16, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të nenit 95 dhe nenit 113, të Kodit të Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë, miratuar me ligjin nr. 44/2015; të neneve 7, 8 dhe 9, të “Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017; si dhe të nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016; Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 4.10.2021, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 124/3 prot., datë 30.9.2021, të përgatitur nga Grupi i Punës, “Mbi përfundimin e procedurës administrative, të nisur me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 189, datë 10.9.2021, ‘Mbi fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 7, seria PV03P, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike,

dhënë shoqërisë ‘Sarolli’ sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 15, datë 27.8.2003”;

konstatoi se:

- Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 189, datë 10.9.2021, vendosi për fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 7, seria PV03P, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Sarolli” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 15, datë 27.8.2003, të ndryshuar.

- Ky vendim u mor për arsye se shoqëria “Sarolli” sh.p.k. nuk kishte shlyer në afat, ndaj ERE-s, pagesën rregullatore të vitit 2020, për licencën nr. 7, seria PV03P, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, e po ashtu nuk kishte depozituar në ERE asnjë dokument apo argument, në lidhje me moszbatimin e këtij detyrimi.

- Me shkresën nr. 950 prot., datë 15.9.2021, shoqëria është njoftuar për vendimmarrjen si më sipër, duke i bërë me dije shoqërisë se ka të drejtën për t’u përgjigjur me shkrim, brenda 30 ditëve nga data e marrjes së këtij njoftimi.

- Referuar afateve të përcaktuara nga ERE, në njoftimin e dërguar për dijeni të subjektit, rezultoi se shoqëria i ka shlyer detyrimet e prapambetura brenda afatit dhe nuk është më debitoare ndaj ERE-s.

- Në nenin 8, të “Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017, parashikohet se: “Pas marrjes së përgjigjes me shkrim nga i licencuari, sipas parashikimeve, personat e ngarkuar që ndjekin këtë procedurë do të shqyrtojnë këtë përgjigje, brenda 30 ditëve, dhe do të përgatisin një relacion për Bordin mbi argumentet e paraqitura dhe veprimet e ndërmarra nga i licencuari, dhe do t’i propozojnë Bordit: a) të mbyllë procedurën për heqjen e licencës në rast se i licencuari dëshmon mungesën e kushteve të përcaktuara në pikat: “a”, “b”, “c”, “ç” dhe/ose “d”, të nenit 5, të kësaj rregulloreje”.

- Në nenin 95, të Kodit të Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë, parashikohet se: “Organi publik deklaron të përfunduar procedurën administrative pa një vendim përfundimtar për çështjen, kur objekti për të cilin kishte nisur procedura apo qëllimi i tij është bërë i pamundur”.



- Qëllimi i procedurës administrative, në kuptim të dispozitës së mësipërme, është bërë i pamundur për shkak të ndryshimit të rrethanave faktike dhe shlyerjes në masën 100% vlerës së debisë nga shoqëria “Sarolli” sh.p.k.

- Vërtetimi i shlyerjes së pagesave të prapambetura fakton ndryshimin e statusit të subjektit të cilit i drejtohet masa administrative, duke rezultuar në rënien e shkakut që çoi marrjen e masës, për fillimin e procedurës, për heqjen e licencës.

- Në nenin 9, germa “a”, të “Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017, parashikohet se: “Me marrjen e informacionit të detajuar me të dhënat sipas nenit 7 dhe 8, të kësaj rregulloreje, Bordi do të vendosë për: a) të mbyllë procedurën për heqjen e licencës.”.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Përfundimin e procedurës administrative për heqjen e licencës nr. 7, seria PV03P, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Sarolli” sh.p.k. me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 15, datë 27.8.2003.

2. Shfuqizimin e vendimit të Bordit të ERE-s nr. 189, datë 10.9.2021, “Mbi fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 7, seria PV03P, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Sarolli” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 15, datë 27.8.2003”.

3. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë të licencuarin dhe palët e interesit për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohet rishikim në ERE brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrit Ahmeti

VENDIM Nr. 213, datë 15.10.2021

MBI PËRCAKTIMIN E ÇMIMIT TË SHITJES SË ENERGJISË ELEKTRIKE NGA FURNIZUESI I MUNDËSISË SË FUNDIT, PËR MUAJIN SHTATOR 2021

Në mbështetje të nenit 16 dhe nenit 87, pika 4, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; të “Metodologjisë së përcaktimit të çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit”, miratuar me vendimin e Bordit të Entit Rregullator të Energjisë (ERE) nr. 201, datë 4.12.2017, të ndryshuar me vendimet e Bordit nr. 144, datë 25.6.2018 dhe nr. 233, datë 20.12.2019; të nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 3.9.2016; Bordi i ERE-s, në mbledhjen e tij të datës 15.10.2021, mbasi shqyrtoi relacionin e përgatitur me nr. 133/5 prot., datë 13.10.2021, nga Drejtoria e Tarifave dhe Çmimeve, “Mbi përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit, për muajin shtator 2021”,

konstatoi se:

- Shoqëria Furnizuesi i Shërbimit Universal (FSHU sh.a.), me shkresën e saj nr. 8338 prot., datë 7.10.2021, ka paraqitur në ERE aplikimin për miratimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike, për muajin shtator 2021, për klientët e lidhur në nivelin e tensionit 35 kV, të cilët furnizohen nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit.

- Bazuar në kërkesën e FSHU sh.a., kostot administrative të Furnizuesit të Mundësisë së Fundit, për vitin 2021, janë vlerësuar sa ato të vitit 2020.

- Tarifa e përdorimit të rrjetit të transmetimit, bazuar në vendimin nr. 212, datë 15.12.2020, “Mbi lënien në fuqi të vendimit nr. 266, datë 21.12.2018, të Bordit të ERE-s, në lidhje me tarifën e shërbimit të transmetimit të energjisë elektrike për vitin 2021”, është 0.75 lekë/kWh.

- Tarifa e përdorimit të rrjetit të shpërndarjes në nivelin e tensionit 35 kV, bazuar në vendimin nr. 213, datë 15.12.2020, të Bordit të ERE-s, “Mbi shtyrjen e fuqisë juridike të vendimit të ERE-s nr. 199, datë 12.12.2019, për tarifën e përdorimit të



rrejt të shpërndarjes sipas nivelit të tensionit, për vitin 2021”, është 1.5 lekë/kWh.

- Në zbatim të “Metodologjisë së përcaktimit të çmimit të shitjes së energjisë elektrike nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit”, të rishikuar, llogaritjet e FSHU sh.a., si dhe përlllogaritjet e konsideruara nga ERE për përcaktimin e çmimit për klientët që furnizohen nga FMF-ja, për muajin shtator 2021, paraqiten në tabelën përmbledhëse si vijon:

Çmimi i FMF-së për muajin Shtator 2021				
Shtator 2021		Sipas aplikimit të FSHU sh.a.		Sipas Përlllogaritjeve të ERE
		Njësia	Çmimi	Çmimi
CBEt	Çmimi mesatar i ponderuar i blerjes në treg të parregulluar ose blerja nga prodhuesit me përparësi	Leke/kWh	20.10	20.10
Pr	<u>Kthimi për riskun i përcaktuar në përqindje për vitin (3%)</u>	<u>Leke/kWh</u>	<u>0.60</u>	<u>0.60</u>
	Çmimi mesatar i blerjes në periudhën relevante	Leke/kWh	20.70	20.70
CA	Kosto administrative të Furnizuesit të Mundësisë së Fundit	Leke/kWh	1.79	1.79
TRr	Tarifa e përdorimit të rrejt të transmetimit	Leke/kWh	0.75	0.75
TSHt	Tarifa e përdorimit të rrejt të shpërndarjes	Leke/kWh	1.50	1.50
Çmimi i energjisë = CBEt + Pr* CBEt+ TRrTSHt+CA		Leke/kWh	24.74	24.74

- Bazuar në çdo element të formulës përlllogaritëse, bazuar në të dhënat e paraqitura në aplikim, rezulton se çmimi i shitjes së energjisë elektrike të furnizuar nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit, për muajin shtator 2021, të jetë **24.74 lekë/kWh**.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Përcaktimin e çmimit të shitjes së energjisë elektrike, të furnizuar nga Furnizuesi i Mundësisë së Fundit, prej 24.74 lekë/kWh, për muajin shtator 2021.

