LIGJ
Nr.9852, datë 26.12.2007

PËR ADERIMIN E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË NË MEMORANDUMIN E MIRËKUPTIMIT "PËR KONTROLLIN SHTETËROR PORTUAL" DHE NDRYSHIMIN E PËRSHTATUR MË 9 MAJ 2002

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

KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

VENDOSI:

Neni 1

Republika e Shqipërisë aderon në Memorandumin e mirëkuptimit "Për kontrollin shtetëror portual" dhe ndryshimin e përshtatur më 9 maj 2002, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji.

Neni 2

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

Shpallur me dekretin nr.5578, datë 17.1.2008 të Presidentit të Republikës së Shqipërisë, Bamir Topi

MEMORANDUM I MIRËKUPTIMIT
MBI KONTROLLIN SHTETËROR PORTUAL

Autoritetet Detare të:
Belgjikës
Kanadasë[1]
Kroacisë[2]
Danimarkës
Finlandës
Francës
Gjermanisë
Greqisë
Islandës[3]
Irlandës
Italisë
Holandës
Norvegjisë
Polonisë[4]
Portugalisë
Federatës Ruse[5]

[1] Autoritetet Detare të Kanadasë, aderuar në memorandumin e 3 majit 1994; Për Autoritetet Detare të Kanadasë, memorandumi ka hyrë në fuqi më 3 maj 1994.

[2] Autoritetet Detare të Kroacisë, aderuar në memorandum në 8 nëntor 1996; për Autoritetet Detare të Kroacisë memorandumi ka hyrë në fuqi më 1 janar 1997.

[3] Autoritetet Detare të Islandës, aderuar në memorandum në 11 maj 2000; për Autoritetet Detare të Islandës memorandumi ka hyrë në fuqi më 1 korrik 2000.

[4] Autoritetet Detare të Polonisë, aderuar në memorandum në 27 nëntor 1991; për Autoritetet Detare të Polonisë memorandumi ka hyrë në fuqi më 1 janar 1992.

[5] Autoritetet Detare të Federatës Ruse, aderuar në memorandum në 10 nëntor 1995; për Autoritetet Detare të Federatës Ruse memorandumi ka hyrë në fuqi më 1 janar 1996 .

Memorandumi i mirëkuptimit mbi Kontrollin Shtetëror Portual duke përfshirë amendamentin e 25-të, miratuar më 9 maj 2002

Spanjës
Suedisë

Mbretërisë së Bashkuar të Britanisë së Madhe dhe Irlandës së Veriut, këtu më poshtë referuar si "Autoritetet":

mbështetur në deklaratën e adoptuar në datën 2 dhjetor 1980 nga Konferenca Rajonale e Europës mbi Sigurinë Detare, e cila theksoi nevojën e rritjes së sigurisë detare dhe mbrojtjes së ambientit detar dhe rëndësinë e përmirësimit të kushteve të punës dhe jetesës në bordin e anijeve;

duke theksuar me vlerësim progresin e arritur në këto fusha nga Organizata Ndërkombëtare Detare dhe Organizata Ndërkombëtare e Punës;

duke theksuar, gjithashtu kontributin e Bashkimit Europian për arritjen e objektivave të lartpërmendura;

duke pasur parasysh që përgjegjësinë kryesore për zbatimin efektiv të standardeve të vendosura në instrumentet ndërkombëtare mbeten mbi autoritetet e Shtetit, flamurin e të cilit mban anija;

duke njohur, megjithatë, që veprimi efektiv nga portet e shteteve kërkojnë që të parandalojnë operimin e anijeve;

duke njohur, gjithashtu nevojën e shmangies së konkurrencës ndërmjet porteve;

të bindura për nevojën, për këto qëllime, të një sistemi të përmirësuar dhe të harmonizuar të Kontrollit Shtetëror Portual dhe të forcimit të bashkëpunimit dhe shkëmbimit të informacionit;

kanë arritur mirëkuptimin që vijon:

Seksioni 1
Detyrimet

1.1 Çdo Autoritet do t'i japë fuqi parashikimeve të memorandumit dhe anekseve të tij, të cilët janë pjesë integrale e memorandumit.

1.2 Secili Autoritet do të mbajë një sistem efektiv të Kontrollit Shtetëror Portual, me qëllimin e sigurimit, pa asnjë diskriminim të flamurit, që anijet e huaja tregtare, që prekin një port të Shtetit të tyre, ose të ankoruara në një port të tillë, përmbushin standardet e vendosura në instrumentet e rëndësishme, siç përcaktohen në nenin 2. Secili Autoritet mundet, gjithashtu të ushtrojë kontrolle mbi anijet e instalimeve larg bregut.

1.3 Secili Autoritet do të arrijë një shumë totale të inspektimeve që i korrespondon 25% të numrit mesatar të anijeve të huaja tregtare, këtu më poshtë të quajtura "anije", të cilat hyjnë në portet e Shtetit të saj gjatë tri viteve të fundit kalendarike për të cilat statistikat janë të vlefshme.

1.4 Secili Autoritet do të konsultohet, kooperojë dhe shkëmbejë informacion me Autoritetet e tjera, me qëllim të zbatimit të qëllimeve të memorandumit.

1.5 Secili Autoritet ose çdo institucion tjetër, sipas rastit, do të krijojë procedurat përkatëse për shërbimin e pilotimit dhe autoritetin portual, duke njoftuar menjëherë Autoritetin kompetent të portit shtet, kurdoherë që ata mësojnë gjatë kohës së detyrave normale, që ka mangësi, të cilat mund të paragjykojnë sigurinë e anijes ose të cilat mund të shfaqin një kërcënim për dëmtimin e ambientit detar.

Seksioni 2
Instrumentet e rëndësishme

2.1 Për qëllime të memorandumit "Instrumente të rëndësishme" janë instrumentet që vijojnë:

1. Konventa Ndërkombëtare e vijave të ngarkesës, 1966 (LOAD LINES 66);
2. Protokolli i vitit 1988 në lidhje me Konventën Ndërkombëtare të vijave të Ngarkesës, 1966 (LL PROT 88);
3. Konventa Ndërkombëtare e sigurisë së jetës në det, 1974 (SOLAS 74);
4. Protokolli i vitit 1978 lidhur me Konventën Ndërkombëtare të sigurimit të jetës në det, 1974 (SOLAS PROT 78);

(data e hyrjes ne fuqi: 22 korrik 2003).

5. Protokolli i vitit 1988 lidhur me Konventën Ndërkombëtare të sigurimit të jetës në det, 1974, 1974 (SOLAS PROT 88);

6. Konventa Ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes në det nga anijet, 1973, modifikuar nga protokolli i vitit 1978 lidhur me këtë (MARPOL 73/78);

7. Konventa Ndërkombëtare mbi standardet e trajnimit, kualifikimit dhe vrojtimit për detarët, 1978 (STCW 78);

8. Konventa Ndërkombëtare për rregullat e parandalimit të përplasjeve në det, 1972 (COLREG 72);

9. Konventa Ndërkombëtare mbi përmasat e tonazhit të anijeve, 1969 (TONNAGE 69);

10. Konventa e transportit detar tregtar (Standardet minimale) 1976 (Konventa e ILO-s nr.147) (ILO 147);

11. Protokolli i vitit 1996 i Konventës "Për transportin detar tregtar" (Standardet minimale), 1976 (Konventa e ILO-s, nr.147) (ILO147 PROT 96);

12. Konventa Ndërkombëtare "Mbi përgjegjësinë civile për dëmet e ndotjes nga karburanti", 1992, memorandumi i mirëkuptimit i Parisit mbi kontrollin shtetëror portual përfshirë amendamentin 25 të adoptuar në 9 maj 2002 (data e hyrjes në fuqi 22 korrik 2003.

2.2 Për sa i përket ILO-s 147 dhe ILO protokoll 1996, secili Autoritet do të zbatojë procedurat e referuara në nenin 7 të aneksit 1 për zbatimin e publikimit të ILO-s, inspektimi i kushteve të punës në bordin e anijeve: "Udhëzime për procedurat".

2.3 Secili Autoritet do të zbatojë këto konventa të rëndësishme të cila janë në fuqi dhe në të cilat shteti është Palë. Në rastin e amendimeve ndaj një instrumenti të rëndësishëm, secili Autoritet do të zbatojë këtë amendamente të cilat janë në fuqi dhe të cilat Shteti i ka pranuar. Një instrument i amenduar do të konsiderohet më vonë që është "instrument i rëndësishëm" për këtë Autoritet.

2.4 Gjatë zbatimit të një instrumenti të rëndësishëm, Autoritetet do të sigurohen që nuk i jepet më trajtim i favorizuar ndaj anijeve jopalë ose anijeve poshtë madhësisë së Konventës. Autoritetet do të zbatojnë si rrjedhim procedurat e specifikuara në nenin 3 të aneksit 1.

Seksioni 3

Procedurat e inspektimit, rinovimit dhe bllokimit

3.1 Gjatë kryerjes së detyrave të tyre, Autoritetet do të kryejnë inspektime të cilat do të konsistojnë në një vizitë në bordin e anijes, me qëllim të kontrollit të certifikatave dhe dokumenteve si referohen në nenin 2 të aneksit 1. Për më tepër, Autoritetet do të kënaqin veten e tyre që ekuipazhi dhe kushtet e përgjithshme të anijes, duke përfshirë lokalin e makinës dhe qëndrimit dhe duke përfshirë kushtet higjienike në përgjithësi, përmbushin rregullat dhe standardet ndërkombëtare.

Në mungesë të certifikatave ose dokumenteve të vlefshme ose nëse ka hapësirë të qartë për të besuar që kushtet e një anijeje ose pajisjeve të saj, ose ekuipazhit të saj, nuk përmbushin në thelb kërkesat e instrumenteve të rëndësishme, mund të ndërmerret një inspektim më i detajuar, siç referohet në seksionin 5 të aneksit 1. Shembuj të fakteve të qarta jepen në seksionin 4 të aneksit 1.

Autoritetet do të përfshijnë kontrollin për përputhjen me kërkesat operacionale në bord në inspektimet e tyre.

3.2 Autoritetet do të sigurohen që një inspektim, në përputhje me parashikimet e seksionit 3.1, është kryer në çdo anije për inspektimin e zmadhuar, me një faktor qëllimi më të madh se 50 në sistemin SIReNaC të informimit, me kusht që të përfundojë në një periudhë së paku prej një muaji prej inspektimit të fundit të kryer në rajonin e memorandumit.

3.3 Një anije e përfshirë në një nga kategoritë e seksionit 8.2 të aneksit 1, është përgjegjëse në një nga: inspektimet e zgjeruara, pas një periudhe prej dymbëdhjetë muajsh nga inspektimi i fundit i kryer në një port brenda rajonit të memorandumit.

Nëse një anije e tillë është zgjidhur për inspektim në përputhje me seksionit 3.6, duhet kryhet një inspektim i zgjeruar. Megjithatë, mund të kryhet një inspektim i zgjeruar në periudhën ndërmjet dy inspektimeve të zgjeruara.

Autoritetet do të sigurohen që një inspektim i zgjeruar është kryer në një anije për të cilën inspektimi është treguar si i detyrueshëm nga sistemi SIReNaC në portin e tij të parë pas një periudhe prej 12 muajsh nga inspektimi i fundit i zgjeruar.

3.4 Në rastet ku për arsye operacionale, një Autoritet është i pa mundur të kryejë një inspektim ose një inspektim të zgjeruar, siç referohet në seksionet 3.2 dhe 3.3 përkatësisht, Autoriteti do të njoftojë pa vonesë sistemin SIReNaC që një inspektim i tillë nuk u krye.

3.5 Asgjë në këto procedura nuk do të interpretohet si kufizim i fuqive të Autoriteteve për të marrë masa brenda juridiksionit, lidhur me çdo çështje të lidhur me instrumentet përkatëse.

3.6 Gjatë zgjedhjes për inspektime të anijeve përveç se atyre të referuara në seksionet 3.2 dhe 3.3, Autoritetet do të përcaktojnë rregullin e prioriteteve mbi bazat e kritereve të treguara në seksionin 1 të aneksit 1.

3.7 Autoritetet do të kërkojnë të shmangin inspektimet e anijeve të cilat janë inspektuar nga secili prej Autoritet tjetër në periudhën e mëparshme prej gjashtë muajsh, përveç se kur kanë fakte të qarta për inspektim. frekuenca e inspektimeve nuk zbatohet ndaj anijeve të referuara në 3.6 dhe 3.2, raste në të cilat Autoritetet do të kërkojnë kënaqësinë kurdoherë që atyre u duket e përshtatshme.

3.8 Inspektimet do të kryhen nga personat me kualifikimin përkatës, të autorizuar për këtë qëllim nga Autoritetet e interesuara dhe që veprojnë nën përgjegjësinë e tij, duke pasur parasysh në veçanti aneksin 7. Kur ekspertiza profesionale e kërkuar nuk mund të jepet nga Autoritetet, Nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual i këtij Autoriteti mund të ndihmohet nga çdo person me ekspertizën e kërkuar. Nëpunësit e Kontrollit Shtetëror Portual dhe personat që ndihmojnë ata nuk do të kenë interesa komerciale, si në inspektimet në portin ose në inspektimin e anijeve, dhe as nuk do të punësohen ose kryejnë punë në emër të organizatave ndërqeveritare, të cilat lëshojnë certifikata statutore dhe klasifikuese ose kryejnë kontrollet e nevojshme për lëshimin e këtyre certifikatave ndaj anijeve.

Secili nëpunës i Kontrollit Portual Shtetëror do të mbajë një dokument personal në formën e kartës së identitetit të lëshuar nga Autoriteti i tij, në përputhje me legjislacionin kombëtar, që tregon se nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual është i autorizuar të kryejë inspektimet.

3.9.1 Secili Autoritet do të përpiqet të sigurojë rinovimet e të gjitha defekteve të zbuluara. Me kushtin që janë bërë të gjitha përpjekjet e mundshme për rinovimin e defekteve, përveç atyre të referuara në pikën 3.10.1, anija mund të lejohet që të vazhdojë lundrimin në një port ku secila nga defekte të tilla mund të riparohen.

3.9.2 Në rrethana të jashtëzakonshme, ku si rezultat i kontrollit fillestar dhe inspektimeve më të detajuara, gjendja e përgjithshme e anijes dhe pajisjeve të saj, duke marrë në konsideratë, gjithashtu kushtet e ekuipazhit dhe jetesës së tyre, të cilat janë gjendur nën standardet, Autoriteti mund të pezullojë një inspektim. Pezullimi i inspektimit mund të vazhdojë derisa palët respektive të kenë marrë masat e nevojshme për t'u siguruar që anija është në përputhje me kërkesat e instrumenteve përkatëse. Përpara pezullimit të një inspektimi, Autoriteti duhet të ketë shënuar defektet e dallueshme në rajonet e vendosura në 9.3.3 dhe 9.3.4 të aneksit 1, përkatësisht.

Në rastet kur anija është e bllokuar dhe është kryer një inspektim, Autoriteti sa më shpejt të jetë e mundur do të njoftojë palët përgjegjëse. Njoftimi do të përfshijë informacione për bllokimin. Për më tepër, ai do të deklarojë që inspektimi është pezulluar derisa Autoriteti të jetë informuar që anija përputhet me kërkesat më thelbësore.

3.10.1 Në rastin e defekteve të cilat janë qartë të rrezikshme ndaj sigurinë, shëndetit ose ambientit, Autoriteti, me përjashtim sa parashikohet në 3.11, do të sigurojë që rreziku të jetë eliminuar përpara se anija të lejohet për lundrim në det. Për këtë qëllim do të ndërmerren veprimet përkatëse, të cilat mund të përfshijnë bllokimin e anijes ose një ndalim formal të një anijeje për të vazhduar operimin, si rezultat i rregullimit të defekteve të cilat, individualisht ose së bashku, do ta bënin vazhdimin e operimit, të rrezikshëm.

3.10.2 Në rastin e bllokimit, Autoriteti menjëherë do të njoftojë (Administratën e Shtetit të Flamurit) me shkrim e cila përfshin raportin e inspektimit. Në mënyrë të ngjashme, organizatat e njohura të cilat kanë lëshuar certifikatat e klasit ose certifikatat e rëndësishme në emër të Administratës Shtetërore të Flamurit, do të njoftohen kur është e përshtatshme. Palët e mësipërme do të njoftohen, gjithashtu me shkrim për lirimin e bllokimit.

3.10.3 Kur hapësira për një bllokim është si rezultat i një dëmi aksidental të vuajtur gjatë udhëtimit të anijes në një port ose gjatë operacioneve të ngarkesës, nuk do të lëshohet asnjë urdhër bllokimi, me kusht që:

1. vëmendja e duhur i është kushtuar kërkesave të përmbajtura në rregullat I/11(c) të SOLAS 74 lidhur me njoftimin e Administratave të Shtetit të Flamurit, survejorit të emëruar ose organizatës së njohur, përgjegjëse për lëshimin e certifikatave përkatëse;
2. përpara hyrjes në një port ose menjëherë pas një dëmi që ka ndodhur, kapiteni i anijes ose pronari do t'i parashtrojë tek Autoriteti i Kontrollit Portual Shtetëror detaje mbi rrethanat e aksidentit dhe dëmin e vuajtur dhe informacionin rreth njoftimit të kërkuar nga Administrata e Shtetit Flamur;
3. veprimet ndërmjetëse përkatëse, sipas kërkesave të Autoritetit, janë ndërmarrë nga anija, dhe
4. Autoriteti ka siguruar, pasi të jetë njoftuar për plotësimin e veprimeve të ndërmjetme, defekte të

cilat janë qartë të rrezikshme ndaj sigurisë, shëndetit ose ambientit që janë plotësuar.

3.10.4 Në rastin e mungesës së certifikatës IMS, zbatohen procedurat që vijojnë:

1. Kur nga inspektimi zbulohet se kopja e dokumentit të përputhjes ose certifikata e menaxhimit të sigurisë, lëshuar në përputhje me Kodin Ndërkombëtar të Menaxhimit të Sigurisë për operimin e sigurtë të anijeve dhe për parandalimin e ndotjeve (Kodi ISM), mungon në bordin e anijes ndaj të cilës zbatohet Kodi ISM në datën e inspektimit, Autoriteti do të sigurohet që anija është bllokuar.

2. Pa marrë parasysh mungesën e dokumentacionit të referuar në 3.10.4.1, nëse inspektimi nuk gjen defekte të tjera që autorizojnë bllokimin, Autoriteti mund të heqë urdhrin e bllokimit, me qëllim të evitimit e mbingarkesës në port. Kurdoherë që merret një vendim i tillë, Autoriteti menjëherë do të informojë të gjithë Autoritetet e tjera.

3. Autoritetet do të marrin të gjitha masat e nevojshme për t'u siguruar se të gjitha anijet e autorizuara të lenë një port të shtetit të tyre, sipas rrethanave të referuara në 3.10.4.2, do t'i refuzohet hyrja në çdo port brenda shteteve, autoritetet e të cilëve janë firmosëse të memorandumit, me përjashtim në situatave e referuara në 3.12.3, derisa pronari ose operatori i anijes ka demonstruar, për kënaqësinë e Autoritetit në të cilin u urdhërua bllokimi, që anija ka certifikata të vlefshme të lëshuara në përputhje me kodin ISM.

3.10.5 Masat e refuzimit të hyrjes në lidhje me disa anije

1. Autoritetet do të sigurohen që një anijeje të njërës nga kategoritë e aneksit 3, seksioni A, i është refuzuar hyrja në çdo port brenda rajonit të memorandumit, me përjashtim të situatave të përshkruara në seksionin 3.12.3. Kur nuk ka një pikë kontakti duhet të njoftohet përfaqësia diplomatike më e afërt.

- ose kur mban flamurin e një shteti që shfaqet në listën e zezë, si publikohet në raportin vjetor të MOU, dhe që është bllokuar më shumë se dy herë gjatë periudhës prej 24 muaj në portet brenda rajonit të memorandumit;

- ose kur mban flamurin e shtetit të përshkruar si "rrezik shumë i lartë" ose "rrezik i lartë" në listën e zezë si publikohet në raportin vjetor të MOU, dhe ka qenë e bllokuar më shumë se një herë gjatë periudhës prej 36 muajsh në portet brenda rajonit të memorandumit.

Refuzimi i hyrjes do të hyjë në fuqi menjëherë pasi anija të jetë e autorizuar të largohet nga një port ku ka qenë objekt i bllokimit të dytë ose të tretë, përkatësisht.

2. Për qëllimet e paragrafit 1, Autoritetet do të përmbushin procedurat e paraqitura në aneksin 3, seksioni B.

3.11 Kur defektet të cilat shkaktuan bllokimin si referohet në 3.10.1 nuk mund të riparohen në portin e inspektimit, Autoriteti mund të lejojë anijen në fjalë deri në kantierin detar më të afërt të vlefshëm, si zgjidhet nga kapiteni dhe Autoriteti, me kusht që konditat e përcaktuara nga autoriteti kompetent i shtetit të flamurit dhe të rëna dakord nga Autoriteti janë përmbushur. Kondita të tilla, të cilat mund të përfshijnë shkarkimin e ngarkesës dhe ose riparimit të përkohshëm, do të sigurojnë që anija të mund të vazhdojë pa asnjë rrezik me sigurinë dhe shëndetin e udhëtarëve ose ekuipazhit, ose rrezikun ndaj anijeve të tjera, apo pa qenë një kërcënim i dëmshëm ndaj ambientit detar.

Kur një vendim për të dërguar një anije në riparim merret si rezultat i mungesës së përputhjes me rezolutën A.744(18) ose në lidhje me dokumentet e anijes apo për sa i përket defekteve dhe mangësive strukturore të anijes. Autoriteti mund të kërkojë që dimensionet e nevojshme të gjerësisë janë kryer në portin e bllokimit përpara se anija të lejohet për lundrim.

Nëse anija është bllokuar sepse nuk është pajisur me një sistem regjistrimi të të dhënave të funksionimit të udhëtimit. Kur përdorimi i tij është i detyrueshëm dhe kjo mangësi nuk mundet qartë të rinovohet në portin e bllokimit, autoriteti kompetent mund të lejojë anijen që të vazhdojë në portin më të afërt përkatës ku ajo mund të riparohet ose kërkohet që mangësia të rinovohet brenda 30 ditëve.

Në rrethana të tilla, Autoriteti do të njoftojë autoritetet kompetente të rajonit ku porti tjetër i ardhshëm i prekjes së anijes është vendosur, palët e përmendura në 3.10.2 dhe çdo autoritet tjetër përkatës. Njoftimi ndaj autoriteteve do të përfshijë raportin përfundimtar të inspektimit dhe vendin dhe kohën e llogaritur të mbërritjes. Njoftim plotësues bëhet me mjete të sistemit SIReNaC. Autoriteti që merr njoftim të tillë do të njoftojë Autoritetin e veprimit të ndërmarrë.

3.12.1 Autoritetet do të marrin masa për t'u siguruar që:

1. anijet e referuara në 3.10.1 ose 3.11 të cilat vazhdojnë në det pa plotësuar konditat e përcaktuara nga Autoriteti në portin e inspektimit; ose

2. anijeve të referuara në 3.11 të cilat refuzojnë të zbatojnë kërkesat që zbatohen të instrumenteve përkatëse duke mos kontaktuar me kantierin e riparimit;

3. do t'u refuzohet hyrja në çdo port brenda Shteteve, Autoritetet e të cilëve janë firmosëse të memorandumit, derisa pronari ose operatori ka provuar me fakte, sipas kënaqësisë së autoritetit, kur një

anije gjendet me defekte, që anija përmbush komplet të gjitha kërkesat e zbatueshme të instrumenteve përkatëse.

3.12.2 Në rrethanat e referuara në 3.12.1.1, Autoriteti ku anija u gjet me defekt, do të alarmojë menjëherë të gjithë autoritetet e tjera.

Në rrethanat e referuara në 3.12.1.2, Autoriteti në shtetin e të cilit shtrihet kantieri detar, menjëherë do të verë në alarm të gjitha autoritetet e tjera.

Përpara se të bëjë shënime, Autoriteti mund të kërkojë konsultime me Administratën e Shtetit të Flamurit të anijes në fjalë.

3.12.3 Pa marrë parasysh parashikimet e 3.12.1, hyrja në një port specifik mund të lejohet nga autoritetet përkatëse të këtij kontrolli shtetëror, në rastin e një force madhore ose duke përmbushur konsideratat e sigurisë ose në reduktimin, ose minimizimin e ndotjes, me kusht që të merren masat e duhura për të kënaqur autoritetet kompetente, nga një shtet i tillë janë zbatuar nga pronari, operatori ose kapiteni i anijes për masat për sigurimin e hyrjes.

3.13 Parashikimet e pikave 3.10.2 dhe 3.11 janë pa paragjykuar kërkesat e instrumenteve përkatëse ose procedurave të vendosura nga organizatat ndërkombëtare lidhur me procedurat e njoftimit dhe raportimit që lidhen me procedurat e Kontrollit Shtetëror Portual.

3.14 Autoritetet do të sigurohen që, pas përfundimit të inspektimit, kapiteni i anijes të pajiset me një raport inspektimi, ku jepen rezultatet e inspektimit në detaje për çdo veprim të marrë.

3.15 Në rast se çdo inspektim i referuar në pikën 3.1 konfirmon ose zbulon defekte lidhur me kërkesat ndaj një instrumenti përkatës që garanton bllokimin e një anijeje, të gjitha kostot për sa i përket inspektimeve në çdo periudhë normale llogaritjeje, do të mbulohen nga pronari ose operatori i anijes apo nga përfaqësuesi i tij në Kontrollin Shtetëror Portual.

Të gjitha kostot për inspektimet e bëra nga Autoritetet sipas parashikimeve të 3.12.1 do t'i ngarkohen pronarit ose operatorit të anijes. Bllokimi nuk do të hiqet deri sa të bëhet pagesa e plotë ose të jetë dhënë një garanci e mjaftueshme për rimbursimin e kostove.

3.16 Pronari ose operatori i një anijeje ose përfaqësuesi i tij në një shtet të interesuar do të ketë të drejtën e apelimit kundër vendimit të bllokimit ose refuzimit të hyrjes të marrë nga Autoriteti i atij Shteti. Një aplikim nuk do të shkaktojë pezullimin e bllokimit ose refuzimit të hyrjes. Autoriteti do të njoftojë si duhet kapitenin e anijes për të drejtën e apelimit.

3.17 Secili autoritet do të marrë masat e nevojshme, me qëllim që sigurimi i informacionit të dhënë në aneksin 5 mbi anijet e inspektuara dhe anijet e bllokuara, është publikuar minimumi çdo muaj.

3.18 Kur ushtrojnë kontroll sipas memorandumit, Autoritetet do të bëjnë të gjitha përpjekjet e mundshme për të shmangur bllokime që nuk duhen ose vonojnë anijen. Asgjë në memorandum do të ndikojë në të drejtat e krijuara nga parashikimet e instrumenteve përkatëse lidhur me kompensimin për bllokim që nuk duhet, ose vonesë. Në çdo rrethanë të vonesës ose bllokimit që nuk duhet, barra e provës bie mbi pronarin ose operatorin e anijes.

