

URDHËR
Nr. 410, datë 27.10.2021

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

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

URDHËROJ:

1. Miratimin e Rregullore për Organizimin dhe Funksionimin e Kontrollit Shtetëror të Flamurit në Republikën e Shqipërisë, që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Urdhri nr. 271, datë 9.7.2019, “Për miratimin e rregullore për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit Shtetëror të Flamurit në Republikën e Shqipërisë”, shfuqizohet.
3. Ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme Detare për zbatimin e këtij urdhri.
Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

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

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Qëllimi

Qëllimi i kësaj Rregulloreje është:

1. Të sigurojë që shteti shqiptar të përmbushë detyrimet e tij në mënyrë efektive dhe të vazhdueshme si shtet i flamurit;
2. Të rrisë sigurinë dhe të parandalojë ndotjet nga anijet që mbajnë flamurin e shtetit shqiptar;
3. Të përcaktojë organizimin dhe funksionimin e Kontrollit Shtetëror të Flamurit;
4. Të përcaktojë rregullat për inspektimin dhe të certifikimin e sigurisë teknike të mjeteve lundruese;
5. Të përcaktojë rregullat për të garantuar që shteti shqiptar të çlirohet efektivisht nga detyrimet e tij si shtet i flamurit, në lidhje me zbatimin e pjesëve përkatëse të MLC 2006.

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

Neni 2 Fusha e zbatimit

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

Neni 3 Përkufizime

- Në këtë Rregullore, termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:
- a) “Anije” është çdo anije, përveç atyre që lundrojnë vetëm në ujëra të brendshme ose në afërsi të ujërave apo të zonave të mbrojtura ku zbatohen rregulloret portuale.
 - b) “Administratë” është autoriteti kompetent në zbatim të ligjit nr. 10109, datë 2.4.2009, “Për Administratën Detare në Republikën e Shqipërisë” dhe Drejtoria e Përgjithshme Detare (DPD), që është përgjegjëse për Kontrollin Shtetëror të Flamurit, është autoriteti kompetent.
 - c) “Organizatë e njohur” është organizatë e njohur nga Administrata Detare Shqiptare, sipas legjislacionit në fuqi.
 - d) “Certifikatë” është certifikatë e detyrueshme e lëshuar në përputhje me konventat përkatëse të Organizatës Ndërkombëtare Detare.
 - e) “Auditi i IMO-së” është auditi i kryer nga Organizata Ndërkombëtare Detare (IMO), në zbatim të instrumenteve ligjore të miratuara nga kjo organizatë.
 - f) “Inspektor/specialist” është personi i punësuar në sektorin publik, autorizuar nga administrata detare për të kryer inspektimet e Kontrollit Shtetëror të Flamurit, dhe përgjegjës përpara institucionit autorizues.
 - g) “Inspektim fillestar” është një inspektim në bordin e një anijeje, në mënyrë që të kontrollohet pajtueshmëria e anijes me konventat dhe rregulloret përkatëse dhe duke përfshirë të paktën kontrollet e kërkuara nga kjo Rregullore.
 - h) “Inspektim më i hollësishëm” është inspektimi i detajuar i anijes, pajisjeve, mjeteve dhe masat e sigurisë nga zjarri dhe ekuipazhit të saj, si një e tërë ose, sipas rastit, të pjesëve të saj, duke përfshirë konstruksionin e anijes, pajisjet, personelin, kushtet e jetesës dhe të punës, si dhe përputhshmërinë me procedurat operacionale në bordin e anijes.
 - i) “Inspektim i zgjeruar” është inspektimi, i cili mbulon të paktën pikat e listuara në shtojcën /II. Një inspektim i zgjeruar mund të përfshijë një inspektim më të detajuar sa herë atje shihen arsye të qarta në përputhje me këtë Rregullore.
 - j) “Ankesë” është çdo informacion apo raport i paraqitur nga ndonjë person apo organizatë me interes legjitim për sigurinë e anijes, që përfshin interesin për rreziqet e sigurisë apo të shëndetit të ekuipazhit përkatës, kushtet e punës dhe jetesës, si dhe parandalimin e ndotjes.

k) “Ndalim” është ndalimi zyrtar i anijes për të lundruar në det, për shkak të mangësive të konstatuara, të cilat individualisht apo së bashku bëjnë që anija të mos jetë e vlefshme për lundrim, sipas kriterëve të përcaktuara në shtojcën D, bashkëlidhur kësaj Rregulloreje.

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

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

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

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

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

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

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

3. Konventa Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Anijet, 1973, dhe Protokollin 1978 për këtë qëllim (MARPOL 73/78), ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 9594, datë 27.7.2006.

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

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

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

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

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

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

10. Konventa Ndërkombëtare për Përgjegjësinë Civile për Dëmet e Shkaktuara nga Ndotja nga Karburanti i Depozitave, 2001 (Bunker Convention 2001), ratifikuar nga RSH-ja me ligjin nr. 10224, datë 5.2.2010.