2. Drejtoria e Tarifave dhe Çmimeve të njoftojë aplikuesin për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohet rishikim në ERE brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankimi në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrir Ahmeti

VENDIM Nr. 214, datë 15.10.2021

MBI KËRKESËN E SHOQËRISË “ELVA 2001” SHA, PËR TRANSFERIMIN E ASETEVE (VENDOSJE HIPOTEKE), NË FAVOR TË “INTESA SANPAOLO BANK ALBANIA” SHA

Në mbështetje të nenit 16, nenit 20, germa “a”, nenit 44, pika 1, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; pikës 1.3, të “Licencës për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 99, datë 17.6.2016; nenit 11, të “Rregullores së procedurave të transferimit të asetëve nga të licencuarit, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s”, nr. 119, datë 21.7.2016; nenit 53, pika 3; nenit 67 dhe neneve 91 dhe 92, të “Kodit të Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë”, miratuar me ligjin nr. 44/2015; si dhe nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit nr. 96, datë 17.6.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 15.10.2021, mbasi shqyrtoi relacionin nr. 133/2 prot., datë 13.10.2021, të përgatitur nga



Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes, “Mbi kërkesën e shoqërisë ‘Elva 2001’ sh.a., për transferimin e aseteve (vendosje hipoteke), në favor të ‘Intesa Sanpaolo Bank Albania’ sh.a.”,

konstatoi se:

- Shoqëria “Elva 2001” sh.a. është licencuar në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 217, datë 20.12.2019.

Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 173, datë 16.8.2021, filloi procedurën për shqyrtimin e kërkesës së shoqërisë “Elva 2001” sh.a. për lënien peng të aseteve të paluajtshme në favor të “Intesa Sanpaolo Bank Albania” sh.a.

- ERE iu drejtua shoqërisë “Elva 2001” sh.a. me shkresën nr. 767/6 prot., datë 23.8.2021, duke i njoftuar fillimin e procedurës dhe i kërkoi plotësimin e dokumentacionit të munguar në zbatim të vendimit të Bordit të ERE-s nr. 173, datë 16.8.2021.

- Me shkresat nr. 767/7 prot., datë 3.9.2021, dhe nr. 767/9 prot., datë 22.9.2021, shoqëria “Elva 2001” sh.a. ka depozituar në ERE dokumentacion dhe informacion.

- “Intesa San Paolo Bank” sh.a., me shkresën nr. 767/10 prot., datë 27.9.2021, në përgjigje të kërkesës së ERE-s, ka vënë në dispozicion, kontratat e hipoteke, së bashku me listën e aseteve, si pjesë integrale e këtyre kontratave.

- Nga analizimi i këtij aplikimi, rezulton se dokumentacioni, bazuar në kërkesat e parashikuara nga ERE, në “Rregulloren e procedurave të transferimit të aseteve nga të licencuarit”, është plotësuar si më poshtë:

- neni 7, pika 1, germa “a”, “b”, “c”, “d”, “e”, “f”, “g”, “h”, “T”: plotësuar;

- neni 7, pika 1, germa “j”: pa plotësuar;

- neni 7, pika 3: plotësuar;

- neni 7, pika 4: plotësuar;

- neni 7, pika 6: plotësuar;