Seksioni 4
Parashikimet për informacionin

4.1 Secili Autoritet do të raportojë mbi inspektimet e tij sipas memorandumit dhe rezultatet e tij, në përputhje me procedurat e përshkruara në aneksin 4.

4.2 Informacionet e parashikuara në përputhje me paragrafin e mësipërm mund të bëhen të vlefshme për publikim në formë të printuar ose me mjete elektronike, me qëllim që të ndihmojnë Autoritetet me publikimet e përmendura në seksionin 3.17, si dhe për qëllime të tjera në përputhje me vendimet e Komitetit të përmendura në seksionin 6.

4.3 DSI, i përmendur në aneksin 4 dhe sekretariati, i përmendur në seksionin 6.4, mund të lehtësojnë publikimin e të dhënave duke parashikuar të dhëna në çdo formë elektronike dhe printuar që rrjedh e pandryshuar nga sistemi i informacionit i përmendur në aneksin 4.

4.4 Kur të dhëna për inspektimin ose bllokimin përmbajnë informacion lidhur me persona privatë, Autoritetet veprojnë që të sigurojnë mbrojtjen e të drejtës së këtyre personave, në përputhje me ligjet kombëtare, dhe rregullat dhe ligjet ndërkombëtare. Kjo mbrojtje megjithatë, nuk do të parandalojë publikimin e kompanisë së anijeve të inspektuar ose publikimin e emrave të çarteruesve të përfshirë.

Seksioni 5
Thyerjet gjatë operimit

Autoritetet me kërkesën e një Autoriteti tjetër, do të përpiqen që të sigurojnë fakte lidhur me thyerjet e dyshuara të kërkesave në çështjet e operimit të rregullit 10 të COLREG 72 dhe MARPOL 73/78. Në rastet e thyerjeve të dyshuara që përfshijnë shkarkimin e substancave të dëmshme, një Autoritet, me kërkesën e një Autoriteti tjetër, do të vizitojë anijen e dyshuar në port për thyerje të tilla të dyshuara me qëllimin e marrjes së informacionit dhe kur duhet të marrë mostra të një gjoja ndotësi. Parashikimi i procedurave për investigim ndaj thyersve për shkarkim janë dhënë në listën e aneksit 2.

Seksioni 6
Organizimi

6.1 Nga Komisioni i Komunitetit Europian dhe secili përfaqësues i secilit Autoritet do të krijohet një Komision. Një vrojtues i Organizatës Ndërkombëtare Detare dhe Organizatës Ndërkombëtare të Punës do të ftohet të marrë pjesë në punën e Komisionit.

6.2 Komisioni do të mblidhet një herë në vit dhe në kohë të tjera të tilla, si ai mund të vendosë.

6.3 Komisioni do të:

1. kryejë detyra specifike të ngarkuara atij nga memorandumi;

2. nxisë me të gjitha mjetet e nevojshme, duke përfshirë seminare për nëpunësit e Kontrollit Shtetëror Portual, harmonizimin e procedurave dhe praktikave që lidhen me inspektimin, ratifikimin, bllokimin dhe zbatimin e 2.4;

3. zhvillojë dhe rishikojë udhëzimet dhe procedurat për kryerjen e inspektimeve sipas memorandumit;

4. zhvillojë dhe shikojë procedurat për shkëmbimin e procedurave;

5. mbajë në rishikim çështje të tjera që lidhen me operimin dhe efektivitetin e memorandumit.

6.4 krijohet një sekretariat nga Ministria e Transportit, Punëve Publike dhe Menaxhimit të Ujërave të Holandës dhe do të ketë zyrat e tij në Hagë.

6.5 Sekretariati, duke vepruar nën udhëzimet e Komisionit dhe brenda kufijve të burimeve që janë të vlefshme ndaj tij, do të:

1. përgatisë mbledhje, qarkullojë letrat dhe parashikojë ndihmë të tillë, si mund të kërkohet, për të bërë të aftë Komisionin të kryejë detyrat e tij;

2. lehtësojë shkëmbimin e informacionit, kryejë procedurat e paraqitura në aneksin 4 dhe përgatisë raporte që mund të jenë të nevojshme për qëllime të memorandumit;

3. kryejë punë të tjera të tilla që mund të jenë të nevojshme për të siguruar operimin efektiv të memorandumit.

Seksioni 7
Amendamentet

7.1 Çdo autoritet mund të propozojë amendamente ndaj memorandumit.

7.2 Në rastet e një amendamenti të propozuar ndaj seksioneve të memorandumit, procedurat që vijojnë do të zbatohen:

1. amendamenti i propozuar do t'i parashtrohet nëpërmjet sekretariatit për t'u marrë në konsideratë nga Komisioni;

2. amendamentet do të adoptohen nga maxhoranca prej dy të tretash të përfaqësuesve të Autoriteteve që janë të pranishëm dhe votojnë në Komision. Nëse adoptohet kështu një amendament, do t'i komunikohet nga sekretariati tek Autoritetet për pranim;

3. një amendament do të quhet se është pranuar ose në fundin e periudhës prej gjashtë muajsh pas adoptimit nga përfaqësuesit e Autoriteteve në Komision ose në fund të çdo periudhe tjetër të ndryshme, të vendosur unanimisht nga përfaqësuesit e Autoriteteve të Komisionit në kohën e adaptimit, përveç se brenda një periudhe përkatëse, që një kundërshtim është komunikuar nga një Autoritet;

4. një amendament do të hyjë në fuqi 60 ditë pasi ai të jetë pranuar ose në fundin e çdo periudhe të përcaktuar unanimisht nga përfaqësuesit e Autoriteteve të Komisionit.

7.3 Në rastin e një amendamenti të propozuar ndaj anekseve të memorandumit, procedurat që vijojnë do të zbatohen:

1. amendamenti i propozuar do t'i parashtrohet nëpërmjet sekretariatit për t'u marrë në konsideratë nga Autoritetet;

2. amendamenti do të quhet i pranuar në fund të periudhës prej tre muajsh nga data në të cilën ai është komunikuar nga sekretariati, përveçse kur një Autoritet kërkon me shkrim që një amendament duhet

të merret në konsideratë nga Komisioni. Në rastin e tjera, procedurat e specifikuara në 7.2 do të zbatohen;

3. amendamenti do të hyjë në fuqi 60 ditë pasi ai të jetë pranuar ose në fund të një periudhe tjetër të ndryshme të përcaktuar unanimisht nga Autoritetet.

Seksioni 8

8.1 Memorandumi nuk paragjykon asnjë të drejtë dhe detyrim sipas çdo marrëveshjeje ndërkombëtare.

8.2 Një autoritet detar i një shteti bregdetar europian dhe një shteti bregdetar të basenit të Atlantikut Verior nga Amerika e Veriut në Europë, të cilët përmbushin kriteret e specifikuara në aneksin 6, mundet të bashkohen në memorandum me pëlqimin e të gjithë Autoriteteve që marrin pjesë në memorandum.

8.3 Kur memorandumi hyn në fuqi, ai do të mbulojë "Memorandumin e mirëkuptimit ndërmjet disa autoriteteve detare mbi mbajtjen e standardeve në anijet tregtare", firmosur në Hagë, më 2 mars 1978.

8.4 Memorandumi do të hyjë në fuqi më 1 korrik 1982.

8.5 Versionet e tekstit anglisht dhe frëngjisht të memorandumit janë autentikisht të barabartë.

Firmosur në Paris në gjuhët anglisht dhe frëngjisht, këtë ditë të gjashtë të janarit njëmijë e nëntëqind e tetëdhjetë e dy.

PROCEDURAT E KONTROLLIT SHTETËROR PORTUAL

Përmbajtja

Seksioni 1 Prioriteti i inspektimeve
Seksioni 2 Ekzaminimi i certifikatave dhe dokumenteve
Seksioni 3 Heqja e trajtimit të favorizuar
3.1 Anijet e shteteve jopalë
3.2 Anijet poshtë madhësisë së Konventës
Seksioni 4 Shembuj "për fakte të qarta" për më shumë inspektime të detajuara ose të zgjeruara
Seksioni 5 Inspektime më shumë të detajuara
5.1 Të përgjithshme
5.2 Procedurat për inspektimin e kërkesave strukturore dhe pajisjeve të anijes
5.3 Larja e naftës bruto
5.4 Operacionet e shkarkimit, pastrimit dhe paralarjes sipas aneksit II të MARPOL 73/78
5.5 Procedurat për kontrollin e kërkesave operacionale
Seksioni 6 Ekuipazhimi
6.1 Hyrje
6.2 Kontrolli ekuipazhimit
6.3 Kontrolli sipas parashikimeve të STCW 78
Seksioni 7 Konventa e transportit detar (Standardet minimale), 1976 (ILO 147) dhe protokolli IMO-s 1996
Seksioni 8 Inspektimi i zgjeruar për disa anije
8.1 Parashikime të përgjithshme për inspektime të zgjeruara
8.2 Anijet e udhëtarëve në shërbime të rregullta
8.3 Kategoritë e anijeve që janë objekt i inspektimeve të zgjeruara
8.4 Procedurat jo të detyrueshme për inspektimin e zgjeruar të disa kategorive të anijeve.
Seksioni 9 Ratifikimi dhe bllokimi
9.1 Parimet që udhëheqin ratifikimin e mangësive defekteve ose bllokimin e anijes
9.2 Bllokimi lidhur me standardet minimale dhe certifikimin
9.3 Procedurat për bllokimin e anijes të të gjitha madhësive

Seksioni 1

Prioriteti i inspektimeve

1.1 Pa marrë parasysh vlerën e faktorit të shënuar, si referohet në seksionin 1.2, anijet që vijojnë do të konsiderohen sikur marrin prioritetet për inspektim:

1. Anijet që raportohen nga pilotët ose autoritetet portuale në përputhje me seksionin 1.5 të memorandumit;

2. Anijet që transportojnë mallra të rrezikshme ose ndotëse, të cilat nuk kanë dhënë të gjithë informacionin lidhur me detajet e anijes, lëvizjen e anijes dhe lidhur me mallrat e rrezikshme ose ndotëse që janë marrë në Autoritetet kompetente të portit dhe shtetit bregdetar;

3. Anijet të cilat kanë qenë objekt i një raporti ose njoftimi nga një Autoritet tjetër;

4. Anijet të cilat kanë qenë objekt i një raporti ose ankese nga kapiteni, një anëtar i ekuipazhit ose çdo person ose organizate me interesa legjitime në operimin e sigurtë të ekuipazhit, gjësë së gjallë në bordin e anijes ose parandalimin e ndotjes, përveç rasteve kur Autoritetet e interesuara e konsiderojnë raportin ose ankesën që në manifest nuk gjenden; identitetin e personave që bëjnë raportin ose ankesën nuk duhet t'i drejtohet ndaj kapitenit ose pronarit të anijes në fjalë;

5. Anijet të cilat kanë qenë:

- të përfshira në një përplasje, rënie në cekinë ose thyerje gjatë rrugës së tyre për në port;
- të akuzuara në një thyerje të supozuar të parashikimeve mbi shkarkimin e materialeve të rrezikshme ose influencuese;
- manovrimi në një mënyrë të gabuar ose të pasigurtë kur masat e lundrimit të adoptuara nga IMO ose praktikave dhe procedurave të navigimit nuk janë ndjekur; ose
- ndryshe është operuar në mënyrë të tillë, që të paraqes një rrezik për personat, pronën ose ambientin.

6. Anijet të cilat kanë qenë të dyshuara ose përjashtuar nga klasa e tyre për arsye të sigurisë gjatë periudhës gjashtëmujore që ka kaluar.

1.2 Në përcaktimin e radhës së prioriteteve për inspektimin e anijes, Autoriteti duhet të marrë në konsideratë radhën e treguar nga faktori i shenjës i dhënë në sistemin e informimit SIReNaC. Elementet që vijojnë janë të rëndësishëm për faktorin e shenjës:

1. Anijet që vizitojnë një port të një shteti, Autoriteti i të cilit është firmosës i memorandumit, për herë të parë ose pas në mungesë prej 12 muajsh ose më shumë. Në mungesë të të dhënave të duhura për këtë qëllim, Autoritetet do t'u referohen të dhënave SIReNaC të vlefshme dhe inspektimin e atyre anijeve të cilat nuk janë regjistruar në SIReNaC pas hyrjes në fuqi të data basen më 1 janar 1993;

2. Anijet që nuk janë inspektuar nga asnjë autoritet brenda 6 muajve që kanë kaluar.

3. Anijet, certifikatat statutore të cilave mbi konstruksionin dhe pajisjet, të lëshuara në përputhje me Konventat, dhe certifikatat e klasifikimit, kanë qenë lëshuar nga një organizatë e cila nuk është e njohur nga Autoriteti;

4. Anijet që mbajnë flamurin e një shteti që jepet në listën e zezë si publikohet në raportin vjetor të MOU;

5. Anijet që kanë qenë lejuar nga autoritetet për të lënë portin e Shtetit të tyre në disa rrethana:

a) defektet që duhen riparuar përpara nisjes;

b) defektet që duhen riparuar në portin e ardhshëm;

c) defektet që duhen riparuar brenda 14 ditëve;

d) defektet për të cilat konditat të tjera janë specifikuar;

e) nëse veprimi përkatës ndaj anijes është ndërmarr dhe të gjitha defektet janë riparuar;

6. Anijet për të cilat defektet janë regjistruar gjatë një inspektimi të mëparshëm, në përputhje me numrin e defekteve;

7. Anijet të cilat janë bllokuar në portin e mëparshëm;

8. Anijet që mbajnë flamurin e një jopalë ndaj instrumenteve të rëndësishme;

9. Anijet me një shkallë klase mangësie mbi mesataren;

10. Anijet në një kategori të referuar në seksionin 8 të këtij aneksi;

11. Anijet e tjera mbi 13 vjet të vjetra.

Seksioni 2

Ekzaminimet e certifikatave dhe dokumenteve

Në inspektimin fillestar, nëpunës i kontrollit shtetëror portual, si minimum dhe në zgjerim të zbatueshmërisë do të ekzaminojnë dokumentet që vijojnë:

1. Certifikatën e përmasave të tonazhit (1969);

2. Certifikatën e sigurisë së anijeve pasagjere;

3. Certifikatën e konstruksionit të sigurisë së anijeve të ngarkesës;

4. Certifikatën e pajisjeve të sigurisë së anijeve të ngarkesës;

5. Certifikatën e sigurisë së radios për anijet e ngarkesës;

6. Certifikatën e përjashtimit dhe çdo listë të ngarkesave (sipas SOLAS II-2/53.1.3);

7. Certifikatën e sigurisë për anijet e ngarkesës;
8. Dokumenti i përputhjes (SOLAS 74, rregulli II-2/54);
9. Lista e mallrave të rrezikshme speciale ose manifeti apo plani i ngarkimit të detajuar;
10. Certifikatën ndërkombëtare e aftësisë për transportimin e gazeve të lëngëta rifuxho, një nga të cilat është duhur;
11. Certifikatën ndërkombëtare e aftësisë për transportin e kimikateve të rrezikshme rifuxho ose certifikata e aftësisë për transportin e kimikateve të rrezikshme, një nga të cilat është e nevojshme;
12. Certifikatën ndërkombëtare e parandalimit të ndotjes me karburant;
13. Certifikatën ndërkombëtare për parandalimin e ndotjes për transportin e materialeve helmuese rifuxho;
14. Certifikatën ndërkombëtare e vijës së ngarkesave (1966);
15. Certifikatën ndërkombëtare e përjashtimit të vijës së ngarkesave;
16. Libri i regjistrimit të karburantit, pjesa I dhe II;
17. Planin e emergjencës së ndotjes me karburant në bordin e anijes;
18. Libri i regjistrimit të ngarkesave;
19. Dokumentin i ekuipazhit minimal të sigurtë;
20. Certifikatat e lëshuara në përputhje me Konventën STCW;
21. Certifikatat mjekësore (shih Konventën ILO nr.73);
22. Tabelën e rregullimeve të punës në bordin e anijes (shih Konventën IMO nr.180 dhe STCW 95)
23. Regjistrimin e orëve të punës së detarëve ose pushimit (shih Konventën ILO nr.180);
24. Informacionin për stabilitetin;
25. Kopjen e dokumentit të përputhjes me certifikatën e menaxhimit të sigurtë, lëshuar në përputhje me kodin ndërkombëtar të menaxhimit për operimin e sigurtë të anijeve dhe parandalimin e ndotjes;
26. Certifikatën për sa i përket fortësisë së skafit të anijes dhe instalimeve të anijes, të lëshuara nga shoqëria e klasifikimit në fjalë (vetëm të kërkojnë se anija mban klasën e saj me një shoqëri klasifikimi);

27. Skedarët e raportimit të inspektimit (në rastet e transportuesve rifuxho dhe cisternave të karburantit);
28. Për anijet e udhëtarëve ro-ro, informacione mbi shkallën A/A maksimale;
29. Dokumentin e autorizimit për transportin e grurit;
30. Certifikatën për qëllime speciale të sigurisë të anijes;
31. Certifikatën e sigurisë për anije me shpejtësi të mëdha dhe leja për të operuar anije me shpejtësi të mëdha;
32. Certifikatën për sigurinë e njësive të lëvizshme shpuese në det;
33. Për cisternat e karburantit, regjistrimin i shkarkimit të karburanteve dhe sistemi i kontrollit e monitorimit për udhëtimin e fundit me balast;
34. Listën muster, planin e kontrollit të zjarrit dhe për anijet e pasagjerëve, një plan dëmtimi kontrolli, një sistem vendimi mbështetës për kapitenin (plani i printuar i emergjencës);
35. Ditari i anijes në lidhje me regjistrimin e testeve dhe shpimeve dhe regjistrimin e inspektimeve të mirëmbajtjes së pajisjeve dhe shpëtimit dhe rregullimeve;
36. Raportin e inspektimeve të Kontrollit Portual Shtetëror të fundit;
37. Manualin e sigurimit të ngarkesës;
38. Për anijet e udhëtarëve, listën e kufizimeve operacionale;
39. Për anijet e udhëtarëve, planin e bashkëpunimit me shërbimet e SAR;
40. Librin e transportit rifuxho;
41. Planin e ngarkim shkarkimit për transportuesit rifuxho;
42. Planin e menaxhimit të mbeturinave;
43. Librin e regjistrimit të mbeturinave;
44. Certifikatën e sigurimit ose të sigurimeve të tjera financiare për sa i përket përgjegjësisë civile për dëmin e ndotjes me karburant.

Seksioni 3
Heqja e trajtimit të favorizuar

3.1 Anijet e jopalëve

Anijet e ngarkuara për të mbajtur flamurin e një Shteti i cili nuk është Palë ndaj një instrumenti të rëndësishëm dhe si rrjedhim nuk parashikohen me certifikata dhe kështu nuk parashikohen për certifikatat e paraqitura si dëshmi *prima facie* të kushteve të kënaqshme në bord, ose të pajisur me anëtar të ekuipazhit të cilët nuk mbajnë një certifikatë të vlefshme të STCW, do të marrin më shumë detajime ose, respektivisht, inspektime të zgjeruara. Nëpunësit e Kontrollit Shtetëror Portual kur bëjnë inspektime të tilla do të ndjekin procedura të njëjta si parashikohet për anijet ndaj të cilave, kërkohet zbatimi i instrumenteve më të rëndësishme. Nëse anija ose ekuipazhi ka ndonjë formë alternative të certifikatës, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual, kur bën këtë inspektim, për kushtet e anijeve të tilla, pajisjeve të tyre dhe certifikata e ekuipazhit si dhe standardet minimale të ekuipazhimit për Shtetin Flamur duhet të jenë kompatibël me qëllimin e parashikimeve të instrumenteve kryesore, përndryshe anija duhet të jetë objekt i kufizimeve të tilla të nevojshme për të fituar një nivel të krahasueshëm të sigurisë dhe mbrojtjes të ambientit detar.

3.2 Anijet më poshtë se madhësia e Konventës.

3.2.1 Në vazhdim të instrumenteve kryesore kur nuk është e zbatueshme ndaj një anijeje me madhësi më poshtë se madhësia e Konventës, detyra e nëpunësit të Kontrollit Shtetëror Portual do të jetë të vlerësojë nëse anija është në standarde të pranueshme përsa i përket sigurisë, shëndetit ose ambientit. Në bërjen e këtij vlerësimi, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të ketë në konsideratë faktorë të tillë si gjatësinë dhe natyrën e lundrimit të parashikuar ose shërbimit, madhësinë dhe tipin e anijes, pajisjet e parashikuara dhe natyrën e ngarkesës.

3.2.2 Në ushtrimin e funksioneve të tilla nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të udhëhiqet nga çdo certifikatë dhe dokumente të tilla të lëshuara nga ose në emër të Administratës së Shtetit të Flamurit. Nëpunësi i Kontrolli Shtetëror Portual, në dritën e certifikatave dhe dokumenteve të tilla, si dhe sipas impresionit të përgjithshëm të anijes, do të përdorë gjykimin e tij profesional për të vendosur lidhur me çfarë anije do të inspektohet më tej. Kur zhvillon një inspektim të mëtejshëm nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual, në vazhdim të atyre të nevojshme, do të tregojë vëmendje ndaj çështjeve të paraqitura në 3.2.3 të këtij aneksi. Lista e kërkuar nuk konsiderohet përfundimtare por nënkupton që t'i japë shpjegim çështjeve më të rëndësishme.

3.2.3 Çështjet e rëndësisë së përgjithshme

3.2.3.1 Çështjet e lidhura me kushtet e caktimit të vijave të ngarkesës:

1. Integriteti i hermeticitetit të kohës (ose hermeticiteti ndaj ujit sipas rastit) i kuvertave të ekspozuara:
2. pajisjet e grykave të hambarëve dhe atyre mbyllëse;
3. mbylljeve të motit në hapësirat e hapura dhe mbi strukturë;
4. rregullimet për shfryrjen;
5. daljet anësore;
6. ventilatorët dhe tubacionet e ajrit;
7. informacioni i stabilitetit.

3.2.3.2 Çështje të tjera lidhur me sigurinë e jetës në det:

1. pajisjet e shpëtimit të jetës;
2. pajisjet e luftës kundër zjarrit;
3. kushtet e përgjithshme strukturore (p.sh. skafi, kuverta, grykat e hambarëve etj.);
4. makineria kryesore dhe instalimet elektrike;
5. pajisjet navigacionale duke përfshirë dhe instalimet e radios.

3.2.3.3 Çështjet lidhur me parandalimin e ndotjes nga anijet:

1. mjetet për kontrollin e shkarkimit të karburanteve dhe përzierjeve të karburanteve p.sh. pajisjet e seperimit të ujërave me karburant ose filtrimit, ose mjete të tjera ekuivalente (tanket) për tërheqjen e karburanteve, përzierjeve të karburantit, mbeturinave të karburantit;
2. mjete për disponimin e karburanteve, përzierjeve të karburanteve ose mbeturinave të karburanteve;
3. prezencën e karburantit në sentinat e makinerisë;
4. mjetet për mbledhjen , magazinimin dhe disponimin e plehrave.

3.2.4 Në rastin e mangësive të cilat konsiderohen të rrezikshme për sigurinë, shëndetin ose ambientin, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të ndërmarrë veprime, të cilat mund të përfshijnë bllokimin si mund të jetë e nevojshme, duke pasur parasysh faktorët e përmendur në 3.2.1 të këtij aneksi, për tu siguruar nëse të metat janë riparuar ose nëse kjo anije, nëse lejohet të vazhdojë në një port tjetër, nuk paraqet një rrezik për sigurinë, shëndetin ose ambientin.

Seksioni 4

Shembuj të "fakteve të qarta" për më shumë se një inspektim të detajuar

Gjatë zbatimit të 3.1 të memorandumit "fakte të qarta", të cilat garantojnë një inspektim më të detajuar përfshijnë sa më poshtë:

1. anija është identifikuar si një rast prioritar për inspektim, sipas seksionit 1.1 dhe seksionit 1.2.3, 1.2.4, 1.2.5b, 1.2.5.c, dhe 1.2.8 të këtij aneksi;

2. gjatë ekzaminimit të certifikatave dhe dokumenteve të referuara në seksionin 2 të këtij aneksi, mossaktësia është përcaktuar ose dokumentet nuk janë mbajtur si duhet ose përmirësuar;

3. tregues që anëtarë të rëndësishëm të ekuipazhit janë të paaftë për të komunikuar si duhet me njëri-tjetrin ose me persona të tjerë në bord, ose që anija është e pamundur të komunikojë me autoritetet me bazë në breg ose në gjuhën e zakonshme, ose në gjuhën e këtyre autoriteteve;

4. evidenca e ngarkesës dhe operimeve të tjera nuk janë drejtuar me siguri ose në përputhje me udhëzimet e IMO-s;

5. gabimet e kapitenit të një cisterne karburanti për të paraqitur shënimet e sistemit të monitorimit dhe kontrollit të shkarkimit të karburantit për udhëtimin e fundit me balast;

6. mungesa e një liste të anijes së përmirësuar ose të anëtarëve të ekuipazhit që nuk kanë kujdes për detyrat e tyre në rastin e ngjarjeve të zjarrit ose një urdhri të abandonimit të anijes;

7. dhënia e alarmeve falso të rrezikut duke mos u shoqëruar me procedurat e duhura të anulimit;

8. mungesa e pajisjeve kryesore ose rregullimeve të kërkuara nga Konventa;

9. evidenca nga pamja e përgjithshme të nëpunësit të Kontrollit Shtetëror Portual dhe vrojtimet që mungesat dhe mangësitë serioze në skaf dhe strukturë ekzistojnë që mund të çojnë në rrezik integritetin hermetik të kohës ose hermeticitetin ndaj ujit, si dhe strukturës së anijes;

10. kushtet josanitare të zmadhuara në bordin e anijes;

11. informacion ose evidenca që kapiteni ose ekuipazhi nuk është familjarizuar me operimet thelbësore në bordin e anijes lidhur me sigurinë e anijeve ose parandalimin e ndotjes, ose operime të tilla që nuk janë ndërmarrë;

12. mungesa e tabelës së rregullimeve të punës në bordin e anijes ose regjistrimet e orëve të punës, ose pushimit të detarëve (shiko ILO 180).

Seksioni 5
Inspektime më të detajuara

5.1 Të përgjithshme

5.1.1 Në mungesë të certifikatave ose dokumenteve të vlefshme ose pas krijimit të fakteve të qarta. Nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual:

1. do të udhëheqë një inspektim më të detajuar në zonën (zonat) ku janë krijuar fakte të qarta;

2. do të ndërmarrë një inspektim më të detajuar në zona të tjera si zakonisht; dhe

3. do të përfshijë kontroll të mëtejshëm me kërkesat operacionale në bord.