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

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

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

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

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

marrë përsipër përgjegjësitë e vendosura për pronarët e anijeve, në përputhje me këtë Konventë, pavarësisht faktit që ndonjë organizatë apo person tjetër përmbushin detyra të caktuara në emër të pronarit të anijes.

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

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

Neni 4

Kompetencat e Kontrollit Shtetëror të Flamurit

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

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

Neni 5

Profili profesional i inspektorëve/specialistëve

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

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

Neni 6

Karta e identifikimit të inspektorit/specialistit

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

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

Neni 7

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

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

2. Në veçanti, verifikohen të dhënat e sigurisë së anijes me të gjitha mjetet e arsyeshme. Konsultohet nëse është e nevojshme me shtetin, flamurin e të cilit anija ka mbajtur më parë, me qëllim që të përcaktohet nëse ndonjë nga mangësitë e pazgjidhura ose çështjet e sigurisë të identifikuar nga ky i fundit mbeten të pazgjidhura.

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

Neni 8

Shpenzimet për inspektimet

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

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

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

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

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

Neni 9

Ndalimi i një anijeje që mban flamurin e shtetit shqiptar

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

Neni 10

Masa shoqëruese

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

- a) të dhënat e anijes (emri, numri i IMO-së etj.);
- b) të dhënat e inspektimeve, duke përfshirë inspektimet fillestare, inspektimet shtesë, nëse ka, si edhe auditime;
- c) identifikimin e organizatave të njohura të përfshira në certifikimin dhe klasifikimin e anijes;

d) identifikimin e autoritetit kompetent që ka inspektuar anijen, sipas dispozitave të Kontrollit Shtetëror Portual dhe të dhënat e inspektimeve;

e) rezultatet e inspektimeve të Kontrollit të Shtetëror Portual (mangësitë: po ose jo; ndalimet: po ose jo);

f) informacion mbi incidentet dhe aksidentet detare ku janë përfshirë anijet me flamur shqiptar;

g) identifikimin e anijeve që kanë lënë flamurin e shtetit shqiptar gjatë 12 muajve të fundit.

Neni 11

Sistemi i menaxhimit të cilësisë dhe vlerësimi i brendshëm

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

Neni 12

Procesi i auditimit të administratës detare

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

KREU II

STANDARDET TEKNIKE QË DUHET TË ZBATOHEN NGA KSHF-ja

Neni 13

Procedura e inspektimit

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

a) të kontrollojë certifikatat dhe dokumentet e renditura në shtojcën B;

b) të jetë i bindur për gjendjen e përgjithshme të anijes, duke përfshirë sallën e makinerive, akomodimin dhe kushtet higjienike.

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

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

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

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

Neni 14

Inspektimi i zgjeruar i anijeve të caktuara

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

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

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

Neni 15

Raporti i inspektimit dhënë kapitenit

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

2. Në rastin e mangësive që sigurojnë ndalimin e një anijeje, dokumenti që do t'i jepet kapitenit në përputhje me paragrafin 1, duhet të përfshijë informacionin përkatës për publikimin e ardhshëm të informacionit, në lidhje me ndalimin në përputhje me nenin 20.

Neni 16

Korrigjimi dhe ndalimi

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

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

3. Një njoftim ndalimi mund të:

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

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

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

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

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

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

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

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

Neni 17

Procedurat e zbatueshme në mungesë të certifikatave ISM & ISPS

1. Inspektori/specialisti ndalon anijen në rastet kur zbulon se një kopje e dokumentit të përputhshmërisë ose një certifikatë e menaxhimit të sigurisë, në zbatim të Kodit Ndërkombëtar të Menaxhimit për Funksionimin e Sigurt të Anijeve dhe për Parandalimin e Ndotjes, si edhe një kopje e një certifikatë ndërkombëtare për sigurinë në anije (kodi ISM & ISPS), nuk është në bordin e anijes në të cilën gjen zbatim kodin ISM & ISPS në datën e inspektimit.

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

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

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

Neni 18

Ndjekja e veprimeve pas inspektimeve dhe ndalimeve

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

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

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

Neni 19

Baza e të dhënave të inspektimit

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

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

Neni 20

Raportimet nga pilotët dhe autoritetet e portit

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

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

Neni 21

Publikimi i ndalimit

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

- a) emrin e anijes;
- b) emrin e zotëruesit të anijes ose të operatorit të anijes;
- c) numrin e IMO-së;
- d) shtetin ku është regjistruar anija;
- e) shoqërinë e klasifikimit, sipas rastit;
- f) në rastet e zbatueshme, çdo palë tjetër që ka lëshuar certifikatën kësaj anijeje, në përputhje me konventat në emër të shtetit ku është regjistruar anija;
- g) arsyen e ndalimit;
- h) portin dhe datën e ndalimit.