- Për sa u përket kërkesave të nenit 7, pika 1, germa “j”, në lidhje me listën e aseteve të transferuara më herët nga shoqëria, nëse ka pasur të tilla, ky është një dokument i rëndësishëm për këtë vendimarrje, pasi ERE nuk mund të miratojë transferimin e aseteve (vendosjen e hipoteke), në rast se i licencuari nuk bën më dije nëse këto asete janë vendosur më parë si mjete për garantimin e detyrimeve të tij ndaj të tretëve. Duke

qenë se shoqëria ka plotësuar pjesën tjetër të dokumentacionit, dhe në zbatim të parashikimeve të përcaktuara në nenin 67, të Kodit të Procedurave Administrative, u pa e arsyeshme që të shtyhet me 30 ditë vendimarrja e Bordit të ERE-s, me qëllim që t’i jepet mundësia shoqërisë që të plotësojë këtë dokument.

- Po ashtu, do të kërkohet informacioni përkatës në lidhje me diferencën e konsiderueshme mes principalit të kredive dhe vlerës së aseteve të paluajtshme, mbi të cilat do të vendoset hipoteka.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Të shtyjë me 30 (tridhjetë) ditë vendimarrjen mbi kërkesën e shoqërisë “Elva 2001” sh.a., për transferimin e aseteve (vendosje hipoteke), në favor të “Intesa San Paolo Bank” sh.a.

2. Brenda 20 (njëzet ditëve) ditëve nga marrja e vendimit, shoqëria “Elva 2001” sh.a. të depozitojë në ERE:

a) listën e transferimeve të kryera më herët, nëse ka pasur.

b) informacion përkatës në lidhje me diferencën e konsiderueshme mes principalit të kredive dhe vlerës së aseteve të paluajtshme, mbi të cilat do të vendoset hipoteka.

3. Drejtoria e Licencimit, Autorizimeve dhe Mbikëqyrjes të njoftojë shoqërinë “Elva 2001” për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrit Ahmeti



VENDIM

Nr. 215, datë 15.10.2021

**MBI PËRFUNDIMIN E PROCEDURËS
ADMINISTRATIVE PËR HEQJEN E
LICENCËS ME NR. 129, SERIA PV11K,
PËR VEPRIMTARINË E PRODHIMIT
TË ENERGJISË ELEKTRIKE, DHËNË
SHOQËRISË “SELISHTE” SHPK, ME
VENDIMIN E BORDIT TË ERE-s NR. 60,
DATË 22.6.2011**

Në mbështetje të nenit 16 dhe nenit 42, pika 2, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar; nenit 95 dhe nenit 113, të Kodit të Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë, miratuar me ligjin nr. 44/2015; nenit 7, 8 dhe 9, të Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017; si dhe të nenit 15, të “Rregullores për organizimin, funksionimin dhe procedurat e ERE-s”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 96, datë 17.6.2016, Bordi i Entit Rregullator të Energjisë (ERE), në mbledhjen e tij të datës 15.10.2021, mbasi shqyrtoi relacionin me nr. 133/3 prot., datë 13.10.2021, të përgatitur nga grupi i punës “Mbi përfundimin e procedurës administrative të nisur me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 188, datë 10.9.2021, “Mbi fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 129, seria PV11K, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Selishte” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 60, datë 22.6.2011, konstatoi se:

- Bordi i ERE-s, me vendimin nr. 188, datë 10.9.2021, vendosi fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 129, seria PV11K, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Selishte” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 60, datë 22.6.2011.

- Ky vendim u mor për arsye se shoqëria “Selishte” sh.p.k. nuk kishte shlyer në afat ndaj ERE-s pagesën rregullatore të vitit 2020 për licencën në veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, e po ashtu nuk kishte depozituar në ERE asnjë dokument apo argument, në lidhje me moszbatimin e këtij detyrimi.

- Me shkresën nr. 949 prot., datë 15.9.2021, shoqëria është njoftuar për vendimarrjen si më

sipër, duke i bërë me dije se ka të drejtën për t’u përgjigjur me shkrim brenda 30 ditëve nga data e marrjes së këtij njoftimi.