5.1.2 Në ushtrimin e një inspektimi më të detajuar, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të marrë në konsideratë:

1. parashikimet e këtij seksioni;

2. parashikimet e Kodit Ndërkombëtar Detar për Mallrat e Rrezikshme;

3. parashikimet e seksioneve 6 dhe 7 të këtij aneksi, respektivisht.

5.2 Procedurat për inspektimin e strukturës së anijeve dhe kërkesat e pajisjeve për strukturën.

5.2.1 Impresioni i nëpunësit të Kontrollit Shtetëror Portual të mirëmbajtjes së skafit dhe gjendjes së përgjithshme në kuvertë, kushtet e çështjeve të tilla si rruga e trapit, hekurave të mbajtjes, mbulesat e tubacioneve dhe zonat e korrozionit ose që kërkojnë influencimin e vendimeve të nëpunësit të Kontrollit Shtetëror Portual, përsa i përket nëse është e nevojshme për të bërë ekzaminimet e mundshme të strukturës ndaj anijes mbi ujë.

Zonat më të rëndësishme të korrozionit ose dëmtimi, ose që kërkohet, ose që duhet të vendoset ndonjë shenjë në kuvertë, ose skaf që ndikon në lundrueshmërinë ose fortësinë për të ngarkuar ngarkesa lokale, mund të justifikojnë bllokimin. Mund të jetë e nevojshme për pjesët nën ujore të anijes që të kontrollohen. Në marrjen e një vendimi, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të ketë vëmendje në lundrueshmërinë, dhe jo në moshën e anijes, duke bërë një lejueshmëri për amortizimin mbi ato të lejueshme minimale. Dëmet që nuk prekin lundrueshmërinë nuk do të përbëjnë një fakt për gjykimin se një anije duhet të bllokohet, as kur dëmi është përkohësisht, por riparuar efektivisht për një udhëtim ndaj një porti për riparime të përhershëm. Megjithatë, në këtë vlerësim të efektit të dëmit, nëpunësi i Kontrollit

Shtetëror Portual duhet të ketë parasysh në pozicionin e dhomave të ekuipazhit dhe nëse dëmi prek thelbësisht banimin e tij.

5.2.2 Nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do t'i kushtojë vëmendje të veçantë integritetit strukturor dhe lundrueshmërisë të çisternave të karburantit ose atyre rifuxho (Rezoluta IMO A.744(18) si amendohet).

5.2.3 Vlerësimi nëpunësit të Kontrollit Shtetëror Portual për sigurinë e strukturës të këtyre anijeve do të bazohet në skedarin e raportit të survejimit të mbajtur në bordin e anijes. Ky skedar duhet të përmbajë raportet e survejimeve strukturore, raportet e vlerësimit të kushteve (përkthyer në anglisht dhe vërtetuar nga Administrata e Flamurit Shtet), raportet e dimensioneve dhe të një dokumenti planizimi të survejuar.

5.2.4 Nëse skedari i raportit të survejimit kërkon një inspektim më të detajuar të strukturës së anijes ose në qoftë se një raport i tillë nuk është kryer, vëmendje e veçantë do t'i jepet nga nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual, përkatësisht në strukturën e skafit, sistemin e tubacioneve, në kalimet e tankeve të ngarkesës ose hambarëve, konferdameve, tubacioneve të tunelit, hapësirave brenda hapësirave të ngarkesave dhe balasteve.

5.2.5 Për transportuesit rifuxho, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të inspektojë strukturën kryesore të hambarëve për çdo riparim të dukshëm të paautorizuar. Kur është e aplikueshme, për transportuesit rifuxho nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të verifikojë që libri i transportit rifuxho është i vërtetuar, se çdo kufizim i imponuar në transportin e mallrave rifuxho të forta është regjistruar në libër, se trekëndëshi i ngarkesës së transportit rifuxho është vazhdimisht i shënuar dhe që alarmi i nivelit të ujit në hambarët e ngarkesës është i montuar.

Hapësirat e makinerisë

5.2.6 Nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të vlerësoj kushtet e makinerisë dhe të pajisjeve elektrike të instaluara të tilla që ato janë të afta për të dhënë energji të mjaftueshme të pandërprerë për lëvizjen dhe për shërbimet ndihmëse.

5.2.7 Gjatë inspektimit të hapësirave të makinerisë, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të krijojë një pamje të standardeve të mirëmbajtjes. Kabllove të valvolave të mbylljes së shpejtë të shkëputura ose të nyjeve jooperative të zgjeruara ose të mekanizmave të makinës, valvolave që mungojnë për timonin me dorë, evidencën e avujve kronikë, rrjedhjeve të ujit ose karburantit, kapakëve të tankeve dhe sentinave të pista, ose korrozionit të zmadhuar të bazës së makinës dalin nga organizimi i pakënaqshëm i sistemit të mirëmbajtjes. Një numër i madh i riparimeve të përkohshme, duke përfshirë tubacione dhe kutitë e çimentos, do të tregojnë nevojën e bërjes së riparimeve të përhershme.

5.2.8 Ndërsa nuk është e mundur për të përcaktuar kushtet e makinerisë pa kryerjen e një prove, mangësitë e përgjithshme, të tilla si shenjat e rrjedhjes së pompave, xhamat e pista të xhamave tregues, valvolave të ndryshkura, pajisjet jooperative dhe të shkëputura të sigurisë dhe kontrollit, evidenca e operimit të përsëritur brezit të zhurmës ose valvolave të kollodokut, funksioni i keq ose joopertiv i pajisjeve automatike dhe sistemeve të alarmit, ose rrjedhjeve të rezervuarëve të kaldajave, do të kërkojnë inspektim të ditarit të lokalit të makinerisë dhe investigim në shënimet e aksidenteve dhe avarive të makinerisë dhe një kërkesë për kryerjen e testimit të makinerisë.

5.2.9 Nëse një gjenerator elektrik është jashtë përdorimit, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të investigojë nëse ka energji për të përballuar shërbimet thelbësore dhe emergjente dhe duhet të kryejë teste.

5.2.10 Në se evidenca e neglizhencave bëhet evidente, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të zgjerojë hapësirën e një investigimi për të përfshirë, për shembull, testime në rregullimet e xhirobusullës kryesore dhe ndihmëse, rrugës me mbi shpejtësi, bllokuesit e qarqeve etj.

5.2.11 Duhet theksuar që ndërsa zbulimi i një ose më shumë mangësive do të mbështesin udhëzuesin për kushte nënstandard, kombinimi aktual është një çështje për një gjykim profesional në secilin rast.

Kushtet për caktimin e vijave të ngarkesës

5.2.12 Mund të ndodhi që nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual të ketë konkluduar që një inspektim i skafit të jetë i panevojshëm, por nëse është i pakënaqur mbi bazë e vrojtimit në kuvertë, me çështje të tilla si defekte të rregullimeve për mbylljen e grykave të hambarëve, tubacionet e ajrit dhe daljet e ventilimit të koroduara, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të ekzaminojë nga afër konditat e vlerësimit të vijave të ngarkesës, duke treguar vëmendje të veçantë ndaj pajisjeve të mbylljes, mjetet e daljes së ujit nga kuverta dhe rregullimeve të lidhur me mbrojtjen e ekuipazhit.

Pajisjet e shpëtimit të jetës

5.2.13 Efektiviteti i pajisjeve të shpëtimit të jetës varet shumë nga mirëmbajtja e mirë nga ekuipazhi dhe përdorimi i rregullt i tyre në stërvitje. Kalimi i kohës që nga kontrolli i fundit për certifikatën

e pajisjeve të sigurisë mund të jetë një faktor i rëndësishëm në shkallën e dëmtimit të pajisjeve nëse kjo nuk ka qenë objekt i inspektimeve të rregullta nga ekuipazhi. Përveç gabimit të mosmbajtjes së pajisjeve të kërkuara nga një konventë ose defekteve të dukshme të tilla si varkat e shpëtimit të shpuara, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të shikojë për shenja të mospërdorimit, ose pengesa, pajisjet e lëshimit të sanalleve të shpëtimit të cilat mund të përfshijnë grumbullimin e bojës, matjen e pikave të vinçave, mungesën e grasos konditat e makarave dhe tajave, dhe pasaktësinë e bragimit dhe stivimit të ngarkesës në kuvertë.

5.2.14 Nëse shenja të tilla janë evidente, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do ta justifikojë atë duke bërë një inspektim më të detajuar të të gjithë mjeteve të shpëtimit të jetës. Një ekzaminim i tillë mund të përfshijë uljen e mjetit shpëtues, një kontroll mbi shërbimet ndaj mjetit të shpëtimit, dhe çdo sistemi të montuar të largimit detar, një kontroll për mjetet e rikuperimit të mbijetuarve, numrin dhe kushtet e xhaketave të shpëtimit e salvaxhenteve dhe të sigurohet që mjetet piroteknike janë brenda periodës së tyre të vlefshmërisë. Normalisht ku kontroll nuk duhet të jetë aq i detajuar se sa ai që bëhet për rinovimin e certifikatës së pajisjeve të Sigurisë dhe duhet të përqendrohet në thelbin për abandonimin e sigurtë të anijes, por në një rast ekstrem mund të kryhet një inspektim i plotë si ai për certifikatën e mjeteve të sigurisë. Parashikimi dhe funksionimi i dritave, mjeteve të dhënies alarmit ndaj ekuipazhit dhe pasagjerëve dhe parashikimet e ndriçimit të rrugëve në pikat e grumbullimit dhe vendet e imbarkimit do ti jepet rëndësi gjatë inspektimit.

Siguria ndaj zjarrit

5.2.15 Kushtet e këqija të linjave të larjes së kuvertës dhe të hidrantëve si dhe mungesa e mundshme e tubacionit të zjarrfikëses dhe të fikësve të zjarrit në vendet e akomodimit mund të çojnë në një inspektim të të gjitha pajisjeve të sigurisë për luftën kundër zjarrit. Në vazhdim të konformitetit me kërkesat e konventës, nëpunësi i KSHP-së duhet të shohë për mundësinë e një rreziku zjarri mbi normalen; kjo mund të lindë si rezultat i standardit të ulët të tubave të pastrimit në hapësirat e sallës së mashinës, të cilat së bashku me mangësitë e spikatura të fikësve të instaluar apo portabël të zjarrit mund të çojnë në gjykimin se anija është nën standard.

5.2.16 Nëpunësit e KSHP-së do të ekzaminojnë planin e kontrollit të zjarrit në bord, me qëllimin krijimit të një pamje të përgjithshme të masave të sigurisë nga zjarri të parashikuara në anije si dhe të shqyrtojë përputhshmërinë e tyre me kërkesat e konventës për vitin e ndërtimit të anijes. Pyetjet për metodën e mbrojtjes strukturale duhet t'i adresohen Administratës së Shtetit Flamurin e së cilës mban anija dhe përgjithësisht KSHP-ja duhet ta kufizojë inspektimin në efektivitetin e masave të marra.

5.2.17 Përhapja e zjarrit mund të rritet nëse dyert nuk hapen e mbyllen lehtësisht. Nëpunësi i KSHP-së duhet të inspektojë operativin dhe masat e sigurisë për këto dyer në zonën kryesore të paratijeve, si dhe në mbylljet e rrugë kalimeve dhe në kufijtë e zonës me rrezik të lartë zjarri, si për shembull në hapësirat e sallës së mashinës dhe në depot e karburantit, ti kushtohet rëndësi atyre dyerve që ndodhen në pozicione të hapura. Kujdes duhet t'i kushtohet, gjithashtu zonave kryesore vertikale të cilat mund të jenë krijuar gjatë strukturimeve të reja. Një rrezik tjetër në rast zjarri është përhapja e tymit në sistemet e ventilimit. Si pika kontrolli mund të shërbejnë sistemet e shkarkimit si dhe detektorët e zjarrit në mënyrë që të kenë një standard operativiteti. Nëpunësi i KSHP-së gjithashtu duhet të sigurohet që aspiratorët e ventilimit mund të bllokohen nga kontrollet kryesore që do të thotë se janë të disponueshëm për mbylljen e sistemeve të brendshme dhe të jashtme të ventilimit

5.2.18 Kujdes duhet t'i kushtohet efektivitetit të rrugë kalimeve të emergjencës duke u siguruar që dyert kryesore nuk mbahen të mbyllura dhe që korridoret dhe shkallët nuk bllokohen.

5.2.19 Një aspekt vital i sigurimit të jetës në det është zbatimi i plotë i rregullave për përplasjet. Bazuar në vrojtimet në kuvertë, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të marrë në konsideratë nevojën për një kontroll nga afër të dritave dhe sfondeve si mjeteve që krijojnë sinjale dhe sinjalet e avarisë.

Certifikata e sigurisë së konstruksionit për anijet e mallrave

5.2.20 Gjendja e përgjithshme e një anije mund të çojë nëpunësin e KSHP-së në shqyrtimin e çështjeve të tjera përveç atyre që ka planizuar dhe që kanë të bëjnë me pajisjet e sigurimit dhe përcaktimet e vijës së ngarkesës, por sidoqoftë të lidhura me sigurinë e anijes, të tilla si efektiviteti i pajisjeve që lidhen me certifikatën e sigurisë së ndërtimit të anijes, të cilat mund të përfshijnë sistemet e pompimit, mjetet për heqjen e ajrit dhe të rezervave të karburantit në rast zjarri, sistemet e alarmit dhe burimet suplementare të energjisë në rastet emergjente.

Certifikata e sigurisë së radios për anijet e ngarkesës

5.2.21 Vlefshmëria e certifikatës së sigurisë së radios për anijet e ngarkesës dhe regjistri shoqërues i pajisjeve (formulari R) mund të pranohen si provë e parashikimeve dhe efektivitetit të pajisjeve shoqëruese, por nëpunësi i KSHP-së duhet të sigurohet se ekziston një personel i mjaftueshëm i certifikuar

për periudhat e operimit dhe të dëgjimit. Kërkesat për mirëmbajtjen e pajisjes së radios përmbahen në rregullin IV /15 të SOLAS-74. Ditari i radios ose shënimet e radios duhet të ekzaminohen. Kur të konsiderohet e nevojshme, duhet të kryhen ekzaminime operacionale.

Pajisjet e tjera të kërkuara nga konventa ose nga Shteti Flamurin e të cilit mban anija

5.2.22 Pajisjet në bord të cilat janë esenciale në situata të cilat kanë efekt në sigurinë e anijes apo në parandalimin e ndotjeve duhet të jenë në kushte pune. Nëse të tilla pajisje janë jashtë gatishmërisë dhe janë në përputhje me kërkesat e vendosura nga konventa dhe nga vetë Shteti Flamurin e të cilit mban anija, ato duhet të riparohen, zëvendësohen dhe kur zëvendësimi është i pamundur të vendosen shenja të qarta që të tregojnë se këto pajisje janë jashtë gatishmërie.

5.3 Larja e karburanteve bruto

5.3.1 Inspektimi i veprimeve të larjes se karburantit bruto

Nëpunësi i KSHP-së mund të kryej inspektime për tu siguruar që larja e karburanteve bruto kryhet nga të gjithë transportuesit e produkteve krude pavarësisht se u kërkohet të kenë një sistem LKB apo nëse pronari apo operatori zgjedh instalimin e një sistemi LKB në mënyrë që të jetë në përputhje me rregullin 13 të aneksit I të MARPOL 73/78. Për më tej duhet të sigurohet përputhje me kërkesat operacionale të dhëna në kërkesat e specifike të rishikuara për projektimin, operimin dhe kontrollin e sistemeve të larjes së karburanteve bruto (Rezoluta e IMO-s A.446(XI), si amendohet nga rezoluta e IMoA.497(XII)). Kjo mund të arrihet më mirë në portet ku bëhet shkarkimi i ngarkesës.

5.3.2 Procedurat për inspektimet në port të procedurave të larjes së karburanteve bruto

5.3.2.1 Nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual do të bëjë rregullimet e duhura në mënyrë që të sigurohet përputhja me kërkesat që rregullojnë LKB të tankeve të karburanteve. Megjithatë ajo nuk do konsiderohet si faj i operatorëve të terminalit dhe pronarëve të anijeve nga obligimet e tyre për të siguruar që operacioni është ndërmarrë në përputhje me rregullat.

5.3.2.2 Inspektimi mund të mbulojë të gjithë operacionin e LKB ose vetëm disa aspekte të tij. Kështu është në interesin e të gjithë të interesuarve që shënimet në anije lidhur me operacionet LKB të mbahen gjatë gjithë kohës që nëpunësi i KSHP-së të mund t'i verifikojë këto operime të ndërmarra përpara inspektimit.

Personeli anijes

5.3.2.3 Personi i ngarkuar dhe personat e tjerë të caktuar të cilët kanë përgjegjësi për sa i përket operimeve të LKB duhet të identifikohen. Ata duhet nëse kërkohet të jenë të aftë të tregojnë që kualifikimet e tyre përmbushin kërkesat, përkatësisht të 5.2 dhe 5.3 të Specifikimeve të rishikuara për projektimin, operimin dhe kontrollin e sistemeve të larjes së karburanteve bruto (Rezoluta e IMOs A.446(XI). si amendohet nga rezoluta e IMO A.497(XII)).

5.3.2.4 Verifikimi mund të shoqërohet me një referim ndaj një dokumenteve individuale të shkarkimit. dëshmive të lëshuara nga operatori i anijes ose nga certifikata e lëshuar nga një qendër trajnimi të miratuar nga administrata. Numri i një personeli të tillë duhet të jetë minimumi, si deklarohet në manualin e operimeve dhe pajisjeve për LKB.

Dokumentacioni

5.3.2.5 Dokumentet që vijojnë janë të vlefshme për inspektim:

1. Certifikata e IOPP dhe ditari i konstruksionit dhe pajisjes, për të përcaktuar:

1. Nëse anija është e pajisur me sistemin e LKB si kërkohet në rregullat 13(6) ose (8) të aneksit I të MARPOL 73/78;

2. Nëse sistemi i LKB është në përputhje dhe plotëson kërkesat e rregullit 13(13) të aneksit I të MARPOL 73/78;

3. Vlefshmëria dhe data e manualit të operacioneve të LKB dhe pajisjeve; dhe.

4. Vlefshmëria e certifikatës;

2. Miratimi i manualit të operacioneve dhe pajisjeve të LKB;

3. Ditari i shënimeve të karburantit; dhe

4. Certifikata e pajisjeve të sigurisë për anijet e ngarkesës për të konfirmuar që sistemi i gazit inert është konform me rregullat që jepen në kapitullin II-2 të SOLAS 74, si amendohet.

Sistemi i gazrave inerte

5.3.2.6 Rregullat e sistemit të gazrave inerte kërkojnë që duhet të montohen instrumente për të treguar vazhdimisht dhe shënuar gjithmonë në të gjithë kohën kur janë furnizuar me gaz inert, presioni dhe përmbajtja e oksigjenit të gazit në furnizuesin kryesor me gaz inert. Referimi në ditarin e përhershëm duhet të tregojë në se sistemi është përdorur më përpara dhe gjatë shkarkimit në një mënyrë të kënaqshme.

5.3.2.7 Nëse kushtet e specifikuara në manualin e operimit dhe pajisjeve të KLB nuk plotësohen. atëherë duhet të ndalohet larja deri sa të krijohen kushtet më të kënaqshme.

5.3.2.8 Si një masë e mëtejshme parandaluese, duhet të përcaktohet dhe niveli i oksigjenit në secilin tank që do të lahet. Matësit e përdorur duhet të kalibrohen dhe të inspektohen për tu siguruar që janë në gjendje të mirë pune. Leximet nga tanket e lara në port para inspektimit duhet të jenë të disponueshme për lexim. Mund të aplikohen dhe lexime momentale për kontroll.

Gjenerimi elektrostatik

5.3.2.9 Duhet të konfirmohet qoftë nga ditari ose nëpërmjet marrjes në pyetje të personave përgjegjës që prezenca e ujit në petroliumin krud po minimizohet siç kërkohet nga 6.7 e parashikimeve të rishikuara (rezoluta e IMO A.446(XI) si amendohet nga rezoluta e IMO A.497(XII)).

Komunikimet

5.3.2.10 Duhet të vendosë që mjete efektive komunikimi ekzistojnë ndërmjet personave përgjegjës dhe personave të tjerë që merren me operacionet e LKB.

Rrjedhjet në kuvertë

5.3.2.11 Nëpunësi i KSHP-së duhet të sigurohet që sistemi i tubacionit të LKB është testuar në mënyrë operacionale për rrjedhje para shkarkimit të ngarkesës dhe që testi të jetë shënuar në librin e regjistrimit të karburanteve.

Përjashtimi i vajit nga salla e mashinës

5.3.2.12 Duhet të pranohet që metoda e përjashtimit të vajit nga hapësirat e sallës së mashinës ruhet nëpërmjet inspektimeve dhe izolimit të atyre pjesëve të sistemeve të larjes së tankeve të cilët kalojnë nëpërmjet hapësirave të sallës së mashinës.

Përshtatshmëria e karburantit bruto

5.3.2.13 Në vlerësimin e përshtatshmërisë së karburantit për larje, duhet të merren në konsideratë udhëtimet dhe kriteret e seksionit 9 të manualit të pajisjeve dhe të operacioneve të LKB.

Lista e kontrollit

5.3.2.14 Duhet të përcaktohet nga shënimet e anijes se lista operacionale e kontrollit paralarja e petroliumit krud është zbatuar dhe të gjitha instrumentet kanë funksionuar siç duhet. Mund të ushtrohen kontrolle momentale në vende të ndryshme.

Programet e larjes

5.3.2.15 Kur tankeri është i angazhuar në një shkarkim të shumëfishtë portual, libri i regjistrimit të karburantit duhet të tregojë nëse tankerët kanë kryer LKB në portet paraprak ose ne det. Duhet të përcaktohet nëse të gjithë tanket të cilët do të, ose mund të përdoren për mbartjen e balasteve për lundrimin e ardhshëm duhet të jenë LKB para nisjes së anijes nga porti. Nuk ka ndonjë detyrim për larjen e balasteve të tjerë përveç se secili prej këtyre tankeve duhet të lahet të paktën në përputhje me 6.1 të parashikimeve të specifikuara (rezoluta e IMO A.446(XI) si amendohet nga rezoluta e IMO A.497(XII)). Libri i regjistrimit të karburanteve ORB (Oil Record Book) duhet të kontrollohet për të parë nëse është bërë kjo.

5.3.2.16 E gjithë LKB duhet të përfundojë para se anija të largohet nga porti i fundit i shkarkimit.

5.3.2.17 Nëse tankerët nuk po lahen sipas ndonjërit prej radhës së preferuar të dhënë në manualin e operimeve dhe pajisjeve të LKB, nëpunësi i KSHP -së, duhet të përcaktojë se arsyeja e kësaj dhe radha e larjes se tankerëve është e pranueshme.

5.3.2.18 Për secilin tank të larë duhet të sigurohet që operimi është në përputhje me manualin operimit dhe pajisjeve të LKB në këto drejtime:

1. makineritë e montuara në kuvertë dhe makineritë e montuara brenda, po operojnë qoftë mbi bazën e indikatorëve, llojit të zhurmës apo metodave të tjera të aprovuara;

2. makineritë e montuara në kuvertë kur është e aplikueshme janë të programuara si deklarohet;

3. kohëzgjatja e larjes është sipas kërkesave;

4. numri i makinerive të larjes së tankerëve që po përdoren njëkohësisht nuk e kalon numrin e specifikuar.

Boshatisja e tankerëve

5.3.2.19 Kushtet minimale të animit dhe parametrat për operacionet e boshatisjes së tankerëve duhet të jetë siç është parashikuar në manualin e operimeve dhe pajisjeve të LKB.

5.3.2.20 Të gjitha tanket që janë lare duhet të boshatisen. Saktësia e boshatisjes duhet të kontrollohet duke futur dorën të paktën plotësisht në secilin tank ose me anë të mjeteve të tjera të përshkruara në manualin e operimeve dhe pajisjeve të LKB. Duhet të pranohet se saktësia e boshatisjes është kontrolluar ose do të kontrollohet para se anija të largohet nga porti i fundit i shkarkimit.

Balastimi

5.3.2.21 Tankerët që kanë bërë larje të karburantit bruto LKB në det, duhet të shënohen në ditarin e regjistrimit të karburantit. Këto tanke duhet të lihen bosh ndërmjet porteve të shkarkimit për inspektim në portin tjetër të shkarkimit. Kur këto tanke janë përcaktuar si tankera balasti ato duhet të kërkohet të

mbushen në hapat e para të shkarkimit. Kjo është për arsye operacionale dhe gjithashtu sepse ato duhet të mbushen gjatë shkarkimit të ngarkesës, nëse duhet të mbahet emetimi i hidrokarbonit në bord. Nëse këto tankera duhet të jenë të inspektuar kur të jenë bosh, atëherë kjo duhet të bëhet menjëherë mbas akostimit të anijes. Nëse nëpunësi i KSHP-së mbërrin mbasi anija ka filluar të marrë balast atëherë zhurma e fundit të balastit nuk do të dëgjohet. Sidoqoftë një inspektim i sipërfaqes së ujit të balastit është i mundur. Trashësia e shtresës së vajit nuk duhet të jetë më e madhe se ajo e specifikuar në 4.2.10(b) të specifikimeve të rishikuara (rezoluta e IMO A.446(XI) siç amendohet me rezolutën e IMO-s A.497(XII)).

5.3.2.22 Tanket të cilat janë të përcaktuara si tanke balasti do të listohen në manualin e operimeve dhe pajisjeve të LKB -së. Sidoqoftë është lënë në dëshirën e kapitenit apo oficerit përgjegjës të vendosë se cilët tanke do të përdoren si tanke balasti në lundrimin e ardhshëm. Duhet të përcaktohet nga ditari regjistrimit të karburantit që të gjithë këto tanke kanë qenë të larë para se anija të lërë portin e fundit të shkarkimit. Duhet të shënohet se kur një tanker ngarkon petrolium krud në një port të ndërmjetëm në tankerët e përcaktuar për balast atëherë nuk kërkohet të lahen këto tanke, në një port të caktuar por në portin pasardhës.

5.3.2.23 Duhet të përcaktohet nga ditari i regjistrimit të karburantit që nuk është futur ujë shtesë për balast në tanket të cilët nuk kanë qenë LKB gjatë lundrimeve të mëparshme.

5.3.2.24 Duhet të verifikohet që tanket e balastit në nisjen e anijes janë boshatisur sa më mirë të jetë e mundur. Kur balastet e nisjes janë mbushur nëpërmjet tubacioneve të ngarkimit dhe pompave, duhet të pastrohet qoftë në një tank tjetër ngarkese qoftë në breg me anë të tubave të dimensionit të vogël të cilat janë për këtë qëllim.

5.3.2.25 Metodat për eliminimin e emetimit të avujve kur kërkohet do të jenë të përcaktuara në manualin e operimeve dhe pajisjeve të LKB dhe duhet të zbatohen. Nëpunësi i KSHP-së duhet të sigurojë që kjo po zbatohet.

5.3.2.26 Procedurat tipike për balastin të rreshtuara në manualin e operimeve dhe pajisjeve të LKB-së duhet të ndiqen. Nëpunësi i KSHP-së duhet të sigurohet që këto procedura po ndiqen.

5.3.2.27 Kur duhet të ndërrohet tanku i balastit në nisje, shkarkimi në det duhet të jetë në përputhje me rregullin 9 të aneksit I të MARPOL-it 73/78. Ditari i regjistrimit të karburantit duhet të inspektohet për t'u siguruar që anija është në përputhje me këto.

5.4 Procedurat për inspektimin e operacioneve të shkarkimit - pastrimit dhe të paralarjes

5.4.1 Procedurat për inspektimin e operacioneve të shkarkimit - pastrimit dhe të paralarjes (kryesisht në portet e shkarkimit).

5.4.1.1 Nëpunësi i KSHP-së ose survejori i autorizuar nga Administrata për kryerjen e kontrollit, në përputhje me rregullin 8 të aneksit II të MARPOL-it 73/78, duhet të jetë tërësisht i njohur me aneksin II të MARPOL-it 73/78 dhe rregullat e portit në lidhje me ngarkesën, larjen e tankerëve, kalatat ku mund të bëhet pastrimi, ndalimin e zjarreve përgjatë kalatave etj.

Dokumentacioni

5.4.1.2 Dokumentacioni i kërkuar për inspektim, të cilit i jemi referuar në këtë shtojcë, konsiston në:

1. Certifikatën e pajisjeve (Certifikatë of Fitness) ose NLS;
2 Plan ngarkesa dhe dokumentin e transportimit;
3. Manualin e procedurave dhe pajisjeve (Manuali P dhe A);
4. Libri i ngarkesës.

Informacioni nga stafi i anijes

5.4.1.3 Në interes të nëpunësit të KSHP-së ose survejorit të autorizuar nga Administrata është informacioni i më poshtëm:

1. Programit të parashikuar të ngarkim/shkarkimit të anijes;
2. nëse operacionet e shkarkimit dhe pastrimit mund të kryhen në përputhje me manualin P dhe A dhe nëse jo, të jepet arsyeja përse nuk mund të kryhen;
3. kufizimet, nëse ekzistojnë sipas të cilave operon sistemi i pastrimit (d.m.th. presion të anasjelltë, temperatura e ajrit të ambientit, punim jo normal etj);
4. nëse anija do të lundrojë, do të qëndrojë brenda në port apo do të largohet nga një Zonë Speciale;
5 nëse anija kërkon një përjashtim nga paralarja dhe shkarkimi i mbeturinave në portin e shkarkimit.

5.4.1.4 Kur kërkohet të bëhet larja e tankerëve pa përdorimin e ujit nëpunësi i KSHP-së ose survejori i autorizuar nga administrata duhet të informohet rreth procedurave të larjes së tankut dhe të pastrimit të mbeturinave.

5.4.1.5 Kur libri i ngarkesës nuk është plotësuar, duhet të kërkohet informacion shtesë në lidhje me paralarjen dhe mbeturinat.

Informacioni nga stafi i terminalit

5.4.1.6 Stafi i terminalit duhet të sigurojë informacion mbi kufizimet e detyruara për anijen në lidhje me presionin kthyes dhe/ose në lidhje me pajisjet shkarkuese.

Kontrolli

5.4.1.7 Me mbërritjen në bord dhe me prezantimin te kapiteni apo oficeri përgjegjës i anijes, nëpunësi i K.Sh.P. ose survejori i autorizuar nga administrata duhet të kontrolloj dokumentacionin e nevojshëm.

5.4.1.8 Dokumentacioni mund të përdoret për të përcaktuar si më poshtë:

1. Substancat e dëmshme që do të shkarkohen, kategorinë e tyre dhe sistemimin (planin e ngarkesës, manualin P dhe A);

2. detaje (mundësitë dhe kufizimet) të efikasitet së sistemit të pastrimit, nëse është instaluar (Manuali P dhe A);

3. tankerët të cilët kërkojnë paralarje me ekspozimin e tankierit që do të lahet tek pajisjet e shkarkimit;

4. tankierët që kërkojnë paralarje me ekspozimin e tankierit që do të lahet qoftë tek pajisjet e shkarkimit qoftë në det (Manuali P dhe A, dokumentet e anijes dhe temperatura e ngarkesës);

5. operacionet e paralarjes dhe/ose operacionet kryesore të pastrimit të mbeturinave (libri i ngarkesës);

6. tankerët të cilat mund të mos lahen me ujë për shkak të natyrës së substancave që kanë (Manuali P dhe A).

5.4.1.9 në lidhje me operacionet e paralarjes të cilave u referohen në pikën 5.2, informacioni që vijon mund të jetë i vlefshëm (Manuali P dhe A):

1. Presioni i kërkuar për makineritë e paralarjes;

2. perioda e një cikli të makinerisë së larjes si dhe sasinë e ujit të përdorur;

3. programet e larjes për substancat e përdorura;

4. temperatura e kërkuar e ujit të larjes; dhe

5. procedura të speciale.

5.4.1.10 nëpunësi i K.Sh.P ose survejori i autorizuar nga Administrata në përputhje me rregullin 8 të aneksi II të MARPOL-it 73/78, duhet të pranojnë se shkarkimi, pastrimi dhe/ose operacionet e paralarjes kryhen në përputhje me informacionin e përfituar sipas paragrafit (Dokumentacioni) të kësaj pjese. Nëse kjo nuk mund të arrihet, do të ndërmerren masa alternative për të siguruar që anija nuk do të lundrojë me më shumë sasi mbeturinash se sa është përcaktuar në rregullin 5 të aneksit II të MARPOL-it 73/78, sipas rastit. Nëse sasitë e mbeturinave nuk mund të reduktohen me anën e masave alternative, nëpunësi i kontrollit shtetëror portual ose survejori duhet të informojnë Administrata e Portit të tij.

5.4.1.11 Duhet të tregohet kujdes për t'u siguruar që sistemet e tubacioneve të terminalit nuk kullojnë në anije.

5.4.1.12 Nëse anija është përjashtuar nga disa kërkesa të efikasitetit të sistemit të pompimit sipas rregullit 5A të aneksit II të MARPOL-it 73/78 ose kërkon një përjashtim për procedura të caktuara të pastrimit dhe paralarjes sipas rregullit 8 të aneksit II të MARPOL-it 73/78, kushtet për përjashtime të tilla të përcaktuara në rregullat e thëna më lart duhen të zbatohen. Kjo përfshin:

1. Rregullin 5A(6). Anija është ndërtuar para 1 qershor 1986 dhe përjashtohet nga kërkesa për reduktimin e sasisë së mbeturinave në limite të specifikuara (d.m.th substanca të kategorisë B 0.3 m^3 ose 1m^3 dhe kategoria C 0.9m^3 ose 3m^3) Kurdoherë që një tank ngarkese duhet të lahet ose të mbushet si balast kërkohet një paralarje në pajisjet e shkarkimit. Certifikatat COF ose NLS duhet të jenë lëshuar për faktin se anija është përfshirë vetëm me lundrime të kufizuara;

2. Rregullin 5A(7): anijes kurrë nuk i kërkohet të fusë balaste në tanket e ngarkesës dhe larja kërkohet vetëm për riparime ose dokim. Certifikata COF ose NLS duhet të tregojë specifikat e përjashtimit. Çdo tank ngarkese duhet të certifikohet për transportimin e vetëm një lloj substance;

3. Rregullat 8(2)(b)(ii), 8(5)(b)(ii), 8(6)(c)(i) dhe 8(7)(c)(i). Tankerët e ngarkesës nuk duhet të lahen ose mbushen me balast para ngarkimit tjetër;

4. Rregullat 8(2)(b)(ii), 8(5)(b)(ii), 8(6)(c)(ii) dhe 8(7)(c)(ii): Tankerët e ngarkesës do të lahen dhe mbeturinat e paralarjes do të shkarkohen në mjetet e shkarkimit në një port tjetër. Duhet të konfirmohet me shkrim që një sistem i përshtatshëm shkarkimi është në dispozicion në portin tjetër për këtë qëllim; dhe

5. Rregullat 8(2)(b)(iii), 8(5)(b)(iii), 8(6)(c)(iii) dhe 8(7)(c)(iii): Mbeturinat e ngarkesës mund të hiqen me anë të ventilimit.

5.4.1.13 Nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual ose survejori i autorizuar nga Administrata duhet të vërtetojë nëse libri i ngarkesës sipas seksionit J ka ndonjë përjashtim sipas referencave të 5.4.1.12.3; 5.4.1.12.4 dhe 5.4.1.12.5 më lart ose kurdoherë që një tank që nuk ka shkarkuar substanca të kategorisë A, të verifikojë nëse është lartë në përputhje me manualin P dhe A.

5.4.1.14 Në mënyrë të anasjelltë për substancat e kategorisë A, rregulli 8(3) i aneksit II të MARPOL-it 73/78, përqendrimi i mbetjeve duhet të matet me anë të procedurave të autorizuara nga secili port. në këtë rast nëpunësi i KSFIP –së ose survejori i autorizuar nga Administrata duhet të verifikojë librin e ngarkesës sipas seksionit K, nëse është arritur përqendrimi i kërkuar i mbetjeve.

5.4.1.15 Në plotësim të 5.4.1.13 me lart, nëpunësi i KSHP-së ose survejori i autorizuar nga Administrata duhet të verifikojë librin e ngarkesës nëse shkarkimi, pastrimi ose larja e substancave të kategorive B, C, dhe D është bërë në përputhje me manualin P dhe A dhe nëse monitoruar.

5.4.1.16 Nëpunësi i KSHP-së ose survejori i autorizuar nga administrata duhet të jenë të vëmendshëm se substanca të caktuara të ngjashme me ato vajore mund të transportohen në transportuesit e produkteve. Substanca të tilla duhet të tregohen në certifikatën IOPP. Për kontrollin e anijeve që transportojnë substanca të tilla aplikohen procedurat e kontrollit sipas aneksit I të MARPOL-it 73/78. Nëpunësi i KSHP-së ose survejori i autorizuar nga Administrata të cilët po ushtrojnë kontroll në përputhje me rregullin 8 të aneksit II të MARPOL-it 73/78 duhet të jenë plotësisht të njohur me aneksin I të MARPOL-it 73/78.

5.5 Procedurat për kontrollin e kërkesave operacionale

5.5.1 Gjatë një inspektimi më të detajuar nëpunësi i KSHP-së, nuk duhet të përfshijë testet operacionale ose të ushtrojë kërkesa fizike të cilat në gjykimin e kapitenit, mund të cenojnë sigurinë e anijes, ekuipazhit, pasagjerëve, oficerëve të kontrollit ose ngarkesës.

5.5.2 Gjatë kryerjes së kontrollit operacional, nëpunësi i KSHP-së duhet të sigurohet sa më shumë të jetë e mundur, që të mos ndërhyjë në operacionet normale të anijes, të tilla si ngarkim/shkarkimin, balastimin etj., i cili po kryhet nën përgjegjësinë e kapitenit dhe as duhet të kërkojë demonstrimin e aspekteve operacionale të cilat në mënyrë të panevojshme do të vononin anijen.

5.5.3 Duke vlerësuar masën në të cilën kërkesat operacionale janë në përputhshmëri me rregullat, nëpunësi i KSHP-së duhet të përdorë gjykimin profesional për të përcaktuar nëse perfeksioni operacional i ekuipazhit si një i tërë është në nivel të mjaftueshëm për të lejuar lundrimin e anijes pa rrezik për personat në bord, ose pa paraqitur rrezik apo kërcënim për mjedisin detar.

Lista e përgjithshme (Muster list)

5.5.4 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse anëtarët e ekuipazhit të anijes janë të njohur me detyrat e tyre të treguara në listën e përgjithshme.

5.5.5 Nëpunësi i KSHP-së mund të sigurojë që listat e përgjithshme janë të ekspozuara në vende të dukshme në të gjithë anijen, duke përfshire urën e komandimit, sallën e makinë, si dhe akomodimet e ekuipazhit. Kur përcaktohet nëse lista e përgjithshme është në përputhje me rregullat, nëpunësi i KSHP-së mund të verifikojë nëse:

1. lista e përgjithshme tregon detyrat e përcaktuara të anëtarëve të ndryshëm të ekuipazhit;

2. lista e përgjithshme specifikon se cilët oficerë kanë për detyrë të sigurojnë mirëmbajtjen e varkave të shpëtimit dhe të pajisjeve zjarrfikëse për kushte përdorimi të menjëhershëm;

3. lista e përgjithshme përcakton personat zëvendësues për personat kyç të cilët mund të bëhen të paaftë, duke pasur parasysh që emergjenca të ndryshme mund të kërkojnë për veprime të ndryshme;

4. lista e përgjithshme tregon detyrat e caktuara anëtarëve të ekuipazhit lidhur me pasagjerët në rastet e emergjencës;

5. forma e listës së përgjithshme të përdorur në anijet pasagjere është e miratuar dhe që përfshin përkthimin në gjuhën që punohet, në rast se ajo nuk është gjuhë zyrtare.

5.5.6 Për të përcaktuar nëse lista e përgjithshme është e freskuar, nëpunësi KSHP-së mund të kërkojë një liste aktuale të ekuipazhit të anijes, nëse ka dhe të bëjë verifikimin përkatës. Mjete të tjera të mundshme si certifikata e minimumit të ekuipazhit, mund të përdoren për ketë qëllim.

5.5.7 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse detyrat e përcaktuara për anëtarët e ekuipazhit për varkat e shpëtimit (varkat ose zadrat e shpëtimit) janë në përputhje me rregullat përkatëse dhe të verifikojë që një oficer kuvertë ose një person i certifikuar është vendosur në krye të secilit mjet të përdorur. Sidoqoftë, Administrata e Shtetit, flamurin e të cilit mban anija, duke pasur parasysh natyrën e lundrimit, numrin e personave në bord dhe karakteristikat e anijes, mund të lejoje persona të praktikuar në të tilla operacione të jenë përgjegjës për barkat e shpëtimit, në vend të personave të përmendur më lart. Një person zëvendës komandues duhet të emërohet në rastin e barkave të shpëtimit.

5.5.8 Oficeri i Kontrollit Shtetëror Portual mund të përcaktojë nëse anëtarët e ekuipazhit janë të

njohur me detyrat e përcaktuara për ta në listën e përgjithshme dhe nëse janë të njohur me vendin se ku duhet të kryejnë këto detyra.

Komunikimi

5.5.9 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse anëtarët kyç të ekuipazhit janë në gjendje të komunikojnë me njëri-tjetrin dhe me pasagjerët, në mënyrë të tillë që të mos pengohet operimi i sigurt, veçanërisht në situata emergjence.

5.5.10 Nëpunësi i KSHP-së mund t'i kërkojë kapitenit se cilat gjuhë përdoren si gjuhë pune dhe mund të verifikojë nëse gjuha është shënuar në ditarin e anijes.

5.5.11 PSCO-ja mund të sigurohet se anëtarët kryesorë të ekuipazhit të anijes janë në gjendje të kuptojnë njëri-tjetrin gjatë inspektimit apo praktikave. Anëtarët e ekuipazhit të cilët janë përcaktuar për të ndihmuar pasagjerët duhet të jenë në gjendje të japin informacionin e nevojshëm për pasagjerët në rast emergjence.

Trajnimet për luftën kundër zjarrit dhe për abandonimin e anijes.

Plani i Kërkim Shpëtimit

5.5.11 (dy) Për anijet pasagjere që udhëtojnë në rrugë fikse, nëpunësi i KSHP-së mund të verifikojë se në bordin e anijes ekziston një plan i miratuar me shërbimet përkatëse të kërkim shpëtimit në rastet e emergjencave.

Stërvitja dhe trajnimi për emergjencat

5.5.12 Nëpunësi i KSHP–së do të kontrollojë trajnimin në bord dhe ekzaminojë datat e detajet e listës së përgjithshme si janë shënuar në ditarë të tilla të përcaktuara nga Administrata. Nëpunësi i KSHP-së që asiston në një praktike të abandonimit të anijes ose të luftës kundër zjarrit, duhet të sigurohet që anëtarët e ekuipazhit janë të njohur me detyrat e tyre dhe me përdorimin siç duhet të instalimeve të anijes dhe të pajisjeve.

Ushtrimet ndaj zjarrit

5.5.13 Nëpunësi i KSHP- së mund të vrojtoje një stërvitje për luftën kundër zjarrit të zhvilluar nga ekuipazhi sipas detyrave të përcaktuara në listën e përgjithshme. Pas konsultimeve me kapitenin e anijes një ose me shumë vende specifike të anijes mund të zgjidhen për një zjarr të stimuluar. Një anëtar i ekuipazhit mund të dërgohet tek vendi dhe të aktivizojë një sistem alarmi të zjarrit ose të përdorë mjete të tjera për të dhënë alarmin.

5.5.14 Në vendin e përcaktuar, nëpunësi i KSHP-së mund të përshkruaje tregimin e zjarrit anëtarëve të ekuipazhit dhe të vrojtoje se si bëhet raportimi i zjarrit në urën e komandimit ose në qendrën e kontrollit të dëmtimeve. Në ketë pikë shumë anije do ti binin alarmit të ekuipazhit për të grumbulluar grupet e luftimit të zjarrit në vendet e tyre. Nëpunësi i KSHP-së duhet të vrojtoje grupin e luftimit të zjarrit të arrijë në vend, të shpërthejë pajisjet zjarrfikëse dhe të luftojnë zjarrin e stimuluar. Drejtuesit e grupeve duhet të japin komanda sipas rastit ekuipazheve të tyre dhe të komunikojnë vazhdimisht me urën e komandimit apo me qendrën e kontrollit të dëmtimeve mbi gjendjen. Ekuipazhet e luftës kundra zjarrit duhet të vrojtohen për marrjen siç duhet, dhe përdorimin e pajisjeve të tyre. KSHP-ja duhet të sigurohet që pajisjet janë komplet. Thjesht pajisja e ekuipazhit me mjetet e tyre nuk është e mjaftueshme. Ekuipazhi përgjegjës për plagosjet mund të kontrollohet duke zgjedhur një anëtar të ekuipazhit sitë plagosur. Nëpunësi i KSHP-së duhet të vërejë se si transmetohen komandat, si përdoret barela dhe si vepron ekipi mjekësor. Mbajtja e një barele siç duhet përmes shtigjeve të ngushta, dyerve, dhe shkallëve është e vështirë dhe kërkon praktikë.

5.5.15 Trajnimi duhet sa të jetë e mundur të kryhet në kushtet e një emergjence reale.

5.5.16 Anëtarë të ekuipazhit të cilët kanë një detyrë tjetër gjatë një trajnimi në luftën kundër zjarrit të tillë si p.sh. mirëmbajtja e gjeneratorëve të emergjencës, dhomën e C02, rubinetet dhe pompat e emergjencës, duhet të përfshihen në trajnim. Nëpunësi i KSHP-së mund të pyesë këta anëtarë të ekuipazhit të shpjegojnë detyrat e tyre dhe nëse është e mundur të demonstrojnë shkallën e njohjes së tyre.

5.5.17 Në anijet pasagjere, duhet ti kushtohet vëmendje e veçantë detyrave të atyre anëtarëve të ekuipazhit të cilët janë caktuar për mbylljen manuale të dyerve dhe të farfalave kundër zjarrit. Këto pajisje mbyllëse duhet të operohen nga persona përgjegjës në zonat e stimuluara të zjarrit gjatë trajnimit. Anëtarët e ekuipazhit të cilët nuk kanë detyra të përcaktuara gjatë trajnimeve të luftës kundër zjarrit në përgjithësi janë të përcaktuar të qëndrojnë në vendet pranë akomodimeve të pasagjerëve për ndihmën e evakuimit të pasagjerëve. Këta anëtarë të ekuipazhit duhet të pyeten për të shpjeguar detyrat e tyre si dhe kuptimin e sinjaleve të ndryshme të emergjencës dhe të tregojnë dy mënyrat e evakuimit nga zona, si dhe duhet të grumbullohen pasagjeret. Anëtarët e ekuipazhit të përcaktuar për të ndihmuar pasagjerët, duhet të jenë në gjendje të komunikojnë të paktën informacion të mjaftueshëm për të drejtuar një pasagjer për në vendgrumbullimet e pasagjereve si dhe në vendet e imbarkimit të pasagjereve.

Trajnimet për abandonimin e anijes

5.5.18 Pas konsultimit me kapitenin, nëpunësi i KSHP-së të kërkojë një praktik të abandonimit të anijes për njërin ose me shumë prej mjeteve të shpëtimit. Esenca i kësaj praktike është që mjetet e shpëtimit pajisen me njerëz dhe operohen nga anëtarët e ekuipazhit të përcaktuar në listën e përgjithshme. Nëse është e mundur, nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të përfshijë dhe varkat e shpëtimit në këtë praktikë. SOLAS 74, kapitulli i tretë jep kërkesat specifike për praktika te abandonimit të anijes prej të cilave, principet e mëposhtme janë më të përshtatshme.

5.5.19 Praktika duhet që sa më shumë të jetë e mundur të kryhet në kushtet e një emergjence reale.

5.5.20 Praktika e abandonimit të anijes duhet të përfshijë:

1. grumbullimin e (pasagjerëve dhe) ekuipazhit në stacionet e grumbullimit me dhënien e alarmit dhe të sigurohet që ata janë të vetëdijshëm për urdhrin e abandonimit të anijes sipas specifikimit në listën e përgjithshme;

2. raportimin te stacionet dhe përgatitjen për detyrat e përshkruara në listën e përgjithshme;

3. të kontrollohet nëse (pasagjerët dhe) ekuipazhi janë veshur si duhet;

4. të kontrollohet nëse xhaketat e shpëtimit janë veshur si duhet;

5. ulja e të paktën njërës prej varkave të shpëtimit pas përgatitjeve të nevojshme për ulje;

6. ndezja dhe operimi i motorit të varkës së shpëtimit; dhe

7. operimi i pajisjeve që përdoren për uljen e zadrave të shpëtimit;

8. kërkim shpëtim të një pasagjeri i cili ndodhet në dhomën e tij;

9. instruksionet në përdorimin e pajisjeve të radios së shpëtimit;

10. testimi i dritave të emergjencës për stërvitje dhe abandonim; dhe

11. nëse anija është e pajisur me sistem detar evakuimi, ushtrim të procedurave të kërkuara për përdorimin e sistemeve deri në nivelin e vazhdimit të menjëhershëm të ngjarjes aktuale.

5.5.21 Nëse varka e shpëtimit e ulur gjatë praktikës nuk është e përshtatshme për kryerjen e operacioneve të shpëtimit, atëherë duhet të ulet një varkë që është në gjendje për këtë qëllim gjithashtu, duke llogaritur që të ngrihet dhe të ulet në një kohë sa më të shpejtë të jetë e mundur. Nëpunësi i KSHP-së duhet të sigurojë që anëtarët e ekuipazhit të janë njohur me detyrat e tyre gjatë operacioneve të abandonimit të anijes dhe që anëtari i ekuipazhit përgjegjës për mjetin shpëtues të ketë njohuri të plota për operimin e të gjitha pajisjeve të mjetit shpëtues.

5.5.22 Çdo mjet shpëtimi duhet të jetë vendosur në gjendje gatishmërie të përhershme në mënyrë të tillë që dy anëtarë të ekuipazhit të mund të kryejnë përgatitjet për imbarkimin dhe lançimin në më pak se 5 minuta.

5.5.23 Në anijet e pasagjerëve kërkohet që barkat e shpëtimit dhe mjetet e lëshimit për mjetet shpëtuese si zadrat, janë në gjendje të linçohen brenda një periudhe kohore prej 30 minutash.

5.5.24 Në anijet e ngarkesës, kërkohet që barkat e shpëtimit dhe mjetet lançuese të zadrave, të jenë në gjendje të lançohen brenda 10 minutave.

Plani i kontrollit të dëmtimeve dhe plani i emergjencës për ndotjet e karburantit (SOPEP)

5.5.25 Nëpunësi i KSHP-së mund të vendosë nëse një plan i kontrollit të dëmtimeve ekziston në anijet pasagjere dhe nëse anëtarët e ekuipazhit janë të njohur me këtë plan, me detyrat si dhe me përdorimin si duhet të pajisjeve të anijes për qëllime të kontrollit të dëmtimit dhe ndotjeve emergjente.

5.5.26 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse oficerët e anijes janë të njohur me përmbajtjen e broshurës se kontrollit të dëmtimeve e cila duhet të disponohet prej tyre, ose të planit të kontrollit të dëmtimit.

5.5.27 Oficerëve mund tu kërkohet të shpjegojnë veprimet që duhet të ndërmarrin në situata të ndryshme dëmtimi.

5.5.28 Oficerëve gjithashtu mund tu kërkohet të japin shpjegime në lidhje me kufijtë e lokaleve hermetike. mbyllja e tyre me anë të mbyllësve, dhe pozicionin e çfarëdo sistemi kontrolli për rregullimin e krenit gjatë mbytjes se lokaleve.

5.5.29 Oficerët duhet të kenë njohuri të sakta mbi efektet e krenit dhe stabilitetin e anijes së tyre nën efektet e dëmtimit dhe të futjes së ujit në një lokal, si dhe për kundër masat që duhet të merren.

5.5.30 Parashikimet e referuara në 5.5.25 deri 5.5.29 të kësaj pjese zbatohen në përputhje me planin e kontrollit të dëmit për anijet e ngarkesës dhe për SOPEP për të gjitha anijet. Kur është e zbatueshme për anijet e transportit rifuxho nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë njohuritë e oficerëve me skenarin mbytje të hambarëve të ngarkesës dhe instruksionet për gatishmërinë e evakuimit.

Plani i Kontrollit të Zjarrit

5.5.31 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse anija ka një plan të kontrollit të zjarrit ose një broshurë dhe nëse ekuipazhi është i njohur me informacionin e dhënë në këto materiale.

5.5.32 Nëpunësi i KSHP-së mund të verifikojë nëse plani i kontrollit të zjarrit janë vazhdimisht të ekspozuara si udhëzime për oficerët e anijes. Në mënyrë alternative broshurat që përmbajnë informacionin e planit të kontrollit të zjarrit mund ti jepen çdo oficeri dhe një kopje duhet që gjatë gjithë kohës të jetë e disponueshme në bord në një pozicion të dukshëm. Planet dhe broshurat duhet të jenë të freskuara dhe çdo ndryshim duhet të shënohet në të sa me parë të jetë e mundur.

5.5.33 Nëpunësi i KSHP- së mund të përcaktoje që oficerët përgjegjës, veçanërisht ato që janë përcaktuar në detyra përkatëse në listën e përgjithshme janë të njohur me informacionin e siguruar në broshurë apo në planin e kontrollit të zjarrit dhe dinë si të veprojnë në rast zjarrit.

5.5.34 Nëpunësi i KSHP-së mund të sigurohet që oficerët përgjegjës të anijes janë të njohur me anëtarët kryesore të cilët bëjnë pjese në seksione të ndryshme të luftës kundër zjarrit, si dhe mjetet e mbërritjes në lokale të ndryshme.