- Bazuar në gjendjen e llogarisë bankare të ERE-s (*statement*), rezulton se kjo debi është shlyer në datën 11.10.2021. Referuar afateve të përcaktuara nga ERE në njoftimin e dërguar për dijeni të subjektit, rezulton se shoqëria i ka shlyer detyrimet e prapambetura brenda afatit dhe nuk është më debitore ndaj ERE-s.

- Në referim të nenit 42, pika 2, të ligjit nr. 43/2015, “Për sektorin e energjisë elektrike”, të ndryshuar, në nenin 8, të “Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë 18.4.2017, parashikohet, se: “Pas marrjes së përgjigjes më shkrim nga i licencuari, sipas parashikimeve, personat e ngarkuar që ndjekin këtë procedurë, do të shqyrtojnë këtë përgjigje brenda 30 ditëve dhe do të përgatitin një relacion për Bordin mbi argumentet e paraqitura dhe veprimet e ndërmarra nga i licencuari dhe do t’i propozojnë Bordit:

a) të mbyllë procedurën për heqjen e licencës në rast se i licencuari dëshmon mungesën e kushteve të përcaktuara në pikat “a”, “b”, “c”, “ç” dhe/ose “d”, të nenit 5, të kësaj rregulloreje.”

- Në nenin 95, të Kodit të Procedurave Administrative të Republikës së Shqipërisë, parashikohet, se: “Organi publik deklaron të përfunduar procedurën administrative pa një vendim përfundimtar për çështjen, kur objekti për të cilin kishte nisur procedura apo qëllimi i tij është bërë i pamundur.”

- Qëllimi i procedurës administrative, në kuptim të dispozitës së mësipërme është bërë i pamundur, për shkak të ndryshimit të rrethanave faktike dhe shlyerjes në masën 100% vlerës së debisë nga shoqëria “Selishte” sh.p.k.

- Vërtetimi i shlyerjes së pagesave të prapambetura fakton ndryshimin e statusit të subjektit të cilit i kundrejtohet masa administrative, duke rezultuar në rënien e shkakut që çoi marrjen e masës për fillimin e procedurës për heqjen e licencës.

- Në nenin 9, germa “a”, të “Rregullores për procedurat e heqjes së licencave në sektorin e energjisë elektrike dhe të gazit natyror”, miratuar me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 58, datë



18.4.2017, parashikohet, se: “Me marrjen e informacionit të detajuar me të dhënat sipas nenit 7 dhe 8, të kësaj rregulloreje, Bordi do të vendosë, për:

a) të mbyllë procedurën për heqjen e licencës.”.

Për gjithë sa më sipër, Bordi i ERE-s

VENDOSI:

1. Përfundimin e procedurës administrative për heqjen e licencës nr. 129, seria PV11K, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Selishte” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 60, datë 22.6.2011.

2. Shfuqizimin e vendimit të Bordit të ERE-s nr. 188, datë 10.9.2021, “Mbi fillimin e procedurës për heqjen e licencës nr. 129, seria PV11K, për veprimtarinë e prodhimit të energjisë elektrike, dhënë shoqërisë “Selishte” sh.p.k., me vendimin e Bordit të ERE-s nr. 60, datë 22.6.2011.

3. Grupi i punës të njoftojë shoqërinë “Selishte” sh.p.k. për vendimin e Bordit të ERE-s.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

Për këtë vendim mund të kërkohej rishikim në ERE, brenda 7 ditëve kalendarike, si dhe mund të bëhet ankim në Gjykatën Administrative Tiranë, brenda 30 ditëve kalendarike nga dita e publikimit në Fletoren Zyrtare.

Ky vendim botohet në Fletoren Zyrtare.