Sistemi i mbështetjes së vendimit për kapitenin e anijeve pasagjere

5.5.34 dy për anijet pasagjere nëpunësi i KSHP-së mund të verifikojë që ekziston një sistem i mbështetjes së vendimeve të Kapitenit për menaxhimin e emergjencave në urën e komandimit, që konsiston si minimum në një plan emergjence të shtypur ose plane.

Operimet në urën e komandimit

5.5.35 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse oficeret përgjegjës të një vrojtimi navigacional janë të njohur me pajisjet e kontrollit dhe navigimit, (duke përfshirë hartat elektronike, ku ka) të ndërrojnë mënyrën e drejtimit nga automatike në manuale dhe anasjelltas, si dhe karakteristikat manovruese të anijes.

5.5.36 Oficeri përgjegjës për vrojtimin navigacional duhet të ketë dijeni për vendndodhjen dhe operimin e të gjitha pajisjeve të sigurisë së lundrimit. Për më tepër, ky oficer duhet të njihet me procedurat e aplikueshme të navigacionit për anijen në të gjitha rrethanat dhe duhet të jetë i bindur për të gjithë informacionin e disponueshëm.

5.5.37 Nëpunësi i KSHP-së mund gjithashtu të verifikojë shkallën e njohjes së të gjithë oficerëve me informacionin e disponueshëm, si karakteristikat e anijes, sinjalet e fatkeqësisë, publikimet e fundit lundrimore, listat e procedurave të urës së komandimit, instruksionet, manualet etj.

5.5.38 Nëpunësi i KSHP-s mund të verifikojë shkallën e njohjes së oficerëve me procedura të tilla si testet periodike dhe kontrollin e pajisjeve, përgatitjet për nisje dhe mbërritje, ndryshimin e mënyrave të drejtimit, sinjalizimin, komunikimin, manovrimin, situatat e emergjencës dhe shënimet nëpër ditarë.

5.5.38.1 Leja për të operuar anije me shpejtësi të mëdha (POHSC) përfshin kufizime të lartësisë maksimale të dallgës (dhe forcën e erës për aliskafet) brenda së cilës këto mjete mund të operojnë. Kur kryen inspektime në këto mjete, nëpunësi i KSHP-s mund të verifikojë me anën e ditarit nëse janë shënuar koha në të dhe nëse janë respektuar kufizimet. Nëpunësi i KSHP-së mund të gjejë që një udhëtim duhej të përfundonte kur kushtet më të këqija se e lejuara janë takuar, por një gjë e tillë nuk duhet të bëhet në kushte të tilla.

5.5.38.2 Procedurat për marrjen e një parashikimi të rinovuar përpara çdo udhëtimi duhet të kontrollohet gjithashtu. Parashikimet për lartësinë e dallgës të konsiderueshme duhet të mbulojnë një periudhë të konsiderueshme. Kur kushtet janë përcaktuara, Kapiteni duhet të marrë rinovimin nga Portit ose shërbimi ose nga anijet në afërsi. Nëse procedurat dalin me mungesa, pronarët duhet të konfirmojnë veprimet e tyre të korrigjimit. Nëpunësi i KSHP-së duhet të kërkojnë shënime në ditar të cilat japin kushte thelbësore poshtë parashikimit të kushteve mbi kufijtë e operimit. Nëse duhen evidencë të mëtejshme, (p.sh raportet e motit aktual mbi një periudhe të caktuar) të dhënat mund të jenë vlefshme nga një shërbimi i motit nga porti, por këto normalisht duhet të merren, kur ka një dyshim. Kur një anije me shpejtësi të madhe (HSC) gjendet se ka kthyer kufijtë e saj për kohën, veprimet mund të përfshijnë dërgimin e një letre paralajmëruese te pronarëve, me një kopje për autoritetet, flamurit që mbajnë.

Operacionet e ngarkimit

5.5.39 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse personeli i anijes i ngarkuar me detyra specifike në lidhje me ngarkesën dhe pajisjet e ngarkesës, është i njohur me këto detyra, rreziqet e mundshme, si dhe me masat që duhet të merren brenda këtij konteksti.

5.5.39 bis Nëpunësi i KSHP-së mund të verifikojë që Kapiteni është furnizuar me informacionin përkatës me shkrim për paralajmërimet përkatëse për stivimin dhe transportin e sigurt të mallrave.

5.5.40 Për sa i përket ngarkesave solide rifuxho, nëpunësi i KSHP-s- duhet të verifikojë sipas rastit nëse ngarkim/shkarkimi bëhet në përputhje me planin e ngarkim/shkarkimit të pranuar nga anija dhe terminali, duke marrë në konsideratë informacionet e dhëna nga instrumentet e ngarkimit ku ato janë të montuara.

5.5.41 Nëpunësi i KSHP-së kur është e mund të përcaktojë nëse anëtarët përgjegjës të ekuipazhit

janë të njohur me parashikimet përkatëse të kodit të praktikës së sigurt për lëndët solide (BC Code), veçanërisht të atyre që kanë të bëjnë me limitet e lagështirës dhe animin e ngarkesës, kodin e praktikës së sigurt për ngarkesat e kuvertës dhe kodin e praktikës së sigurt për sistemimin e ngarkesës e sigurimin e saj.

5.5.42 Disa materiale solide të transportuara në sasi të mëdha, mund të paraqesin rrezik gjatë transportimit për arsye të natyrës kimike të tyre ose të gjendjes fizike. Seksioni 2 1 kodit BC jep disa paralajmërime të përgjithshme. Seksioni 4 1 kodit BC përmban detyrimin ndaj ngarkuesit për të siguruar të gjithë informacionin e duhur për një transport të sigurt të ngarkesës. KSHP-ja mund të përcaktojë nëse të gjitha detajet duke përfshirë dhe certifikatat përkatëse të testeve. Janë vënë në dispozicion të kapitenit të anijes.

Seksioni 4 i kodit të praktikës së sigurt për ngarkesat solide rifuxho përmban detyrimet e imponuara mbi transportuesin për të dhënë të gjithë informacionin e nevojshëm në sigurimin e transportit të ngarkesës. Nëpunësi i KSHP-së mund të vendosë nëse të gjitha detajet e rëndësishme, duke përfshirë të gjitha certifikatat e rëndësishme të testimeve, i janë dhënë kapitenit nga transportuesi.

5.5.43 Për disa lloje ngarkesash, të tilla si ato që lëngëzohen. Paralajmërime të veçanta jepen në seksionin 7 të kodit BC. Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse janë marrë të gjitha masat paraprake në veçanti, ato që kanë të bëjnë me stabilitetin e anijes që transporton ngarkesa të cilat lëngëzohen si dhe ngarkesa të rrezikshme solide në sasi të mëdha.

5.5.44 Oficeret përgjegjës për operacionet e ngarkesës së anijes, si dhe anëtarët kyç të ekuipazhit për tankerët që transportojnë ngarkesa vajore, tankerët kimike dhe transportuesit e gazit. duhet të jene të njohur me pajisjet e ngarkesës, si dhe me masat e sigurisë siç përcaktohen qartë në seksionet përkatëse të kodit IBC dhe ICC (Kodi Ndërkombëtar për konstruksionin dhe pajisjet e anijeve që transportojnë kimikate të rrezikshme rifuxho dhe Kodi Ndërkombëtar për konstruksionin dhe pajisjet e anijeve që transportojnë (Gaze të lëngshme rifuxho).

5.5.45 Për transportimin e grurit rifuxho, jepet referenca në pjesën C. Kapitulli VI i SOLAS 74 dhe në Kodin Ndërkombëtar për transportimin e sigurt të grurit rifuxho (Rezoluta MSC.23(59)).

5.5.46 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse manualet operacionale dhe të ngarkimit përfshijnë të gjithë informacionin përkatës për operacionet e sigurta të ngarkim/shkarkimit në port, si dhe për kushtet e transportit transit.

Operimi i makinerisë

5.5.47 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktoje nëse personeli i anijes është i njohur me detyrat e tij në lidhje me operimin esencial të makinerisë të tilla si:

1. burimet e emergjencës dhe të gatishmërisë së fuqisë elektrike;
2. mjetet sekondare të drejtimit;
3. pompat e sentinës dhe kundër zjarrit; dhe
4. çdo pajisje tjetër e rëndësishme për situatat e emergjencës.

5.5.48 Nëpunësi i KSHP-së mund të verifikojë nëse personeli përgjegjës i anijes është i njohur me:

1. gjeneratorin e emergjencës;
1.1 veprimet e nevojshme para ndezjes së motorit;
1.2 mundësitë e ndryshme për ndezjen e motorit në kombinim me burimet e energjisë fillestare;
1.3 procedurat që duhet të ndiqen kur motori nuk ndizet në here të parë;
2. Gjeneratori i gatishmërisë;
2.1 mundësitë për të ndezur motorin e gatishmërisë, automatike ose manuale;
2.2 procedurat e mungesës së energjisë;
2.3 sistemi i ndarjes së ngarkesës.

5.5.49 Nëpunësi i KSHP-së mund të verifikojë nëse personeli përgjegjës i anijes është i njohur, me

1. cilin llojin e sistemi drejtimit sekondar të anijes aplikohet në anije;
2 si tregohet se cili sistem i drejtimit është në funksion; dhe
3 çfarë veprimi nevojitet për të aktivizuar sistemin sekondar të drejtimit.

5.5.50 KSHP-ja mund të verifikojë nëse personeli përgjegjës i anijes është i njohur me:

1 Pompat e sentinës:
1.1 numrin dhe vendndodhjen e pompave të sentinës të instaluara në bordin e anijes (duke përfshirë dhe pompat e emergjencës);
1.2 procedurat e ndezjes për të gjitha këto pompa;
1.3 valvolat përkatëse që duhet të operohen; dhe
1.4. shkaqet me të mundshme të avarive të pompave, si dhe mundësitë e riparimeve.
2. Pompat zjarrfikëse:

2.1 numrin dhe vendndodhjen e këtyre pompave në bordin e anijes (duke përfshirë dhe pompat e emergjencës);

2.2. procedurat e ndezjes për të gjitha këto pompa;

2.3. valvolat përkatëse që duhet të operohen.

5.5.51 Nëpunësi i KSHP-së mund të verifikojë nëse personeli përgjegjës i anijes është i njohur me:

1. ndezjen dhe mirëmbajtjen e motorëve të barkave të shpëtimit;

2. procedurat lokale të kontrollit për ato sisteme të cilat normalisht kontrollohen nga ura e komandimit;

3. përdorimi i burimeve elektrike të emergjencës dhe atyre krejtësisht të pavarura të instalimeve të radios;

4. procedurat e mirëmbajtjes për bateritë;

5. ndalimet e emergjencës, sistemet e zbulimit të zjarrit dhe sistemet e alarmit operimi i dyerve hermetike; dhe

6. ndryshimi i komandimit nga automatik në manual për sistemet e lubrifikimit me vaj për motorët kryesor dhe ato ndihmues.

Manualet, instruksionet etj.

5.5.52 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse anëtarët e përcaktuar të ekuipazhit janë në gjendje të kuptojnë informacionin e dhënë në manuale, instruksione etj, në lidhje me gjendjen dhe operimin e sigurt të anijes dhe pajisjeve të saj dhe nëse ata janë në vetëdijshëm për kërkesat e mirëmbajtjes, testimet periodike, trajnimet, si dhe shënimet në ditarët përkatës.

5.5.53 Informacioni që vijon duhet të jetë interalia në bordin e anijes dhe KSHP-ja mund të përcaktojë nëse ai është në gjuhën ose gjuhët e kuptueshme nga ekuipazhi dhe nëse ekuipazhi është në dijeni të përmbajtjes, nëse është në gjendje të përgjigjet në përputhje me:

1. instruksionet që kanë të bëjnë me mirëmbajtjen dhe operimin e të gjitha pajisjeve dhe instalimeve në bord për luftimin dhe bllokimin e zjarrit, lehtësisht të përdorshme dhe në një pozicion të favorshëm;

2 instruksionet e qarta për t'u zbatuar në rastin e një emergjence duhet të parashikohen për çdo person në bordin e anijes;

3 Instruksionet dhe ilustrimet në gjuhët respektive duhet të vendosen në çdo kabinë pasagjerësh, si dhe pranë listave të përgjithshme dhe hapësirat e tjera për pasagjerë për të informuar pasagjerët në stacionin e përgjithshëm për veprimet esenciale, që ata duhet të ndërmarrin në raste emergjence, si dhe metodën e veshjes së xhaketave të shpëtimit;

4. fletëpalosjet dhe shenjat duhet të sigurohen në ose në afërsi të mjeteve të shpëtimit dhe vendeve të lëshimit të tyre, si dhe duhet të ilustrojnë qëllimin edhe procedurat e kontrollit për operimin e pajisjes dhe duhet të japin instruksione përkatëse si dhe paralajmërime;

5. instruksionet për mirëmbajtjen në bord të të gjitha mjeteve shpëtuese;

6. manualet e trajnimit duhet të jenë në secilën mensë dhe dhomë shlodhjeje e kabinë të ekuipazhit. Manualet e trajnimit të cilët mund të përfshijnë disa volume, duhet të përmbajnë instruksione dhe informacione të terma lehtësisht të kuptueshme të ilustruara në të gjitha rastet e mundshme. mbi mjetet e shpëtimit të jetës në anije si dhe metodat më të mira për të shpëtuar;

7. plani i emergjencës për ndotjet vajore detare në përputhje me MARPOL-in 73/78, aneksi I. rregulli 26; dhe

8. broshurën e stabilitetit të anijes, e shoqëruar me informacionet e planit të stabilitetit.

Vajrat dhe përzierjet vajore nga hapësirat e makinerisë

5.5.54 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse të gjitha kërkesat operacionale të aneksit I të MARPOL 73/78 janë përmbushur. duke pasur parasysh dhe:

1. sasinë e mbeturinave vajore të gjeneruar;

2. kapacitetin e tankerit të sentinës, si dhe të ujërave të zeza; dhe

3. kapacitetin e seperatorit të vajit dhe ujit.

5.5.55. Një inspektim i librit të regjistrimit të karburanteve duhet të kryhet. Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktoje nëse janë përdorur instalimet e shkarkimit dhe të vërehet ndonjë pasaktësi gjatë operimit në të tilla instalime.

5.5.56 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse oficeri përgjegjës është i njohur me menaxhimin e ujërave të zeza dhe të sentinave. Çështjet përkatëse që jepen në udhëzimet për menaxhimin e sistemeve në hapësirat e makinerive mund të përdoren si udhëzime të përgjithshme. Duke pasur parasysh këto, nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse sasia e mbeturinave të ujërave të zeza është e

mjaftueshme dhe për mbeturinat e mundshme që mund të grumbullohen gjatë lundrimit të ardhshëm. Nëpunësi i KSHP-së mund të verifikojë qenë lidhje me anijet për të cilat Administrata ka ndërthurur aplikimin e rregullit 16(1) dhe (2) të aneksit i të MARPOL 73/78 e gjithë sasia ujore e mbeturinave të ujerave të zeza është ruajtur në bord për shkarkim në pajisjet shkarkuese.

5.5.5 7 Kur pajisjet shkarkuese në port nuk janë përdorur për arsye mosfunksionimi. Nëpunësi i KSHP-së duhet të këshillojë kapitenin të raportojë mbi mosfunksionimin e pajisjeve shkarkuese të shtetit përkatës. në përputhje me MEPC/ Circ. 215 datë 25 prill 1989.

Procedurat e ngarkimit, shkarkimit dhe të pastrimit për tankerët.

5.5.58 Nëpunës i KSHP-së mund të përcaktojë nëse të gjitha kërkesat operacionale të aneksit I ose II MARPOL 73/78 janë plotësuar duke llogaritur tipin e tankerit dhe tipin e ngarkesës së transportuar, duke përfshirë inspektimin e ORB-së dhe të CRB. KSHP-ja mund të përcaktojë nëse pajisjet e shkarkimit janë përdorur dhe të verifikoje ndonjë pasaktësi në këto veprime si dhe ndonjë defekt të këtyre pajisjeve shkarkuese.

5.5.59 Për kontrollin gjatë ngarkimit, shkarkimit dhe procedurave të pastrimit për tankerët që transportojnë ngarkesa vajore, jepet referencë në 5.3.1 dhe 5.3.2 me lart ku jepen udhëzime për Operimin e larjes së naftës bruto COW. Në shtojcën 2, nëpunësi i KSHP-së mund të gjejë udhëzime të detajuara për inspektimet portuale të procedurave të larjes të karburantit të papastër.

5.5.60 Për kontrollin në ngarkimin, shkarkimin dhe procedurat e pastrimit për tankerët që transportojnë substanca të lëngshme të dëmshme reference jepet në seksionin 5.4.1 të këtij aneksi me lart ku jepen udhëzime për inspektimin e operacioneve të shkarkimit, pastrimit dhe të paralarjes.

5.5.61 Kur pajisjet shkarkuese në portet e tjera nuk janë përdorur për arsye mosfunksionimi siç duhet, nëpunësi i KSHP-së duhet të këshillojë kapitenin të raportojë këtë problem tek shteti përkatës në përputhje me MPEC/Circ. 215 datë 25 prill 1989.

5.5.62 Kur një anije lejohet të lundrojë për në portin tjetër me mbeturina të lëndëve të dëmshme në bord mbi sasinë e lejuar për tu shkarkuar në det. Gjatë lundrimit të anijes, duhet të pranohet që këto mbeturina duhet të merren nga ky port. Në të njëjtën kohë duhet të njoftohet porti nëse është e mundur.

Mallrat e rrezikshme dhe substancat e dëmshme në forma të paketuara

5.5.63 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktoje nëse kërkohet, dokumentet e ngarkesës për transportimin e lëndëve të rrezikshme si dhe të substancave të dëmshme të paketuara dhe nëse këto ngarkesa janë stivuar si duhet dhe se anëtarët e ekuipazhit janë të njohur me veprimet e emergjencës duke përfshire dhe llojin e ngarkesës.

5.5.64 Tipi i anijes dhe hapësirat e ngarkesës të anijeve të ndërtuara pas datës 1 shtator 1984 me qëllim transportimin e mallrave të rrezikshme duhet të jenë në përputhje me kërkesat e SOLAS rregulli II-2/54 në vazhdim të kërkesave të rregullit II-2/53 (për anijet e ngarkesës) dhe kërkesave të rregullit II-2/3 dhe II-2/39 (për anijet pasagjere) po qe se kërkesa të tilla nuk janë plotësuar nga plotësimi i kërkesave të tjera në Konventë. I vetmi përjashtim i pranueshëm është kur mallrat e rrezikshme transportohen në sasi të vogla.

5.5.65 Aneksi III i MARPOl 73/78 përmban kërkesat për transportimin e substancave të dëmshme në formë të paketuar të cilat janë identifikuar në Kodin IMDG si ndotës detarë. Ngarkesat të cilat janë përcaktuar si ndotës detar duhet të jenë të etiketuara dhe stivuara në përputhje me aneksin III të MARPOl 73/78.

5.5.66 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse në bordin e anijes ndodhet një dokument përshtatshmërie dhe se nëse ekuipazhi i anijes është i njohur me këtë dokument të lëshuar nga Administrata si fakt i përputhshmërisë së konstruksionit dhe pajisjeve me kërkesat. Kontrolli në vazhdim mund të konsistojë në:

1. nëse mallrat e rrezikshme në bord janë stivuar në përputhje me dokumentin e përshtatshmërisë, duke përdorur manifestin e mallrave të rrezikshme ose planin e stivimit të kërkuar nga kapitulli VII I SOLAS. Ky manifest ose plan stivimi mund të kombinohet me atë të kërkuar në aneksin III të MARPOL 73/78;

2. nëse pompat mos kthyese të rrjedhjes së lëngjeve të ndezshme ose toksike nuk është e mundur në rast se këto substanca transportohen në hapësirat e nën kuvertës; ose

3. të përcaktojë nëse personeli i anijes është i njohur me parashikimet përkatëse të udhëzuesit të ndihmës së parë mjekësore dhe procedurat e emergjencës për anijet që transportojnë mallra të rrezikshme.

Plehrat

5.5.67 Nëpunësi i KSHP- së mund të përcaktoje nëse të gjitha kërkesat operacionale të aneksit V të MARPOL, 73/78 janë plotësuar. KSHP-ja mund të përcaktojë nëse pajisjet e shkarkimit janë përdorur dhe të verifikojë ndonjë pasaktësi në përdorimin e këtyre pajisjeve.

5.5.68 Udhëzimet për zbatimin e aneksit V të MARPOL 73/78 të cilat janë aprovuar nga Komiteti i MEP në sesionin e tij të 29 dhe janë publikuar. Njëri nga këto objektiva të këtyre udhëzimeve është të ndihmojë operatorët e anijeve të përshtaten me kërkesat e përcaktuara në aneksin V dhe ligjet nacionale.

5.5.69 Nëpunësi i KSHP-së mund të përcaktojë nëse:

1. personeli i anijes është i njohur me këto udhëzime, në veçanti me seksionin 3 minimizimi i sasisë së plehrave potenciale" dhe seksionin 4 "Menaxhimi i plehrave të bordit dhe procedurat e ruajtjes"; dhe

2. personeli i anijes është i njohur me kërkesat e shkarkimit sipas aneksit V të MARPOL-it 73/78 brenda dhe jashtë një zone speciale dhe nëse janë të njohur me zonat siç janë përcaktuar në aneksin V të MARPOL-it 73/78; dhe

3. personeli i anijes është i njohur me procedurat e planit të menaxhimit të plehrave për mbledhjen, magazinimin përpunimin dhe disponimin e plehrave dhe me mbajtjen e librit të regjistrimit të plehrave.

5.5.70 Kur pajisjet e shkarkimit në portet e tjera nuk janë përdorur për arsye të mos funksionimit si duhet. nëpunësi i KSHP-së duhet të këshillojë kapitenin të bëjë një raport mos përshtatshmërie të pajisjeve e shkarkuese shtetit përkatës, në përputhje me MPEC/Cire.215 datë 25 prill 1989

Seksioni 6
Ekuipazhimi

6.1 Hyrje

Principet udhëzuese për kryerjen e kontrollit të ekuipazhit në një anije të huaj duhet të vendosen në përputhje me:

1. Kërkesat e shtetit flamurin e të cilit mban anija për sa i përket ekuipazhimit të sigurt. Kur kjo vihet në dyshim duhet bërë konsultimi me shtetin flamurin e të cilit mban anija; dhe

2. Parashikimet ndërkombëtare si parashtrohen të SOLAS 74. STCW 78 dhe në rezolutën e IMOA. 890(211);

3. Parashikimet e ILO 147 e cila interalia i referohet Konventës së ILO nr.53, neni 3 dhe 4.

6.2 Kontrolli i ekuipazhit të anijes

6.2. 1 Nëse një anije është ekuipazhuar në përputhje me një dokument të ekuipazhimit të sigurt ose dokument tjetër ekuivalent të lëshuar nga shteti përkatës, nëpunësi i KSHP-së duhet të pranojë që anija është e ekuipazhuar në mënyrë të sigurt me përjashtim të raste e kur duket qartë se dokumenti është lëshuar pa marrë në konsideratë instrumentet përkatëse dhe në këtë rast nëpunësi i KSHP-së duhet të veprojë në përputhje me procedurat e përcaktuara në nenin 6.2.3 të këtij aneksi.

6.2.2 Nëse numri apo përbërja aktuale e ekuipazhit nuk është konform dokumentit të ekuipazhimit, administrata shtetërore duhet të kërkojë Shtetit, flamurin e të cilit mban anija, sugjerime për lejimin e anijes për lundrim ose jo me numrin dhe përbërjen aktuale të ekuipazhit. Një kërkesë ose përgjigje e tillë duhet të bëhet me mjete të përshtatshme nga të dy palët dhe secili vend mund të kërkojë që ky komunikim të jetë me shkrim. Nëse numri apo përbërja aktuale e ekuipazhit nuk arrihet në përputhje me kërkesat e dokumentit të ekuipazhimit të sigurt të lëshuar nga shteti përkatës ose shteti përkatës nuk autorizon anijen të lundrojë, anija mund të konsiderohet për bllokim pasi të jenë marrë në konsideratë kriteret e vendosura në 9.2 të këtij Aneksi.

6.2.3 Nëse anija nuk ka një dokument të ekuipazhimit të sigurt, ose ndonjë dokument tjetër ekuivalent me të. Porti shtetëror duhet t'i kërkojë shtetit përkatës të specifikojë numrin e kërkuar të ekuipazhit si dhe përbërjen e ti dhe të lëshojë një dokument sa më parë të jetë e mundur.

Në rast se numri apo përbërja aktuale e ekuipazhit nuk plotëson specifikimet e marra nga shteti përkatës aplikohet procedura e përcaktuar në 6.2.2 të këtij aneksi.

Nëse shteti flamurin e të cilit mban anija nuk përgjigjet kjo do të konsiderohet si një e dhënë e sigurt (clear grounds) për një inspektim të detajuar për t'u siguruar nëse numri dhe përbërja e ekuipazhit është në përputhje me principet e parashikuara në 6. 1 të këtij aneksi. Anija do të lejohet të lundrojë vetëm në rast se ajo është e sigurt të lundrojë duke marrë në konsideratë kriteret e bllokimit të treguara në 9.2 të këtij aneksi. Në çdo rast të tillë standardet minimale të kërkuara nuk duhet të jenë më të rrepta se ato të aplikuara nga shteti për anijet të cilat mbajnë flamurin e shtetit që ushtron kontroll.

6.3 Kontrolli sipas parashikimeve të STCW - 78

6.3.1 Pa paragjykuar çdo të drejtë dhe detyrim të oficerit të KSHP-së, që lidhet me kontrollin e të dhënave dhe komunikimin në bordin e anijes. Kontrolli i ushtruar nga oficeri i KSHP-së duhet të kufizohet në pikat e mëposhtme:

1. Verifikimin nëse të gjithë detarë që shërbejnë në bordin e anijes dhe që kërkohet të jenë të

pajisura me certifikatë, mbajnë një certifikatë apo dokument të vlefshëm ose sigurojnë prova dokumentare se një aplikim për certifikim i është dorëzuar administratës; dhe

2. Verifikimin nëse numrat dhe certifikatat e detarëve që shërbejnë në bordin e anijes janë të përputhje me kërkesat e aplikueshme të minimumit të ekuipazhit të përcaktuara nga administrata; dhe

3. Vlerësimin e aftësisë së detarëve të anijes për të plotësuar standardet e vrojtimit sipas kërkesave të konventës, nëse ka arsye të qarta për të besuar se të tilla standarde nuk plotësohen për ndonjë prej arsyeve të mëposhtme:

3.1 anija ka qenë e përfshirë në një përplasje ose rënie në cekin; ose

3.2 ka pasur një shkarkim të substancave nga anija kur kjo ka qenë në lundrim e sipër, në spirancë ose gjatë kohës që anija ka qenë e akostuar, gjë që është ilegale ose në kundërshtim me ndonjë prej Konventave Ndërkombëtare; ose

3.3 anija ka manovruar në mënyrë të gabuar ose të pasigurtë dhe nuk janë zbatuar procedurat dhe praktikat e përcaktuara nga organizata për kurset apo lundrimin e sigurt.