KRYETAR
Petrit Ahmeti

KËRKESË
Nr. 4190/2, datë 2.11.2021

PËR SHPRONËSIM PUBLIK

Ministria e Brendshme shpall kërkesën për shpronësim për interes publik të pasurive të paluajtshme, pronë private, që preken nga realizimi i projektit “Rikonstruksion i rrugës ‘Baki Kotherja’”, Bashkia Elbasan.

Subjekti kërkues është Bashkia Elbasan. Me anë të këtij publikimi kërkojmë të vëmë në dijeni personat të cilët preken nga ky shpronësim, që konsiston në masën e vlerësimit të llogaritur në bazë të vendimit nr. 138, datë 23.3.2000, të Këshillit të Ministrave, “Për kriteret teknike të vlerësimit dhe të përlogaritjes së masës së shpërblimit të pasurive që shpronësohen, të pasurive që zhvlerësohen dhe të të drejtave të personave të tretë, për interes publik”, të ndryshuar, për pronarët sipas listës emërore bashkëlidhur.

Pronarët do të likuidohen për efekt shpronësimi, me paraqitjen e dokumenteve të rregullta të pronësisë, pas daljes së vendimit të Këshillit të Ministrave, që do të miratojë kërkesën për shpronësim. Vlera totale e shpronësimit është 17 257 472 (shtatëmbëdhjetë milionë e dyqind e pesëdhjetë e shtatë mijë e katërqind e shtatëdhjetë e dy) lekë.

ZËVENDËSMINISTËR I BRENDSHËM
Romina Kuko

LISTA E PRONAVE DHE E PRONARËVE QË DO TË SHPRONËSOHEN PËR REALIZIMIN E PROJEKTTIT “RIKONSTRUKSION I RRUGËS ‘BAKI KOTHERJA’”, BASHKIA ELBASAN

Nr	Emri Mbiemri (Pronari që shpronësohet)	Zona Kadastrale	Lloji i pasurisë	Numri i pasurisë	Sipërfaqja e prekur/m ²	Çmimi / lekë/m ²	Vlera e përgjithshme e shpronësimit	Konfirmuar
1	Agron Hysen Tabaku Muharrem Kadri Tabaku Ismete Kadri Tabaku Mereme Kadri Tabaku Sali Kadri Tabaku Ikbal Kadri Tabaku Kadri Mygri Tabaku	8525	"tokë truall"	14/388	7539.50	14192	15 703 448	ASHK
2	Aferdita Ibrahim Musmuça	8525	"tokë truall"	14/402	135	14192	1 554 024	ASHK
	Shuma						17 257 472	

**KORRIGJIM GABIMI MATERIAL**

Në ligjin nr. 65/2021, “Për disa ndryshime dhe shtesa në ligjin nr. 10 304, datë 15.7.2010, ‘Për sektorin minerar në Republikën e Shqipërisë’, të ndryshuar”, botuar në Fletoren Zyrtare nr. 107, datë 6 korrik 2021, bëhet ndreqja e gabimit material në nenin 17, duke e riformuluar si më poshtë:

“Neni 17

Në nenin 27, pika 2, shkronja “a”, fjalët “3 muaj” zëvendësohen me fjalët “6 muaj kalendarikë”; dhe fjalët “tremujorit përkatës” zëvendësohen me fjalët “gjashtëmujorit përkatës kalendarik.”.

KORRIGJIM GABIMI MATERIAL

Në ligjin nr. 73/2021, “Për hedhjen në treg dhe mbikëqyrjen e artikujve piroteknikë”, botuar në Fletoren Zyrtare nr. 107, datë 6 korrik 2021, bëhet ndreqja e gabimit material në shkronjat “b” dhe “c”, të nenit 19, dhe në shtojcën II të ligjit si më poshtë:

Nga moduli F, korrigjohet dhe bëhet moduli G.

Nga moduli G, korrigjohet dhe bëhet moduli H.

*Shënim: Ky dokument është gjeneruar dhe vulosur me anë
të një procedure automatike nga një sistem elektronik
(Qendra e Botimeve Zyrtare)*

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

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2021

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

Çmimi 232 lekë