3.4 anija po operohet në mënyrë të atillë që paraqet rrezik për jetën e personave, pronën apo ambientin.

6.3.2 në vlerësimin e mbajtjes së standardeve oficeri i KSHP-së mundet të kontrollojë që orari i vrojtimit tregon qartë periudhën e pushimit, është afishuar dhe që të kuptohet qartë nga të gjithë personat si oficerët edhe nga marinarët që bëjnë pjesë në grupin e vrojtimit dhe atyre u jepet një periudhë pushimi prej 10 orësh në çdo 24 orë nga të cilat së paku 6 orë të vazhdueshme dhe 70 orë në një javë. Këto periudha nuk kërkojnë që të respektohen në rastet e emergjencave ose stërvitjes ose në raste të tjera kushtesh të kërkuara operacionale të cilat në çdo rast duhet të regjistrohen. Orari i vrojtimit mundet gjithashtu të jetë në përputhje me kërkesat e Konventës së ILO -së nr.180

Seksioni 7

Konventat e transportit detar (Standardet minimale), 1976 (nr.147) dhe protokolli të ILO, 1996

7.1 Inspektimet në bordin e anijeve sipas ILO 147 dhe protokollit të ILO 1996 do të lidhen me:

1. Konventën për moshën minimale 1973 (nr.138): ose Konventën e moshës minimale (Detit) e (Rishikuar),1936 (nr.58): ose Konventën e Moshës Minimale (Detit). 1920 (nr.7);

2. Konventën e ekzaminimeve mjekësore (Të detarëve), 1946 (nr.73);

3. Konventën e parandalimit të aksidenteve (Të detarëve). 1970 (nr.134) (Nenet 4 dhe 7);

4. Konventa e akomodimit të ekuipazheve (E Rishikuar), 1949 (nr.92);

5. Konventa e ushqimit dhe furnizimit (Për ekuipazhet e Anijeve). 1946 (nr.68) (Neni 5);

6. Konventa e akomodimit dhe ekuipazheve (Parashikime shtesë). 1970 (nr.133);

7. Konventa e orëve të punës për detarët dhe konventa për ekuipazhimin e Anijeve. 1996 (r.n180);

8. Konventa për certifikatën e Kompetencës së Oficerëve, 1936 (nr.53) (Nenet 3 dhe 4). Inspektimet lidhur me certifikatat e kompetencës jepet në seksionin 6 të këtij Aneksi. Gjatë ushtrimit të kontrollit të konventave të dhëna në pikat 1 deri 7 me sipër. Nëpunësi i KSHP-së do vendosi, mbi bazat e fakteve të qarta të përmendura në seksionin 4 të këtij aneksi dhe gjykimit të tij profesional, në se anijes duhet ti bëhen më shumë inspektime të detajuara. Të gjitha anekset lidhur me kushtet në bordin e anijes do të investigohen me rreptësi dhe do të merren masa si të duken të nevojshme. Ai gjithashtu do të përdorë gjykimin e tij profesional për përcaktimin në se kushtet në bordin e anijes sjellin rrezik për sigurinë e shëndetit të ekuipazhit dhe që kërkojnë nevojën e rinovimit të kushteve dhe, në se është e nevojshme, mund të bllokojë anijen deri sa të ndërmerren veprimet e duhura për korrigjim. Procedurat e raportimit për bllokim janë parashikuar në aneksin 4.

7.2 Nëpunësi i KSHP -së, kur kryhen një inspektim të referuar në 7.1 të këtij aneksi. do të marri më tej në konsideratë vlerësimet e dhëna në publikimet e ILO-s "Inspektimi i kushteve të punës në bordin e anijeve: Udhëzime për procedurat" dhe udhëzimet e IMO/ILO për zhvillimin e tabelës së marrëveshjes së tabelës së punës në bordin e anijes dhe formatin e regjistrimit të orëve të punës ose orëve të pushimit të detarëve.

7.3 Konventat përkatëse në kornizën e parashikimeve të 7.4 të këtij aneksi janë:

1. Konventa mbi nenet e marrëveshjes për detarët. 1926 (nr.22);

2. Konventa mbi riatdhesimin e detarëve. 1926 (nr.23);

3. Konventa mbi përgjegjësitë e pronarëve të anijeve (Detari i sëmurë dhe plagosur); 1936 (nr. 55): ose Konventa e sigurimit të sëmundjeve (Deti). 1936 (nr.56): ose Konventa e kujdesit mjekësor dhe përfitimit nga sëmundjet. 1969 (nr.130);

4. Konventa e lirisë së organizimit në shoqata dhe mbrojtjen e të drejtave. 1948 (nr.87);

5. Konventa e të drejtës për t'u organizuar dhe negocimit kolektiv. 1949 (nr.98);

6. Konventa e dokumenteve të identitetit të detarëve. 1958 (nr.108);

7. Konventa e përfaqësuesve të punëtorëve. 1971 (nr.135);

8. Konventa e mbrojtjes së shëndetit dhe kujdesit mjekësor (Detarët). 1987 (nr.164);

9. Konventa e riatdhesimit të detarëve (rishikuar). 1987 (nr.166).

7.4 Nëse një nëpunës i KSHP-së merr një raport njoftim ose ankesë për efekt se standardet e paraqitura në Konventat e dhëna në 7.3 të këtij aneksi nuk janë përmbushur, çështja do ti raportohet nga autoriteti, në se është e mundur me evidencën, tek administrata e shtetit të cilin anija mban flamurin, me një kopje tek ILO.

7.5 Këto pjesë të publikimeve të ILO "Inspektimi i kushteve të punës në bordin e anijeve: Udhëzime për procedurat" të cilat kanë të bëjnë me:

1. procedurat e kontrollit për anijet me flamurin kombëtar;

2. trajnimi me bisedim;

3. certifikatat e kompetencës së oficerëve (rregulluar sipas STCW95);

4. ekuipazhimi dhe orët e punës (rregulluar sipas ILO180/STCW 95) nuk konsiderohen si parashikime thelbësore për inspektimin e anijeve por si të informacion vetëm për nëpunësit e KSHP-së.

Seksioni 8

Inspektimi i zgjeruar i disa anijeve

8.1 Parashikime të përgjithshme për inspektimet e zgjeruara

Anijet e referuara në 8.2 të këtij aneksi do të jenë objekt i inspektimeve të zgjeruara nga çdo Autoritet vetëm një herë gjatë një periudhe prej 12 muajsh. Megjithatë, këto anije mund të jenë objekt i inspektimeve të parashikuara në 3.1 të memorandumit. Inspektimet e zgjeruara do të kryhen në përputhje me procedurat në seksionin 8.3.

8.2 Kategoritë e anijeve objekt i inspektimeve të zgjeruar

8.2. 1 Anijet cisternë të karburanteve me një tonazh bruto më të madh se 3000 TB dhe më të vjetra se 15 vjet në moshë që përcaktohet mbi bazën e datës së ndërtimit të treguar në certifikatën e sigurisë së anijes.

8.2.2 Transportuesit për rifuxho, më të vjetër se 12 vjet moshë, që përcaktohet mbi bazën e datës së ndërtimit të treguar në certifikatën e sigurisë së anijes.

8.2.3 Anijet e pasagjerëve me të vjetra se 15 vjet në moshë përveç atyre *ro-ro ferries* dhe anijeve të shpejta të pasagjerëve që operojnë në linja të rregullta sipas parashikimeve të direktivave të këshillit 1 999/35/EC.

8.2.4 Anijet e transportit të gazit dhe kimikateve më të vjetra se 10 vjet në moshë. Që përcaktohet mbi bazën e datës së ndërtimit të treguar në certifikatën e sigurisë së anijes.

8.3 Procedurat për inspektimet e zgjeruara për disa kategori anijesh

8.3.1 Mbështetur në fisibilitetin e tyre praktik ose çdo kufizimi që lidhet me sigurinë e personave, anija ose porti, çështjet që vijojnë së paku konsiderohen si një pjesë e inspektimit të zgjeruar. Nëpunësi i KSHP-së duhet të këtë kujdes që ai mund të prishë veprimin e sigurt të disa operimeve në bord p.sh. operacionet e ngarkimit, në se testimi ka një ndikim direkt prandaj si rrjedhim kërkohet të kryhet jashtë operacioneve të tilla.

8.3.2 Anijet në përgjithësi (kategoria e dhënë në 8.2 të këtij aneksi):

1. bllokimi dhe ndezja e gjeneratorit të emergjencës;

2. inspektimi i ndriçimit të emergjencës;

3. operimi i pompës së zjarrit të emergjencës me dy zorra të lidhura në rrjetin kryesor kundra zjarrit;

4. operimi i pompës së sentinave;

5. mbyllja e dyerve hermetike;

6. ulja e njërës nga varkat e shpëtimit në det;

7. testimi i stopimit emergjent i drejtuar për shembull kaldajave, ventilimit dhe pompave të karburantit;

8. testimi i pajisje e të drejtimit duke përfshirë dhe ato ndihmëse;

9. inspektimi i burimit të energjisë së emergjencës për instalimet e radios;

10. inspektimi dhe sa më shumë më i zgjeruar, testimi i seperatorit të vajit dhe ujit.

8.3.3 Anijet cisternë të karburantit:

Në plotësim të atyre të dhëna në 8.3.2 të këtij aneksi, çështjet që vijojnë konsiderohen gjithashtu si një pjesë e inspektime e të zgjeruara për anijet cisternë të karburantit:

1. sistemi fiks i shkumës në kuvertë;
2. pajisjet e luftës kundër zjarrit në përgjithësi;
3. inspektimi i bllokuesve të zjarrit në lokalin e makinës, lokalin e pompave dhe në kabinat;
4. kontrolli i presionit të gazit inert dhe përmbajtjes së oksigjenit;
5. tanket e balastit: së paku një nga tanket e balastit brenda zonës së ngarkesës duhet të ekzaminohet nga kuverta e hyrjes tek cisterna menjëherë dhe të hyhet në se inspektori gjen fakte të qarta për inspektime të mëtejshme;
6. verifikimi nëse dokumentet që vijojnë janë në bord, shikimi i tyre dhe konfirmimi se Flamuri i shtetit ose shoqëria e klasifikimit i ka vërtetuar ato:
1. raportet e kontrolleve strukturore;
2. raporti i vlerësimit të kushteve;
3. raporti i dimensioneve të trashësisë;
4. dokumentet e vizatimeve të referuara ne rezolutën e IMO A. 744(18);

8.3.4 Transportuesit rifuxho:

Në plotësim të atyre të dhëna në 8.3.2 të këtij aneksi, çështjet që vijojnë konsiderohen gjithashtu si një pjesë e inspektimeve të zgjeruara për anijet e transportit rifuxho:

1. korrozioni i mundshëm i bazave të kuvertës së makinës;
2. deformimi i mundshëm dhe/ose korrozionit të mbulesave të hambarëve;
3. çarje të mundshme ose korrozion lokal në paratijet gjerësore;
4. hyrja në lokalin e hambarëve;
5. verifikimi nëse dokumentet që vijojnë janë në bord shikimi i tyre dhe konfirmimi se Flamuri i Shtetit ose Shoqëria e Klasifikimit i ka vërtetuar ato:
1. raportet e kontrolleve strukturore;
2. raporti i vlerësimit të kushteve;
3. raporti i dimensioneve të trashësisë;
4. dokumentet e vizatimeve të referuara në rezolutën e IMO A. 744(18).

8.3.5 Anijet e gazit dhe kimikateve:

Në plotësim të atyre të dhëna në 8.3.2 të këtij aneksi, çështjet që vijojnë konsiderohen gjithashtu si një pjesë e inspektimeve të zgjeruara për anijet e gazit dhe kimikateve:

1. monitorimi i tankeve të ngarkesës dhe pajisjeve të sigurisë që lidhen me temperaturën, presionin dhe rrjedhjet;
2. pajisjet e analizimit të oksigjenit dhe matjes së shpërthimit, duke përfshirë kalibrimin e tyre. Vlefshmëria e pajisjeve të zbulimit të kimikateve (bellows) me një numër përkatës të kënaqshëm të tubacioneve të zbulimit të gazit për ngarkesa specifike që transportohen;
3. pajisjet e largimit nga kabina që japin frymëmarrje të kënaqshme dhe ruajtjen e syve, për çdo person në Bord (nëse kërkohet nga produktet e dhëna në certifikatën e aftësisë ose certifikatën e aftësisë për transportin e kimikateve të rrezikshme rifuxho ose gazeve të lëngëta rifuxho. (si zbatohet);
4. kontrolli se produkti që është transportuar është dhënë në certifikatën e aftësisë ose certifikatën e aftësisë për transportit e kimikateve të rrezikshme rifuxho ose gazeve të lëngëta rifuxho. (si zbatohet);
5. sistemi fiks i shkumës në kuvertë pavarësisht se ato janë me shkumë ose kimikate të thata ose të tjera, si kërkohet nga produktet e transportuara.

8.3.6 Anijet pasagjere:

Në plotësim të atyre të dhëna në 8.3.2 të këtij aneksi çështjet që vijojnë konsiderohen gjithashtu si një pjesë e inspektimeve të zgjeruara për anijet e pasagjerëve:

1. testimi i sistemit të zbulimit të zjarrit dhe sistemit të alarmit;
2. testimi i mbylljes si duhet të dyerve të zjarrit;
3. testim i sistemit të adresave publike;
4. stërvitje zjarri ku, si minimum, të gjitha pajisjet e mbrojtjes nga zjarri duhet të demonstrohen dhe ku të marrin pjesë një pjesë e ekuipazhit të prapavijës;
5. demonstrimi në se anëtarët kyç të ekuipazhit janë të familjarizuar me planin e kontrollit të dëmeve.

Nëse duket që duhet inspektimi mund të vazhdojë ndërsa anija është në kalim tek nga portet e një Shteti për në portet e shteteve, autoritetet e të cilit janë firmosëse në Memorandumit, me pëlqimin e kapitenit ose operuesit. Nëpunësi i KSHP-së nuk duhet të pengojë operimin e anijes dhe as të nxisë situatat sipas mendimit të kapitenit. mundet të rrezikojnë sigurinë e pasagjerëve ekuipazhin dhe anijen.

Seksioni 9

Rinovimi dhe bllokimi

9.1 Në parimet që udhëheqin rinovimin e të metave ose bllokimin e anijes për të marrë vendim lidhur me rinovimin e një të mete ose bllokimin e anijes. Nëpunësi i KSHP-së do të marrë në konsideratë rezultatet e inspektimit të detajuar të kryer në përputhje me seksionin 3 të këtij Memorandumi dhe procedurat e përmendura në seksionin 6 dhe në 9.3 të këtij aneksi.

Nëpunësi i KSHP-së do të përdorë gjykimin e tij profesional në marrjen e vendimit në se do të bllokojë anijen derisa të metat të korrigjohen ose të lejojë atë të lundrojë me disa të meta pa asnjë rrezik të arsyeshëm për sigurinë shëndetin, ose ambientin, duke pasur parasysh rrethanat e veçanta të udhëtimit të planifikuar.

9.2 Bllokimi që lidhet me standardet e ekuipazhimit minimal dhe certifikimin

Përpara bllokimit të një anije për arsyen e të metave për mangësitë e standardeve të ekuipaxhimit minimal dhe certifikimit do të merren në konsideratë duke pasur përparësi 9.3, 4.9 i këtij aneksi sa vijon:

1. gjatësia dhe natyra e udhëtimit të programuar ose shërbimit;
2. nëse të metat sjellin ose jo një rrezik ndaj anijeve, personave në bord ose ambientit;
3 nëse periudhat e pushimit përkatëse të ekuipazhit mund të vrojtohen ose jo;
4. madhësia dhe tipi i anijes dhe pajisjet të parashikuara; dhe
5. natyra e ngarkesës.

9.3 Procedurat për bllokimin e anijeve të të gjitha madhësive

9.3.1 Hyrje

Këto procedura do të përdoren në se të metat gjenden gjatë kohës së inspektimit të anijes. Ato janë parashikuar për udhëzim të nëpunësit të KSHP-së dhe nuk do të konsiderohen si një listë kontrolli.

9.3.2 Kriteret kryesore

Kur ushtron gjykimin e tij profesional për sa i përket në se një anije duhet të bllokohet ose jo nëpunësi i KSHP-së do të zbatojë kriteret që vijojnë:

1. Koha: anijet të cilat janë të pasigurta do të bllokohen që të vazhdojnë lundrimin pas inspektimit të parë përkatësisht gjatë kohës që anija do të qëndrojë në port.

2. Kriteri: anija do të bllokohet në se të metal në një anije janë mjaftueshëm serioze që nëpunësi i KSHP-së në kthim tek anija për t'i bindur veten që ato janë rinovuar përpara se anija të lundrojë.

Nevoja për nëpunësin e KSHP-së për tu kthyer në anije për të klasifikuar seriozitetin e mangësive. Megjithatë, kjo nuk imponon një detyrim të tillë për çdo rast. Kjo nënkupton që Autoriteti do të verifikojë në një mënyrë ose tjetrën, e preferueshme pas një vizitë të mëtejshme, që mangësitë janë rinovuar përpara nisjes.

9.3.3 Zbatimi i kritereve kryesore

Kur merr vendim në se mangësitë e gjetura në një anije janë mjaftueshëm serioze për të merituar bllokimin nëpunësi i KSHP-së do të vlerësojë nëse:

1. anija ka dokumentacionin përkatës dhe të vlefshëm;
2. anija ka ekuipazhin e kërkuar në dokumentin e ekuipazhimit minimal të sigurt.

Gjatë inspektimi nëpunësi i KSHP-së do të vlerësojë më tej në se anija dhe/ose ekuipazhi janë të aftë për:

3. lundrimin e sigurt gjatë gjithë lundrimit të ardhshëm;
4. Përpunimin, transportin dhe monitorimin e sigurt të kushteve të ngarkesës gjatë gjithë lundrimit të ardhshëm;
5. operimi i sigurt i lokalit të makinës gjatë gjithë lundrimit të ardhshëm;
6. mbajtjen e lëvizjes dhe kursit gjatë gjithë lundrimit të ardhshëm;
7. Efektivitetin e luftës kundër zjarrit në çdo pjesë të anijes përpara lundrimit të ardhshëm;
8. abandonimin e anijes me shpejtësi dhe siguri dhe efektin e rrezikut në se nevojitet gjatë lundrimit të ardhshëm;
9. parandalimin e ndotjes të ambientit gjatë gjithë lundrimit të ardhshëm;
10. mbajtjen e stabilitetit të duhur gjatë gjithë lundrimit të ardhshëm;
11. mbajtjen e integritetit të hermeticitetit të duhur gjatë gjithë lundrimit të ardhshëm;
12. Komunikimin në situata avarie gjatë gjithë lundrimit të ardhshëm;
13. parashikimin e kushteve të sigurisë dhe shëndetësore në bord gjatë gjithë lundrimit të ardhshëm;

14. parashikimi i informacionit maksimal në rastet e aksidentit (si parashikohet në regjistruesin e të dhënave të lundrimit).

Nëse rezultati i çdo njërit nga këto vlerësime është negativ, duke marrë në konsideratë të gjitha mangësitë e gjetura, anija do të merret rreptësisht në konsideratë për bllokim.

9.3.4 Mangësitë e bllokimit

Për të ndihmuar nëpunësin e KSHP-së në përdorimin e këtyre procedurave këtu jepet një listë e mangësive e grupuar sipas konventave thelbësore dhe/ose kodeve, të cilat konsiderohen si të një natyre të tillë që ato mund të garantojnë bllokimin e anijes të implikuar. Kjo listë nuk konsiderohet si e detyrueshme por jep një shembull për çështjet më të rëndësishme.

Megjithatë, mangësitë e bllokueshme në zonën e STCW 78, të dhëna në 9.3.4.9 të këtij aneksi. janë vetëm bazë për bllokim sipas kësaj konvente.

9.3.4.1 Të përgjithshme

1. Në mungesë të certifikatave dhe dokumenteve të vlefshme si kërkohet nga dokumentet e rëndësishme (dokumente të rëndësishme) ose që nuk kanë zbatuar një instrument tjetër të rëndësishëm, nuk kanë të drejtë të mbajnë certifikatat e parashikuara nga konventa ose çdo instrument tjetër i rëndësishëm si rrjedhim., mungesa e certifikatave të kërkuara nuk do të përbëjë në vetvete një arsye për bllokimin e këtyre anijeve, megjithatë, në zbatimin e klauzolës jo me trajtim i favorizuar, përputhja thelbësore me parashikimet mund të kërkohet përpara nisjes së anijes për lundrim.

9.3.4.2 Korniza sipas SOLAS 74 (Referencat janë dhënë në kllapa)

1. Mosfunksionim i operimit normal të helikës dhe makinerive të tjera thelbësore, si dhe instalimeve e elektrike;

2. Pastërti e pamjaftueshme në lokalin e makinës, sasi e madhe e ujit të përzier me vajra në sentina, izolimi tubacioneve duke përfshirë tubat në lokalin e makinës të bëra pis me vaj. si dhe funksionimi jo normal i pompave të cekimit;

3. Mosfunksionim normal i gjeneratorit të emergjencës, dritave, baterive dhe çelësave;

4. Mosfunksionim normal i sistemit kryesor dhe atij ndihmues të drejtimit;

5. Mungesa, kapaciteti i pamjaftueshëm ose gjendja mjaft e keqe e pajisjeve personale të shpëtimit të jetës së njeriut, mjeteve të shpëtimit dhe mjeteve të lëshimit;

6. Mungesa, mospërputhshmëria ose gjendja mjaft e keqe në atë masë sa nuk mund të përdoret sipas qëllimit të tij të përdorimit, të sistemit të zbulimit të zjarrit, alarmeve të zjarrit, pajisjeve zjarrfikëse, instalimeve fikse të fikjes së zjarrit, valvulave të ventilimit dhe të pajisjeve të bllokimit të shpejtë të zjarrit;

7. Mungesa, gjendja mjaft e keqe ose mosfunksionimi normal i sistemit të mbrojtjes kundër zjarrit për zonën e kuvertës në anijet cisterna;

8. Mungesa, mospërputhshmëria ose gjendja mjaft e keqe e dritave, formave ose sinjaleve zanore;

9. Mungesa ose mosfunksionimi normal i pajisjeve të radios për komunikimet e sigurta normale dhe të fatkeqësisë;

10. Mungesa ose mosfunksionimi normal i pajisjeve navigacionale, duke marrë në konsideratë parashikimet e rregullit V/12(0) të SOLAS-it;

11. Mungesa e hartave lundrimore të korrektuara dhe/ose e të gjitha publikimeve të tjera navigacionale të nevojshme për lundrimin e ardhshëm, duke marrë në konsideratë dhe hartat elektronike dhe sistemin e informimit (ECDIS) të cilat mund të përdoren në vend të hartave normale;

12. Mungesa e ventilatorëve pa shkëndija në sallat e pompave të ngarkesës (Rregullat II-2/59.3.1 të SOLAS 74);

13. Mangësi serioze në kërkesat operacionale të renditura në 5.5 të këtij aneksi;

14 Moskorrespondimi i numrit përbërjes ose certifikimit të ekuipazhit me certifikatën e minimumit të ekuipazhit;

15. Gabimi për të kryer programin e zgjeruar të kontrolleve në përputhje me SOLAS 74. kapitulli Xl, rregullat 2;

16. Mungesa ose të meta të një VDR, kur përdorimi i saj është i detyrueshëm.

9.3.4.3 Zonat sipa kodit IBC (Referencat janë dhënë në kllapa)

1. Transporti i substancave jo të përmendura në cetifikatën e përshtatshmërisë ose mungesa e informacionit të ngarkesës (16.2);

2. Mungesa e pajisjeve të dëmtuara të sigurisë së presionit të lartë (8.2.3);

3. Instalime elektrike jo të sigurta, ose që nuk i korrespondojnë kërkesave të Kodit (10.2.3);

4. Burim zjarri në vende të rrezikshme 10.2(11.3.15);

5. Shkelja e kërkesave speciale (15);

6. Tejkalimi i sasisë së lejuar të ngarkesës për cisternë (16. 1);

7. Mbrojtje e pamjaftueshme ndaj nxehtësisë për produktet sensitive (16.6).

9.3.4.4 Zonat sipas kodit ICC (Referencat janë dhënë në kllapa)

1. Transportimi i një substance jo të përmendur në certifikatën e përshtatshmërisë ose mungesë informacioni në lidhje me ngarkesën (18. 1);

2. Mungesa e pajisjeve mbyllëse për hapësirat e shërbimit ose të banimit (3.2.6);

3. Paratie johermetike ndaj gazit (3.3.2);

4. Mbyllëset e ventilimit jofunksionale (3.6);

5. Mungesa ose mosfunksionimi i valvulave të mbylljes së shpejtë (5.6);

6. Mungesa ose mosfunksionimi i valvulave të sigurisë (8.2);

7. Instalime elektrike jo të sigurta ose që nuk i korrespondojnë kërkesave të Kodit (10.2.4);

8. Ventilatorë jo funksionale në zonën e ngarkesës (12.1);

9. Alarmet e presionit për tankerët e ngarkesës jofunksionale (13.4.1);

10. Sistemi i zbulimit të gazit dhe/ose të lëndëve toksike jo funksional (13.6);

11. Transporti i substancave të monitorueshme pa certifikatën e vlefshme të monitorimit (17/19).

9.3.4.5 Zonat sipas konventës së vijave të ngarkesës 66

1. Pjesë të dukshme të dëmtuara ose të korroduara, të çara ose deformime në kuvertë dhe skaf të cilat ndikojnë në aftësinë lundruese të anijes ose në fortësinë për të marrë ngarkesa lokale, po të mos autorizohet te kryej riparime të përkohshme për një lundrim deri sa të shkojë në një port ku do të kryej riparime definitive;

2. Një rast i njohur i stabilitetit të pamjaftueshëm;

3. Mungesa e informacionit të mjaftueshëm ose të besueshëm në një formë të aprovuar, e cila me anë të mjeteve të shpejta dhe të thjeshta i bën të mundur kapitenit të llogarisë ngarkimin dhe balancimin e anijes në mënyrë të atillë që të ruhen limitet e kërkuara të stabilitetit në të gjitha rrethanat dhe variantet e udhëtimit dhe që eviton krijimin e streseve të panevojshme në strukturën e anijes;

4. Mungesa, dëmtimi i theksuar ose defektimi i pajisjeve mbyllëse, pajisjeve mbyllëse të grykave të hambarëve dhe të dyerve hermetike;

5. Mbingarkesa;

6. Mungesa ose pamundësia për të lexuar shenjat e zhytjes dhe/ose vijës së ujit.

9.3.4.6 Zonat sipas aneksit I të MARPOL 73/78 (Referencat jepen në kllapa)

1. Mungesa, dëmtimi i dukshëm ose mosfunksionimi i pajisjeve filtruese të vajit dhe ujit, sistemit të monitorimit të shkarkimit të vajit dhe te pajisjeve të alarmit 15ppm;

2. Kapaciteti mbetës i mbeturinave ose sentinave i pamjaftueshëm për kryerjen e lundrimit të ardhshëm;

3. Mungesa e librit të regjistrimit të vajit. (20(5));

4. Modifikimi i paautorizuar i sistemit të shkarkimit;

5. Skedari i raportimit të kontrollit mungon ose nuk është në përputhje me Rregullat 13G(3)(b) të Konventës.

9.3.4.7 Zonat sipas konventës së MARPOL-it , aneksi II (Referencat janë dhënë në kllapa)

1. Mungesa e manualit P dhe A;

2. Moskategorizimi i ngarkesës. (3(4));

3. Mungesa e librit të ngarkesës. (9(6));

4. Transportimi i substancave vajore pa plotësimin e kërkesave. (14);

5. Modifikim i paautorizuar i sistemit të shkarkimit.

9.3.4.8 Zonat sipas aneksit V të MARPOL 73/78

1. Mungesa e planit të menaxhimit të plehrave;

2. Nuk ka asnjë libër shënimesh për plehrat;

3. Personeli i anijes nuk është i njohur me kërkesat e shkarkim/dorëzimit të planit të menaxhimit të plehrave.

9.3.4.9 Zonat sipas STCW 78

1. Mos pajisja e detareve me certifikata të vlefshme, apo dokumenteve të tjera të vlefshme si provë që detari ka aplikuar pranë administratës së shtetit të flamurit për të pajisur me certifikatë;

2. Mospërputhshmëria me aplikimin e certifikatës së Minimumit të ekuipazhit të lëshuar nga Administrata e shtetit të flamurit;

3. Moskonformiteti i pajisjeve motorike dhe të vrojtimit me kërkesat e përcaktuara nga Administrata e shtetit të flamurit për këtë lloj anije;

4. Mungesa në vrojtim e një personi të kualifikuar për të operuar pajisjet esenciale të navigacionit, radiokomunikimit të sigurt ose për parandalimin e ndotjes së mjedisit detar;

5. Paaftësia për të siguruar në fillim të një lundrimi dhe në vazhdimësi të tij persona të cilët janë të shlodhur dhe në gjendje të kryejnë vrojtimin dhe të aftë për detyrën;

6. Paaftësia e parashikimit për vrojtimin e parë në fillim të lundrimit dhe për personat në vazhdimin e vrojtimit të cilët kanë pushuar mjaftueshëm dhe si rrjedhim janë të aftë për detyrën.

9.3.4.10 Zona sipas Konventave të ILO

1. Ushqim i pamjaftueshëm për udhëtimin deri tek porti i ardhshëm;

2. Uji i pijshëm i pamjaftueshëm për udhëtimin deri tek porti i ardhshëm;

3. Kondita jo sanitare të vazhdueshme në bord;

4. Mungesë nxehtësie në akomodimin e një anije që operon në rajone ku temperaturat mund të tejkalojnë ato ulëta;

5. Plehra të mëdha, bllokim nga pajisjet ose ngarkesa ose ndryshe nga kushte të pasigurta në shkallët e pasagjerëve/akomodimi;

6. Evidencë e qartë që mbajtja e vrojtimit dhe detyrat e personelit për vrojtimin e parë ose vrojtimet në vazhdim janë barazuar në fat.

9.3.4.11 Zonat të cilat mund të mos garantojnë një bllokim, por kur p.sh. operimet me ngarkesën duhet të ndërpriten:

1. Mangësia e operimit të duhur (ose mirëmbajtjes) të sistemit të gazeve inerte, ngarkesës që lidhet me drejtimin ose makinën do të konsiderohen si bazë e mjaftueshme për të ndaluar operimin për ngarkesën.

ANEKS 2

PROCEDURAT PËR INVESTIGIMIT SIPAS MARPOL 73/78

Përmbajtja

Seksioni 1 Procedurat për kërkesat e shkarkimit sipas aneksit I dhe II të MARPOL 73/78
Seksioni 2 Parashikimet e thyerjeve të shkarkimeve sipas aneksit I të MARPOL 73/78
Seksioni 3 Lista e evidencës së mundshme për thyerjet e supozuara të parashikimeve për shkarkimet sipas aneksit I të MARPOL 73/78
3.1 Veprimet për dallimin e ndotjes me karburant
3.2 Investigimi në bord
3.3 Investigimi në breg
3.4 Informacioni i pambuluar nga sa më sipër
3.5 Konkluzione
Seksioni 4 Parashikime të thyerjeve për shkarkimin sipas aneksit II të MARPOL 73/78
Seksioni 5 Lista e evidencës së mundshme për thyerjet e supozuara të parashikimeve për shkarkimet sipas aneksit II të MARPOL 73/78
5.1 Veprimet për dallimin e ndotjes me karburant
5.2 Investigimi në bord
5.3 Investigimi në breg
5.4 Informacioni i pambuluar nga sa më sipër
5.5 Konkluzione

Seksioni 1

Procedurat për kërkesat e shkarkimit sipas aneksit I dhe II të MARPOL 73/78

1.1 Duke vepruar mbi bazën e një raporti ose njoftimi për një thyerje të supozuar të kërkesave të shkarkimit sipas anekseve I dhe II të MARPOL 73/78 nëpunësi i KSHP-së do të udhëhiqet nga procedurat e paraqitura në anekset 2 dhe 3 të këtij aneksi për sa i përket investigimeve për thyerje të supozuara të parashikimeve të shkarkimit të aneksit I të MARPOL 73/78 dhe në seksionet 4 dhe 5 të këtij aneksi për sa i përket investigimeve për thyerjet e supozuara të parashikimeve për shkarkimin sipas aneksit II të MARPOL 73/78.

1.2 Kur ushtron kontroll për thyerjet e supozuara të kërkesave të shkarkimit sipas anekseve I dhe II të MARPOL 73/78, nëpunësi i KSH-së duhet të ketë vëmendjen e duhur në parashikimet e 3.4.1 deri 3.4.13 të rezolutës së IMO A. 787 (19) dhe në instruksionet e Administratës së Shtetit të Portit bazuar në këto parashikime.

1 .3 Në rastin kur investigimi i tij nxjerr mangësi të cilat janë qartë të rrezikshme për sigurinë shëndetin ose ambientin, nëpunësi i KSH-së do të zbatojë parashikimet e 3.10.1 të këtij memorandumi.

Seksioni 2

Thyerjet e parashikimeve të shkarkimit aneksit I të MARPOL 73/78

2.1 Parashikimet e seksioneve 2 dhe 3 të këtij Aneksi kanë për qëllim të identifikojnë informacionin i cili nevojitet shpesh nga Administrata e Shtetit Flamur për dënimin e thyerje të tilla të mundshme.

2.2 Rekomandohet që në përgatitjen e Raportit të Kontrollit Shtetëror Portual të mangësive, ku përfshihen thyerjet e kërkesave të shkarkimit, autoritet e Shtetit Bregdetar ose Kontrollit Shtetëror Portual do të udhëhiqen nga një listë evidence të mundshme si tregohet në seksionin 3 të këtij Aneksi. Duhet të kihet parasysh lidhur me këtë se:

1. raporti ka për qëllim të sigurojë një grumbullim optimal të të dhënave sidoqoftë dhe në rast se nuk mund të sigurohet i gjithë informacioni, duhet të parashtrohet sa më shumë informacion të jetë e mundur;

2. Është e rëndësishme për të gjithë informacionin e përfshirë në raport të mbështetet nga fakte të cilat kur merren si një e tërë do ta çonin portin ose shtetin bregdetar të besonte se ka ndodhur një shkelje.

2.3 Në vazhdim të raportit të inspektimit mbi mangësitë, duhet të përpilohet dhe një raport nga porti ose shteti bregdetar mbi bazën e listës së detajuar të fakteve të mundshme. Është e rëndësishme që këto raportime të mbështeten nga dokumente të tillë si:

1. një deklaratë nga vrojtuesi i ndotjes. Në vazhdim të informacionit të kërkuar ne seksionet 3. 1 të këtij Aneksi, deklarata duhet të përfshijë konsiderata të cilat e çojnë vrojtuesin të arrijë në konkluzionin se asnjë prej burimeve të tjera të ndotjes është në fakt burimi i ndotjes në fjalë;

2. deklaratat që kanë të bëjnë me procedurat e mostrave të ndotjes dhe të vajit në bord. Këto duhet të përfshijnë vendin dhe kohën kur janë marrë mostrat, identitetin e personit(ave) që ka marrë mostrat dhe faturat që identifikojnë personal përgjegjës që kanë marrë dhe transferuar mostrat;

3. raportet e analizave të mostrave të marra nga ndotja si dhe nga bordi i anijes: raportet duhet të përfshijnë rezultatet e analizave, një përshkrim i metodës së zbatuar për analizat, referencë ose kopje të dokumentacionit shkencor që vërteton saktësinë dhe vlefshmërinë e metodës së zbatuar, si dhe emrat e persona e që kanë kryer analizat përfshi dhe eksperiencën e tyre;

4. një deklaratë nga nëpunësi i KSHP-së e mbajtur në bordin e anijes përfshi dhe rangun e organizatën KSHP-së;

5. deklaratat e personave të pyetur;

6. deklaratat e dëshmitarëve;

7. fotografitë e njollës së vajit;

8. kopje të faqeve përkatëse të librit të regjistrimit të vajrave, ditarit të anijes, ditarit të shkarkimit etj.

Të gjitha vrojtimet, fotografitë dhe dokumentet duhet të mbështeten nga një vërtetim i autenticitetit të tyre. Të gjitha certifikatat, autenticitetet ose verifikimet duhet të kryhen në përputhje me ligjet e shtetit që i bën ato. Të gjitha deklaratat duhet të jenë të firmosura dhe me datë përkatëse nga personi që ka bërë deklaratën dhe nëse është e mundur nga dëshmitarët. Emrat e personave që kanë firmosur deklaratat duhet të jenë të shkruar me shkrim të lexueshëm mbi ose nën nënshkrimin.

2.4 Raporti i referuar në 2.2 dhe 2.3 të këtij Aneksi, duhet ti dërgohet shtetit flamurin e të cilit mban anija. Nëse shteti bregdetar që ka vërejtur ndotjen dhe porti shtetëror që ka kryer investigimin në bord nuk janë të njëjtë, shteti që kryen investigimin e fundit duhet që gjithashtu ti nisi një kopje shtetit që ka vrojtuar ndotjen dhe ka kërkuar investigimin.

Seksioni 3

Lista e evidencës së mundshme mbi thyerjet e parashikimit të shkarkimeve sipas Aneksit I të MARPOL 73/78

3.1 Veprimet kur konstatohet një ndotje vajore.

3.1 Veçoritë e anijes ose i anijeve të dyshuara për thyerjen:

1. emri i anijes;

2. arsyet që të çojnë të dyshohet për anijen;

3. data dhe koha e vrojtimit ose identifikimit;

4. pozicioni anijes;

5. flamuri dhe porti i regjistrimit;

6. tipi (p.sh. tanker, anije ngarkese, anije pasagjere, anije peshkimi) madhësia (tonazhi i llogaritur) dhe të dhëna të tjera deskriptive (p.sh. ngjyra e kamarinave, fomajolit etj.);

7. gjendja e zhytjes (e ngarkuar ose në balast);

8. kursi dhe shpejtësia e përafërt;

9. pozicioni i njollës së ndotjes në raport me pozicionin e anijes (p.sh. në kiç, në bordin e majtë/djathtë);

10. pjesa e anijes nga është kryer shkarkimi;

11. nëse është ndaluar shkarkimi kur anija është vrojtuar ose thërritur.

3.1.2 Veçoritë e njollës

1. data dhe ora e vrojtimit nëse është ndryshe nga 3.1 .1.3 i këtij aneksi;

2. pozicioni i njollës në koordinata gjeografike nëse është i ndryshëm nga 3.1.1.4;

3. distanca e përafërt në milje detare nga pika më e afërt me tokën;

4. dimensioni i përafërt i përgjithshëm i njollës vajore (gjatësia, gjerësia dhe përqindja e përgjithshme e mbuluar me vaj);

5. përshkrimi fizik i njollës vajore (drejtimi dhe forma p.sh. e vazhdueshme, në njolla ose në shirita);

6. paraqitja e njollës vajore (kategoritë e treguara):

- kategoria A: Pak e dukshme në rrethana me ndriçim të favorshëm;
- kategoria B: E dukshme si shkëlqim argjendi në sipërfaqen e uji;
- kategoria C: Mund të vrojtohet gjurma e parë e ngjyrës;
- kategoria D: Brez i ndritshëm ngjyrë;
- kategoria E: Ngjyrat fillojnë të zbehen;
- kategoria F: Ngjyrat janë mjaft të errëta;

7. gjendja e qiellit (diell i ndritshëm, vranësirë etj.) fizibilitetit (në kilometra) në kohën e vrojtimit;

8. gjendja e detit;

9. drejtimi dhe shpejtësia e erës sipërfaqësore;

10. drejtimi dhe shpejtësia e rrymës.

3.1.3 Identifikimi i vrojtuesit:

1. emri i vrojtuesit;

2. organizata në të cilën bën pjesë vrojtuesi (nëse bën);

3. pozicioni i vrojtuesit brenda organizatës;

4. nga është bërë vrojtimi, avioni, anija, bregu apo nga ndonjë pozicion tjetër;

5. emri ose identiteti i anijes ose avionit nga është bërë vrojtimi;

6. vendndodhja specifike e anijes/avionit, vendit në breg nga është bërë vrojtimi;

7. aktiviteti me të cilin po merrej vrojtuesi në kohën e bërjes së vrojtimit p.sh. patrullim, udhëtim, fluturim etj.

3.1.4 Metoda e vrojtimit dhe dokumentimi:

1. vizuale;

2. fotografime konvencionale;

3. regjistrime në distancë ose fotografime në distancë;

4. mostrat e marra nga njolla;

5. çdo forme tjetër e vrojtimit (specifiko).

Shënim: Një fotografi e një shkarkimi do të preferohej të ishte me ngjyra. Fotografitë mund të sigurojnë informacionin e mëposhtëm: që një material në sipërfaqen e detit është vaj, sasia e vajit të shkarkuar përbën një shkelje të Konventës, që vaji po shkarkohet ose është shkarkuar nga një anije e veçantë: dhe identitetin e anijes.

Eksperienca ka treguar se informacioni i lartpërmendur mund të merret me anën e tre lloj fotografive si vijon:

1. detajet e njollës të marra pothuaj vertikalisht poshtë nga një lartësi prej më pak se 300 m me diellin nga prapa fotografuesit

2. një pamje e përgjithshme e njollës dhe e anijes ku të tregohet vaji duke u shkarkuar nga një anije: dhe

3. detajet e anijes për qëllim identifikimi.

3.1.5 Informacione të tjera nëse mund të vendoset kontakti me radio:

1. kapiteni i informuar për ndotjen;

2. shpjegimi i kapitenit;
3. porti i fundit nga është nisur anija;
4. porti i destinacionit i anijes;
5. emri i pronarit dhe kapitenit të anijes;
6. sinjali i thirrjes së anijes;
3.2 Investigimi në bordin e anijes
3.2.1 Inspektimi i certifikatës së IOPP:
1. emri i anijes;
2. numrat ose germat dalluese;
3. porti i regjistrimit;
4. tipi i anijes;
5. data dhe vendi i lëshimit;
6. data dhe vendi i vërtetimit.
Shënim: Nëse anijes nuk i është lëshuar një certifikate IOPP, duhet të jepet sa më shumë prej informacionit të kërkuar.
3.2.2 Inspektimi i shtesës të certifikatës së IOPP
1. paragrafët e aplikueshme të seksioneve 2.3,4.5 dhe 6 te shtesës (tankerët që nuk transportojnë ngarkesa vajore);
2. paragrafët e aplikueshme të seksioneve 2.3,4.5.6.7.8.9 dhe 10 të shtesës (për tankerët që transportoj të ngarkesa vajore).
Shënim: Nëse ania nuk ka një Certifikatë IOPP, duhet të jepet një përshkrim i pajisjeve dhe sistemeve në bord të cilat janë ndërtuar për parandalimin e ndotjes së mjedisit detar.
3.2.3 Inspektimi i librit të regjistrimit të vajit (Oil Record Book — ORB)
1. Të kopjohen faqe të mjaftueshme të ORB-pjesa I për të mbuluar një periudhë prej 30 ditësh para raportimit të incidentit.
2.Të kopjohen faqe të mjaftueshme të ORB-pjesa II (nëse është në bord) për të mbuluar një periudhë të plotë ngarkim/shkarkimi t pastrimit të balasteve dhe të bunkerimit të anijes. Gjithashtu kopjen e diagramës së tankerit.
3.2.4 Inspektimi i ditarit:
1. porti i nisjes, data, zhytja në bash dhe në kiç;
2. porti aktual, data e mbërritjes, zhytja në bash dhe në kiç;
3. pozicioni i anijes në ose afërsisht në kohën e ndodhjes së incidentit;
4. kontrollim i pozicionit të anijes të shënuar në ditarin e saj, si dhe i pozicionit të anijes të shënuar në ORB.
3.2.5 Inspektimi i dokumenteve të tjera në bord
Dokumentet e tjera që mund të japin të dhëna për fakte (nëse është e nevojshme të bëhen kopje) të tilla si:
1. harta me kurset e lundrimit;
2. rekorde të monitorimit dhe te kontrollit të pajisjeve;
3.2.6 Inspektimi i anijes:
1. pajisjet e anijes në përputhje me shtesën e certifikatës IOPP;
2. mostrat e marra. Përcakto vendndodhjen në bord;
3. gjurmët e vajit në afërsi të rrjetit të shkarkimit jashtë bordit;
4. gjendjen e sallës së makinës dhe gjendjen e sentinave;
5. gjendjen e seperatorit ujë/vaj, pajisjet filtruese dhe të sinjalizimit, pajisjet monitorimit dhe të ndalimit;
6. gjendja e sentinave ose e tankerëve mbartës;
7. burimet e rrjedhjeve të mundshme;
Në tankerët që transportojnë ngarkesa vajore evidencat që pasojnë mund të jenë të dobishme:
8. vaj në sipërfaqen e balastit të pastruar;
9. gjendja e sallës së pompave të sentinës;
10. gjendja e sistemit COW;
11. gjendja e sistemit IG;
12. gjendja e sistemit të monitorimit dhe të kontrollit;
13. Përbërja e ngarkesës së tankut (sasia e llogaritur e vajit dhe ujit).
3.2.7 Deklaratat e personave përgjegjës
Nëse ORB pjesa e I nuk është plotësuar siç duhet, informacioni nga pyetjet që pasojnë mund të jetë

i vlefshëm:

1. A ka pasur ndonjë shkarkim (aksidental ose të qëllimshëm) në kohën e dhënë në raportin e incidentit?

2. A kontrollohet në mënyrë automatike shkarkimi i sentinave?

3. Nëse është kështu. Në ç'kohë është vënë për herë të fundit në punë ky sistem dhe në ç'kohë është vënë në përdorim në mënyrë manuale për herë të fundit ky sistem?

4. Nëse jo, kur ka qenë ora dhe data e shkarkimit të fundit të sentinave?

5. Kur ka qenë data e fundit e shfaqjes së mbeturinave dhe si u veprua?

6. A është një veprim i vazhdueshëm derdhja e ujërave të zeza direkt në det apo fillimisht i grumbulloni në tankerë? Identifikoni tankerin ku bëhet grumbullimi?

7. A janë përdorur tankerët e ngarkesës si tankerë balasti?

Nëse ORB- pjesa e II nuk është plotësuar siç duhet informacioni i përfituar nga pyetjet e mëposhtme mund të jetë i vlefshëm:

8. Cila ka qenë shpërndarja e ngarkesës dhe balasteve në momentin e nisjes së anijes nga porti i fundit?

9. Cila ishte shpërndarja e ngarkesës dhe balasteve në portin e mbërritjes?

10. Kur dhe ku është ngarkuar për herë të fundit anija?

11. Kur dhe ku është shkarkuar për herë të fundit?

12. Ku dhe kur është bërë shkarkimi i balasteve të pisët për herë të fundit?

13. Ku dhe kur është bërë pastrimi i tankerëve për herë të fundit?

14. Kur dhe ku është bërë operacioni i fundit COW dhe cilët tanke u lanë?

15. Ku dhe kur është bërë dekantimi i tankeve për herë të fundit?

16. Cila është rrjedhja në tanke si dhe lartësia korresponduese ndërmjet tyre?

17. Cili tank mbart balastin e pisët gjatë lundrimit (nëse anija ka mbërritur me balast)?

18. Cili tank mbart balastin e pastër gjatë lundrimit (nëse anija ka mbërritur me balast)?

Në vazhdim informacioni që pason mund të jetë i dobishëm:

19. Detaje të lundrimit aktual (porti i nisjes, porti i mbërritjes, ngarkesa).

20. Përmbajtja e tankeve të vajit, karburantit dhe të balastit.

21.Bunkerimi i mëparshëm dhe i ardhshëm, tipi i karburantit dhe vajit.

22. Disponibiliteti ose jo i pajisjeve marrëse për mbeturinat vajore gjatë lundrimit aktual.

23. Transferimi i brendshëm i karburantit gjatë lundrimit aktual. Në rastin e cisternave që transporti në ngarkesa vajore informacioni në vazhdim mund të jetë i dobishëm.

24. Lloji i tregtisë me të cilën është e angazhuar anija, si p.sh. distanca të shkurtra/gjata produkte të përpunuara ose të papërpunuara apo produkte të alternuara etj.

25. Cilët tanke janë të pastër dhe të papastër.

26. Riparimet e kryera ose që mendohet të kryhen në tanket e ngarkesës.

Informacion i përzier

27. Komente mbi gjendjen e pajisjeve të anijes.

28. Komente në lidhje me raportin e ndotjes.

29. Komente të tjera.

3.3 Investigime në breg

3.3.1 Analizat e mostrave te karburantit.

Trego metodën dhe rezultatet e analizave të mostrave.

3.3.2 Informacion i mëtejshëm.

Informacion i mëtejshëm mbi anijen, i marrë nga stafi i terminalit të karburanteve, kontraktorët e pastrimit të tankeve, apo të tjerë mund të jetë i dobishëm.

Shënim: çdo informacion në këtë kapitull është mirë nëse është praktikë të shoqërohet me dokumentacione te tilla si për shembull deklarata të firmosura, fatura etj.

3.4 Informacion i cili nuk mbulohet nga sa thamë më lart

3.5 Konkluzion

3.5.1 Përmbledhje e konkluzioneve teknike të survejorit

3.5.2 Tregimi i parashikimeve të aplikueshme nga aneksi I të MARPOL-it 73/78 për të cilat anija dyshohet ose ka bërë shkelje.

3.5.3 A del që rezultatet e investigimit të garantojnë mbajtjen e një raporti mangësish?

Seksioni 4

Thyerjet e parashikimeve të shkarkimit sipas Aneksit II të MARPOL 73.78

4.1 Parashikimet e seksioneve 4 dhe 5 të këtij Aneksi janë parashikuar të identifikojnë informacionin që do të nevojitet nga Administrata e Shtetit Flamur për gjobitjen e thyerjeve të parashikimeve të shkarkimit sipas aneksit II të MARPOL 73/78

4.2 Rekomandohet që në përgatitjen e Raportit të Kontrollit Shtetëror Portual të mangësive, ku përfshihen thyerjet e kërkesave të shkarkimit, autoritetet e Shtetit Bregdetar ose Kontrollit Shtetëror Portual do të udhëhiqen nga një listë evidence të mundshme si tregohet në seksioni 5 të këtij Aneksi. Duhet pasur gjithmonë parasysh lidhur me këtë që:

1. raporti të ketë për qëllim të japi pamjen më optimale të të dhënave të fitueshme, megjithatë, edhe pse informacioni nuk mund të gjendet, duhet të parashtrohet informacion sa më shumë të jetë e mundur; dhe

2. është e rëndësishme për të gjithë informacionin e përfshirë në raport që të mbështetet me fakte të cilat, kur konsiderohen si një e tërë, mund të çojnë KSHP-në ose Shtetin Bregdetar për të besuar se ka ndodhur në thyerje; dhe

3. shkarkimi mund të ketë qenë karburant, rast në të cilin zbatohet Procedurat e Kontrollit.

4.3 Në plotësim të raportit të KSHP-së mbi mangësitë, do të përgatitet një raport mbi mangësitë, një raport duhet të plotësohet nga shteti bregdetar ose KSHP-ja, mbi bazat e listët së evidencës së mundshme. Është e rëndësishme që këto raporte të plotësohen me dokumente të tilla si:

1. një deklaratë nga vrojtuesi i ndotjes. Në vazhdim të informacionit të kërkuar në seksionet 5.1 të këtij aneksi, deklarata duhet të përfshijë konsiderata të cilat e çojnë vrojtuesin të arrijë në konkluzionin se asnjë prej burimeve të tjera të ndotjes është në fakt burimi i ndotjes në fjalë:

2. deklaratat që kanë të bëjnë me procedurat e mostrave të ndotjes dhe të vajit në bord. Këto duhet të përfshijnë vendin dhe kohën kur janë marrë mostrat, identitetin e personit(ave) që ka marrë mostrat dhe faturat që identifikojnë personat përgjegjës që kanë marrë dhe transferuar mostrat;

3. raportet e analizave të mostrave të marra nga ndotja si dhe nga bordi i anijes; raportet duhet të përfshijnë rezultatet e analizave, një përshkrim i metodës së zbatuar për analizat, reference ose kopje të dokumentacionit shkencor që vërteton saktësinë dhe vlefshmërinë e metodës së zbatuar si dhe emrat e personave që kanë kryer analizat përfshi dhe eksperiencën e tyre;

4. një deklaratë nga nëpunësi i KSHP-së mbajtur në bordin e anijes përfshi dhe rangun e organizatën KSHP-së;

5. deklaratat e personave të pyetur;

6. deklaratat e dëshmitarëve;

7. fotografitë e njollës së vajit; dhe

8. kopje të faqeve përkatëse të librit të regjistrimit të vajrave, ditarit të anijes, ditarit të shkarkimit etj.

Të gjitha vrojtimet, fotografitë dhe dokumentet duhet të mbështetet nga një vërtetim i autenticitetit të tyre. Të gjitha certifikatat, autenticitetet ose verifikimet duhet të kryhen në përputhje me ligjet e shtetit që i bën ato. Të gjitha deklaratat duhet të jenë të firmosura dhe me datë përkatëse nga personi që ka bërë deklaratën dhe nëse është e mundur nga dëshmitarët. Emrat e personave që kanë firmosur deklaratat duhet të jenë të shkruar me shkrim të lexueshëm mbi ose nën nënshkrimin.

4.4 Raporti i referuar në 4.2 dhe 4.3 të këtij aneksi duhet të dërgohen tek Administrata e Shtetit të Flamurit. Nëse shteti bregdetar që vrojton ndotjen dhe KSHP që kryhen investigimet në bord nuk janë të njëjta, shteti që ndërmerr investigimin e fundit duhet gjithashtu të dërgojë një kopje të gjetjeve të tij tek shteti që vrojton ndotjen dhe duke kërkuar investigime.

Seksioni 5

Lista e evidencës së mundshme për thyerjet e supozuara të parashikimeve për shkarkimet sipas aneksit II të MARPOL 73/78

5.1 Veprimet kur konstatohet një ndotje vajore.

5.1.1 Veçoritë e anijes ose të anijeve të dyshuara për thyerjen

1. emri i anijes;

2. arsyet që të çojnë të dyshohet për anijen;

3. data dhe koha e vrojtimit ose identifikimit;

4. pozicioni i anijes;

5. flamuri dhe porti i regjistrimit;

6. tipi (p.sh. tanker, anije ngarkese, anije pasagjere, anije peshkimi) madhësia (tonazhi i llogaritur) dhe të dhëna të tjera deskriptive (p.sh. ngjyra e kamarinave, fomajolit etj.);

7. gjendja e zhytjes (e ngarkuar ose në balast);

8. kursi dhe shpejtësia e përafërt;

9. pozicioni i njollës së ndotjes në raport me pozicionin e anijes (p.sh. në kiç, në bordin e majtë/djathtë);

10. pjesa e anijes nga është emetuar shkarkimi;

11. nëse është ndaluar shkarkimi kur anija është vrojtuar ose thërritur në radio.

5.1.2 Veçoritë e njollës

1. data dhe ora e vrojtimit nëse është ndryshe nga 5.1.1.3 i këtij aneksi;

2. pozicioni i njollës në koordinata gjeografike nëse është i ndryshëm nga 5.1.1.4;

3. distanca e përafërt në milje detare nga pika më e afërt me tokën;

4. thellësia e ujërave sipas hartave detare;

5. dimensionet e përgjithshme të njollës (gjatësia, gjerësia dhe përqindja e mbuluar);

6. përshkrimi fizik i njollës vajore (drejtimi dhe forma p.sh. e vazhdueshme në njolla, ose në shirita);

7. ngjyrat e njollës;

8. gjendja e qiellit (diell i ndritshëm, vranësirë etj.) vizibilitetit (në kilometra) në kohën e vrojtimit;

9. gjendja e detit;

10. drejtimi dhe shpejtësia e erës sipërfaqësore;

11. drejtimi dhe shpejtësia e rrymës.

5.1.3 Identifikimi i vrojtuesit (ave)

1. emri i vrojtuesit;

2. organizata në të cilën bën pjesë vrojtuesi (nëse është);

3. pozicioni i vrojtuesit brenda organizatës;

4. nga është bërë vrojtimi, avioni, anija, bregu apo nga ndonjë pozicion tjetër;

5. emri ose identiteti i anijes ose avionit nga është bërë vrojtimi;

6 .vendndodhja specifike e anijes/avionit, vendit në breg nga është bërë vrojtimi;

7. aktiviteti me të cilin po merrej vrojtuesi në kohën e bërjes së vrojtimit p.sh. patrullim, udhëtim, fluturim etj.

5.1.4 Metoda e vrojtimit dhe dokumentimi

1. vizuale;

2. fotografime konvencionale;

3. regjistrime në distancë ose fotografime në distancë;

4. mostrat e marra nga njolla;

5. çdo formë tjetër e vrojtimit (specifiko).

Shënim: Një fotografi e një shkarkimi do të preferohej të ishte me ngjyra. Rezultate më të mira mund të sigurohen në njërën nga tre llojet e fotografive që vijojnë:

1. detajet e njollës të marra pothuaj vertikalisht poshtë nga një lartësi prej më pak se 300 m me diellin nga prapa fotografuesit;

2. një pamje e përgjithshme e njollës dhe e anijes ku të tregohet vaji duke u shkarkuar nga një anije; dhe

3. detajet e anijes për qëllim identifikimi.

5.1.5 informacione të tjera nëse mund të vendoset kontakti me radio:

1. kapiteni i informuar për ndotjen;

2. shpjegimi i kapitenit;

3. porti i fundit nga është nisur anija;

4. porti i destinacionit të anijes;

5. emri i pronarit dhe kapitenit të anijes;

6. sinjali i thirrjes i anijes.

5.2 investigimi në bord

5.2.1 Inspektimi i certifikatave (Certifikata COF ose NLS):

1. emri i anijes;

2. numrat ose germat dalluese;

3. porti i regjistrimit;

4. tipi i anijes;

5. data dhe vendi i lëshimit;

6. data dhe vendi i vërtetimit;

5.2.2 Inspektimi i manualit P dhe A:

1. Lista e materialeve të Aneksit të cilat anija lejohet t'i transportojë;

2. Kufizimet përsa i përket cisternave në të cilat këto substanca mund të transferohen;

3. Anija është e pajisur me një sistem efikas të ndarjes;

4. Sasia e mbeturinave krijohet gjatë kontrollit;

5.2.3 Inspektimi i librit të regjistrimit të vajit (OIL Record Book- ORB)

Faqe të mjaftueshme të ORB duhet të kopjohen për të mbuluar një cikël të plotë të ngarkim/shkarkimit/balastimit dhe pastrimit të cisternave të anijes.

Gjithashtu duhet marrë një kopje e diagrame së tankerit.

5.2.4 Inspektimi i ditarit

1. porti i nisjes, data, zhytja në bash dhe në kiç;

2. porti aktual, data e mbërritjes, zhytja në bash dhe në kiç;

3. pozicioni i anijes në ose afërsisht në kohën e raportimit të ndodhjes së incidentit;

4. kontrollim i njollës në se koha e shënuar me Librin e Regjistrimit të Ngarkesës lidhur me shkarkimin korrespondon me një distancë të mjaftueshme nga toka më e afërt, shpejtësia e kërkuar e anijes dhe e thellësi të mjaftueshme të ujërave.

5.2.5 Inspektimi i dokumenteve të tjerë në bord

Të tjera dokumente të tjera thelbësore për evidenca (nëse është e nevojshme të bëhen kopje) të tilla si:

1. dokumentet e ngarkesës ose ngarkesës aktuale ose që është transportuar në fund, së bashku me informacion të rëndësishëm mbi temperaturat e shkarkimit, viskozitetin dhe ose pikën e shkrirjes;

2. shënimet mbi temperaturat e materialeve gjashtë shkarkimit;

3. shënimet e pajisjeve monitoruese në se ka;

5.2.6 Inspektimi i anijes

1. pajisjet e anijes në përputhje me Manualin e P dhe A;

2. mostrat e marra. Përcakto vendndodhjen në bord;

3. burimet e rrjedhjeve të mundshme;

4. mbeturina e ngarkesës në sipërfaqe të një balasti të dedikuar ose i veçantë;

5. konditat e pompës së lokalit të sentinave;

6. konditat e sistemit të monitorizimit;

7. përmbajtja e çisternave të mbeturinave (llogarit sasinë e ujit dhe mbeturinave).

5.2.7 Deklaratat e personave përgjegjës

Nëse ORB-pjesa e nuk është mbushur siç duhet, informacioni nga pyetjet që pasojnë mund të jetë i vlefshëm:

1. A ka pasur ndonjë shkarkim (aksidental ose të qëllimshëm) në kohën e dhënë në raportin e incidentit?

2. Cila cisternë nevojitet të mbushet në port?

3. Cila cisternë nevojitet të pastrohet në det? Ka qenë para larë cisterna?

4. Ku dhe kur këto u pastruan?

5. Mbeturina e çfarë substance janë përfshirë?

6. Çfarë është bërë me mbeturinat e tankeve të larjes?

7. A është përdorur cisterna, ose cisterna e ngarkesës si një tank grumbullimi shkarkuar në det?

8. Ku dhe kur shkarkimi u krye?

9. Kush janë përmbajtjet e tankut të grumbullimit ose tankut të ngarkesës së përdorur si tank grumbullimi

10. Cili tank përmbante balast të pisët gjatë lundrimit me balast (nëse anija arrin me balast)?

11. Cili tank mbante balast të pastër gjatë udhëtimit me balast (nëse anija arrin me balast)?

12. Detaje të udhëtimit aktual të anijes (portet e përparshme, portet e ardhshme, tregtia)?

13. Vështirësitë e hasura gjatë shkarkimit në pajisjet e mbledhjes së mbeturinave në breg.

14. Vështirësitë e hasura me operimet e ndarjes efikase

15. Cilët tanke janë të pastra ose pis në mbërritje?

16. Riparimet e kryera ose të theksuara gjatë në tanket e ngarkesës.

Informacione të ndryshme

17. Komente lidhur me gjendjen e pajisjeve të anijes

18. Komente në lidhje me raportin e ndotjes

19. Komente të tjera

5.3 Investigime në breg

5.3.1 Analizat e mostrave

Trego metodën dhe rezultatet e analizave të mostrave

5.3.1 Informacion i mëtejshëm

Informacion i mëtejshëm mbi anijen, i marrë nga stafi i terminalit të karburanteve, kontraktorët e pastrimit të tankeve, apo të tjerë mund të jetë i dobishëm

Shënim: Çdo informacion në këtë kapitull është mirë nëse është praktikë të shoqërohet me dokumentacione të tilla si për shembull deklarata të firmosura, fatura etj.

5.3.3 Informacion nga terminali i portit të përparshëm

1. Konfirmimi që anija shkarkoi, e ndarë dhe para larë në përputhje me Manualin e saj të P dhe A.

2. Natyra e vështirësive nëse ka.

3. Kufizimet nga autoritetet sipas të cilave anija u lejua që të lundrojë.

4. Kufizimet përsa i përket pajisjeve të bregut të mbledhjes së mbeturinave.

5.4 Informacion jo i mbuluar sa më sipër.

5.5 Konkluzione

1. Përmbledhje e konkluzioneve të investigatorit

2. Tregimi i parashikimeve të aplikueshme nga aneksi II i MARPOL-it 73/78 për të cilat anija dyshohet ose ka bërë shkelje.

3. A arritën rezultatet e investigimit të garantojnë mbajtjen e një raporti mangësish?

ANKEKSI 3

MASAT E REFUZIMIT TË PRANIMIT LIDHUR ME DISA ANIJE

A. Kategoria e anijeve që janë objekt i refuzimit të hyrjes
(si referohet në seksionin 3.10.5.1 të memorandumit)

1. tankerët e gazit dhe kimikateve;

2. transportuesit e rifuxhove;

3. anijet e transportit të karburanteve;

4. anijet e pasagjerëve.

B. Procedurat lidhur me refuzimin e hyrjes
(si referohet në seksionin 3.10.5.2. të memorandumit)

1. Nëse kushtet e përshkruara në seksionin 3.10.5.2. e memorandumit janë plotësuar Autoritetet e Portit në të cilin anija është e bllokuar për herë të dytë ose të tretë, përkatësisht, duhet të informojnë kapitenin dhe pronarin ose operuesin e anijes me shkrim për urdhrin e refuzimit të hyrjes të shërbyer anijes.

Autoritetet kompetente gjithashtu duhet të informojnë administratën e Shtetit Flamur, shoqërinë e klasifikimit të interesuar, Departamentin e Sistemit të Informacionit (DSI) dhe Sekretariatin.

Urdhri i refuzimit të hyrjes do të hyjë në fuqi menjëherë sapo anija të autorizohet për të lënë portin pas mungesave dhe mangësive që çojnë në bllokim.

2. Me qëllim që të hiqet urdhri për refuzimin e hyrjes, pronari ose operatori duhet t'i dërgojnë një kërkesë formale tek Autoritetet e Shtetit që imponon urdhrin e refuzimit të hyrjes. Kjo kërkesë duhet të shoqërohet me një certifikatë nga Administrata e Shtetit të Flamurit që tregon që anija është plotësisht në përputhje me parashikimet e zbatueshme të konventave ndërkombëtare.

Kërkesa për heqjen e urdhrit për refuzimin e hyrjes gjithashtu duhet të shoqërohet, kur duhet, nga një certifikatë nga shoqëria e klasifikimit e cila ka anijen në klasë që tregon se anija është në përputhje me standardet e klasës të imponuara nga kjo shoqëri.

3. Urdhri i Refuzimit të hyrjes mundet të hiqet vetëm pas një riinspektimi të anijes në një port të rënë dakord nga inspektorët e Autoritetit që ka imponuar urdhrin e refuzimit të hyrjes dhe nëse jepet një evidencë që kënaq Autoritetin se anija është plotësisht në përputhje me kërkesat në zbatim të konventave ndërkombëtare. Nëse porti i rëndë dakord është brenda rajonit të Memorandumit, autoritetet kompetente të Shtetit të portit të destinimit mundet të autorizojnë, në marrëveshje me Autoritetin që ka imponuar urdhrin e refuzimit të hyrjes, që anija të vazhdojë në portin e destinimit në fjalë, për të vetmin qëllim të verifikimit në se anija ka përmbushur konditat specifike në paragrafin 2.

Riinspektimi do të konsistojë në një inspektim të zgjeruar i cili duhet të mbulojë minimumi çështjet thelbësore të seksionit 8.3 të aneksit 1 të memorandumit.

Të gjitha shpenzimet e këtij inspektimi të zgjeruar do të përballohen nga pronari ose operatori.

4. Nëse rezultatet e inspektimit të zgjeruar kënaqin autoritetin që imponon masat, urdhri i refuzimit

të hyrjes mund të hiqet. Pronari ose operatori i anijes duhet të informohet me shkrim.

Autoriteti duhet gjithashtu të njoftojë vendimin e tij me shkrim tek administrata e shtetit flamur, shoqëria e klasifikimit të interesuar DSI-n dhe sekretariatin.

5. Informacioni lidhur me anijet që u është refuzuar hyrja në porte brenda rajonit të Memorandumit do të jepet i vlefshëm në sistemin SiReNaC dhe do të botohet në përputhje me parashikimet e seksionit 3.17 të memorandumit.

ANEKSI 4

SISTEMI I INFORMACIONIT TË INSPEKTIMEVE

1. Për të ndihmuar Autoritetet në zgjedhjen e anijeve me flamur të huaj që duhet të inspektohen në portet e tyre është e nevojshme që të kihet në dispozicion të Autoriteteve një informacion i përmirësuar mbi inspektimet e një anije individuale me flamur të huaj në një port nga portet e tjerë rajonalë brenda 6 muajve që kanë kaluar.

2. Brenda Ministrisë së Ngarkuar me Transportin, Departamenti i Sistemit të Informacionit (DSI) i Drejtorisë së Përgjithshme të Çështjeve Detare dhe Detarëve (DAMGM) është i ngarkuar i marrjes dhe menaxhimit të sistemit të informacionit të inspektimeve.

3. Për këtë qëllim Autoritetet do të përpiqen të furnizojnë DSI, e preferueshme me mjete të kompjuterizuara transmetimin e të dhënave, me informacion mbi anijet e inspektuara në portet kombëtare. Futja e informacionit në skedarët e inspektimeve preferohet që të realizohet me anën e imputeve të kompjuterizuara direkt mbi baza ditore.

4. Për qëllimet e shkëmbimit të informacionit të shpejtë, sistemi i informimit do të përfshijë një pajisje komunikimi e cila lejon një shkëmbim të kompjuterizuar shkëmbimi direkt të mesazheve ndërmjet Autoriteteve, duke përfshirë njoftimet si referohen në seksionin 3.11 të memorandumit dhe shkëmbimin e informacionit mbi thyerjet operacionale si referohet në seksionin 5 të memorandumit.

5. Informacioni si në 3 dhe 4 më sipër do të përpunohet në formë standarde dhe në përputhje me procedura standarde si janë shprehur në udhëzuesin për përdoruesit e sistemit të informacionit të parashikuar nga DSI.

6. Në përpunimin e informacionit DSI nuk do të shtojë ndonjë të dhënë të parashikuar nga Autoritetet, me përjashtim si parashikohet në procedurat standard që sigurojnë konsistencën e përdorimit të disa veprimeve të marra në kod. Përndryshe DSI do të bëjë amendamente ndaj të dhënave vetëm me një kërkesë specifike të Autoritetit të origjinës.

7. DSI do të organizojë procesin e informacionit si në paragrafin 3 më sipër që të sigurojë se të dhënat e inspektimit janë lehtësisht për t'u marrë së bashku për qëllimet e konsultimit dhe përmirësimit në përputhje me procedurat si janë vendosur në udhëzimin për përdoruesit e sistemit të informacionit të dhënë nga DSI.

8. Nëse, në rrethana të jashtëzakonshme informacioni si në 3 dhe 4 më sipër mund të mos jepet me transmetim të kompjuterizuar, informacioni që përmbahet në raport të inspektimit do të jepet me pajisje telefaksi si një sistem alternativ i shkëmbimit të informacionit.

9. Informacioni për qëllime administrative, të tilla si informacion statistikor, do të jepet nga Sekretariati sipas udhëzimeve të Komisionit. Kjo do të mbështetet mbi të dhënat nga DSI.

10. Sistemi i informimit i treguar në paragrafët e përparshme do të zbatohet gjatë gjithë kohës që Memorandumi është në fuqi.

Studimet për monitorimin dhe, kur është e nevojshme, për të përmirësuar kualitetin e sistemit do të kryet mbi baza të vazhdueshme.

11. Brenda konsensusit të Autoritetit DSI do të, në emër të këtij Autoriteti, do ti parashtrojë raportet e bllokimit tek Organizata Ndërkombëtare Detare në përputhje me Rregullat I/19 të SOLAS 74, neni 11 i MARPOL 73/78, neni 21 i vijave të ngarkesës 66 dhe neni X i STCW 78.

12. Me konsensusin e Autoritetit, DSI do të, në emër të këtij Autoriteti, parashtrojë raportin e bllokimit ndaj Organizatës Ndërkombëtare të Punës në përputhje me nenin 4 të Konventës 147 të ILO.

ANEKSI 5

PUBLIKIMI I INFORMACIONIT LIDHUR ME BLLOKIMIN DHE INSPEKTIMET
(si referohet në seksionin 3.17 të memorandumit)

I. Informacioni mbi bllokimin e anijes do të përfshijë:

- emrin e anijes;
- numrin e IMO;
- tipi i anijes;
- tonazhi;
- viti i ndërtimit si është përcaktuar mbi bazën e të dhënës së treguar në certifikatën e sigurisë së anijes;
- emri dhe adresa e kompanisë së anijes;
- në rastin e anijeve që transportojnë gaze të lëngshme ose ngarkesa të forta rifuxho, emri dhe adresa e çarteruesit përgjegjës për zgjedhjen e anijes dhe tipi çarterit;
- flamuri i shtetit;
- shoqëria e klasifikimit ose shoqëritë e klasifikimit, kur është e rëndësishme, i cili ka ose kanë lëshuar ndaj anijes certifikatën e klasës, nëse ka;
- shoqëria e klasifikimit ose shoqëritë e klasifikimit, kur është e rëndësishme, i cili ka ose kanë lëshuar ndaj kësaj anije certifikatat në përputhje me konventat në zbatim në emër të flamurit të shtetit, duke deklaruar në certifikatat e shpërndara;
- portin dhe datën e deklaratës për inspektimin e fundit të zgjeruar, kur duhet, pavarësisht në se është urdhëruar një bllokim;
- portin dhe datën e kontrollit të fundit special dhe emrin e organizatës e cila kreu kontrollin;
- numrin e bllokimeve gjatë 24 muajve të përparshëm;
- vendin dhe portin e bllokimit;
- datën kur bllokimi është hequr;
- periudha e bllokimit, në ditë;
- numri i mangësive të gjetura dhe arsyeja për bllokim në terma të qarta dhe të përcaktuara:
- përshkrimi i masave të marra nga autoritetet kompetente dhe kur është e rëndësishme nga shoqëria e klasifikimit si një ndjekje e bllokimit;
- nëse anijes i është refuzuar hyrja në çdo port brenda rajonit të memorandumit, arsyet për masa të tilla me terma dhe formë të qartë;
- tregimin, kur është e rëndësishme, nëse shoqëria e klasifikimit ose çdo institucion tjetër privat që ka kryer inspektimin ka ndonjë përgjegjësi lidhur me mangësitë të cilat, vetëm ose në kombinim, çojnë në bllokim;
- përshkrimi i masave të marra në rastin e një anije e cila është lejuar të vazhdojë në portin më të afërt të duhur të riparimit,ose të cilës i është refuzuar hyrja në çdo port brenda rajonit të memorandumit.

II. Informacioni lidhur me inspektimin e anijes do të përfshijë sa më poshtë:

- emrin e anijes;
- numrin e IMO;
- tipi i anijes;
- tonazhi;
- viti i ndërtimit;
- emri dhe adresa e kompanisë së anijes;
- në rastin e anijeve që transportojnë gaze të lëngshme ose ngarkesa të forta rifuxho, emri dhe adresa e çartuesit përgjegjës për zgjedhjen e anijes dhe tipi çarterit;
- Flamuri i shtetit;
- shoqëria e klasifikimit ose shoqëritë e klasifikimit, kur është e rëndësishme, i cili ka ose kanë lëshuar ndaj anijes certifikatën e klasës, nëse ka;
- shoqëria e klasifikimit ose shoqëritë e klasifikimit dhe ose çdo palë tjetër kur është e rëndësishme, i cili ka ose kanë lëshuar ndaj kësaj anije certifikatat në përputhje me konventat në zbatim në emër të flamurit të shtetit, duke deklaruar në certifikatat e shpërndara;
- vendin, portin dhe datën e inspektimit;
- numri dhe natyra e mangësive;

ANEKSI 6

KRITERET CILËSORE PËR ADERIMIN NË MEMORANDUM NË PËRPUTHJE ME 8.2 E MEMORANDUMIT

Kriteret cilësore

A. Autoritetet Detare të një shteti, që plotësojnë kriterin gjeografik të specifikuar në 8.2 të

Memorandumit, mund të aderojë si anëtarë me të drejta të plota, me kusht që plotësohen të gjitha kërkesat cilësore si më poshtë:

1. Një Autoritet Detar duhet të përshkruajë mbi bazën e detyrimeve të Memorandumit, me qëllimin e kontributit në përpjekjet e përbashkëta eliminimin e operimit të anijeve nën standard;

2. Autoriteti i tillë Detar duhet të ratifikojë të gjithë instrumentet e rëndësishme në fuqi, para se të realizohet aderimi;

3. Autoriteti i tillë Detar duhet të ketë aftësi të mjaftueshme, logjistike dhe thelbësore, që respektivisht të zbatojë përputhjen me standardet ndërkombëtare detare lidhur me sigurinë detare, parandalimin e ndotjes dhe të kushteve të jetesës e punës në bordin e anijeve që mbajnë flamurin e tij, të cilat përfshijnë punësimin e inspektorëve të kualifikuar si kërkohet, që veprojnë në përgjegjësinë e Administratës dhe që duhet demonstruar sipas mendimit të Komisionit të referuar në 6.1 të memorandumit.;

4. Autoriteti i tillë detar duhet të ketë aftësi të mjaftueshme, logjistike dhe thelbësore, për të përmbushur të gjitha parashikimet dhe veprimtaritë e specifikuara në memorandum me qëllimin e zgjerimit të detyrimeve të tij, të cilat do të përfshijnë punësimin e nëpunësve të kualifikuar si duhet të Kontrollit Shtetëror Portual që veprojnë në përgjegjësinë e Administratës, dhe të demonstruar sipas mendimeve të Komisionit të referuar në 6.1 e Memorandumit;

5. Një Autoritet Detar, flamuri i të cilit del në listën që tejkalon përqindjen e mesatares së bllokimeve të listës së bllokimeve, si publikohet në raportin vjetor për çdo tre vjet dhe që kërkon për anëtarësim të plotë, kërkesa e tij, nuk miratohet;

6. Autoritete të tilla detare nga data e hyrjes në fuqi për anëtarësinë, do të krijojnë një lidhje *on line* referuar sistemit të informacionit në Aneksin 4;

7. Autoritetet të tilla Detare, do të firmosin një marrëveshje financiare për pagesën e pjesës së tyre në koston operative të memorandumit dhe do të përsa i përket datës së hyrjes në fuqi paguajnë kontributin financiar në buxhet si miratohet nga Komisioni në 6.1 e Memorandumit.

Vlerësimi i përputhjes me kushtet e mësipërme do të jetë i vlefshëm vetëm për secilin rast dhe nuk do të krijojë ndonjë precedent për rastet e ardhshme, as nga autoritetet aktuale sipas këtij Memorandumi dhe as nga firmosësit potencial të rinj.

ANEKSI 7

KRITERET MINIMALE PËR NËPUNËSIT E KONTROLLIT SHTETËROR PORTUAL

1. Në vazhdim të parashikimeve të 3.8 të Memorandumit, Nëpunësit e Kontrollit Shtetëror Portual duhet të jenë të kualifikuar si duhet dhe autorizuar nga Autoriteti për të kryer inspektimet e Kontrollit Shtetëror Portual.

2. Një nëpunës i kualifikuar si duhet i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të ketë kryer minimalisht një vit shërbim në kontrollin e shërbimit të flamurit të shtetit që kanë të bëjnë me kontrollet dhe certifikimin e instrumenteve kryesore si dhe të ketë:

1. një certifikatë aftësie si Kapiten, i aftë që personi të marrë në komandim një anije prej 1600 BT ose më të madhe (shiko STCW.Reg.II/2), ose

2. një certifikatë aftësie si kryemekanik,i aftë që personi të marrë detyrën në bordin e anijes me makinë kryesore me 3000 KF ose më shumë (shiko STCW, Reg.III/2); ose

3. ka kaluar provimet si arkitekt naval, inxhinier mekanik ose një inxhinier që lidhet me fushat e detarisë dhe që ka punuar në vende të tilla për 5 vjet. Nëpunësi i Kontrollit Shtetëror Portual i përmendur në 1. dhe 2. më sipër duhet të kenë shërbyer për një periudhë jo më pak se 5 vjet në det si oficer në kuvertë ose sektorin e makinës.

3. Alternativisht, një nëpunës i Kontrollit Shtetëror Portual del se është krejtësisht i kualifikuar në se ky person:

1. mban një shkallë të universitetit ose një trajnim të barabartë me të; dhe

2. është trajnuar dhe kualifikuar në një shkollë për inspektor të sigurisë së anijes; dhe

3. ka shërbyer së paku 2 vjet si një survejor i flamurit shtet që ka të bëjë me survejimin dhe certifikimin në përputhje me instrumentet më të rëndësishme.

4. Një nëpunës i kualifikuar si duhet i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të jetë i aftë të komunikojë me zë dhe me shkrim me detarët në gjuhët që fliten më shumë n det.

5. Një nëpunës i kualifikuar si duhet i Kontrollit Shtetëror Portual duhet të ketë dijeninë e duhur të parashikimeve të instrumenteve më të rëndësishme mbi Kontrollin Shtetëror Portual.

6. Nëpunësit e Kontrollit shtetëror Portual që nuk plotësojnë kriteret e mësipërme mundet gjithashtu të pranohen nëse ata janë të punësuar për kontrollin Shtetëror Portual nga Autoritetet përpara 1 korrikut të 1996.

Tiranë më 12.2.2006