KREU III

RREGULLAT PËR INSPEKTIMIN E KSHF-së

Neni 22

Inspektimet e detyrueshme

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

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

Neni 23

Përshkrimi i rrezikut të anijeve

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

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

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

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

Neni 24

Njoftimi për mbërritjen e anijeve

1. Operatori, agjenti ose kapiteni i anijes, i cili në përputhje me nenin 26 duhet të bëjë një inspektim të zgjeruar të detyruar në një port detar ose radë, duhet të njoftojë kapitenarinë e portit të mbërritjes 24-orë para.

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

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

Neni 25

Frekuenca e inspektimeve

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

Neni 26

Inspektimet fillestare dhe më të detajuara

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

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

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

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

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

2. Në rastet kur ka arsye të qarta për të besuar se, edhe pas inspektimit të përmendur në pikën 1, gjendja e anijes, e pajisjeve apo e ekuipazhit të saj, nuk plotësojnë në thelb kërkesat përkatëse të kuadrit ligjor, kryhet një inspektim më i detajuar që përfshin kontrolle të mëtejshme të zbatimit me kërkesat operationale funksionale në bordin e anijes. Arsye të qarta duhet të ekzistojnë në rastet kur inspektori/specialisti zbulon prova, të cilat sipas gjykimit të tij profesional, çojnë në një inspektim më të detajuar të anijes, pajisjeve apo ekuipazhit të saj. Shembuj të arsyeve të qarta përcaktohen në shtojcën E.

Neni 27

Inspektimet e zgjeruara

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

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

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

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

Neni 28

Raporti i inspektimit të kapitenit

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

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

Neni 29

Ankesat në bordin e anijes

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

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

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

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

Neni 30

Rregullimi dhe ndalimi

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

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

3. Në rast se kushtet e jetesës dhe punës në bord janë dukshëm të rrezikshme për sigurinë ose shëndetin e detarëve apo mungesa e të cilave përbëjnë një shkelje serioze ose të përsëritur të dispozitave të Konventës MLC 2006 (duke përfshirë të drejtat e detarëve), KSHF-ja do të marrë masat e nevojshme që të sigurojë që anija është ndaluar apo që operimi gjatë së cilës janë zbuluar mangësitë është ndaluar. Urdhri i ndalimit ose ndërprerja e operimit nuk do të tërhiqet derisa këto mangësi të jenë korrigjuar ose nëse autoriteti kompetent ka pranuar një plan veprimi për korrigjimin e këtyre mangësive dhe është i bindur që plani do të zbatohet në një mënyrë të shpejtë.

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

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

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

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

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

9. Në mënyrë që të lehtësohet mbipopullimi në port, autoriteti kompetent mund të lejojë anijen e ndaluar të drejtohet në një pjesë tjetër të portit nëse kjo lëvizje është e sigurt. Megjithatë, nuk duhet marrë në konsideratë rreziku i mbipopullimit në port, në rastet kur vendoset ndalimi i anijes apo pezullimi i ndalimit. Drejtoria e Përgjithshme Detare bashkëpunon me autoritetin përkatës, në mënyrë që të lehtësojnë akomodimin e anijeve të ndaluara.

Neni 31

Ndjekja e veprimeve pas inspektimeve dhe ndalimeve

1. Në rastet kur mangësitë e konstatuara, sipas nenit 29, nuk mund të rregullohen në portin e inspektimit, DPD-ja, në bashkëpunim me shoqërinë e njohur, mund të lejojë anijen të vazhdojë lundrimin pa vonesa të panevojshme për në kantierin përkatës të riparimit më të afërt me portin ku kryhet ndalimi, që zgjidhet nga kapiteni dhe autoritet e interesuara, me kusht që të veprohet në përputhje me kushtet e përcaktuara nga administrata shqiptare. Këto kushte sigurojnë që anija mund

të vazhdojë udhëtimin pa rrezikuar sigurinë dhe shëndetin e pasagjerëve ose të ekuipazhit apo pa rrezikuar anijet, ose pa qenë kërcënim për mjedisin detar.

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

Neni 32

Trajnimi i inspektorëve/specialistëve

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

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

Neni 33

Publikimi i inspektimeve

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

KREU IV

DISPOZITA TË FUNDIT

Neni 34

Sanksionet

1. Në rastet kur një person pengon inspektorin/specialistin apo një person tjetër që e ndihmon atë, për të kryer inspektimin, për mosvënie në dispozicion të dokumenteve të kërkuara, për shkelje të neneve 4, 13, të shtojcave B, E të kësaj Rregulloreje. Shoqëria tregtare gjobitet në zbatim të nenit 394, pika "b", të Kodit Detar të Republikës së Shqipërisë.

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

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

Neni 35

Ankimimi

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

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

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

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

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

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

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

Neni 36

Hyrja në fuqi

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

SHTOJCA A

KRITERET MINIMALE PËR INSPEKTORËT/SPECIALISTËT

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

2. Inspektorët/specialistët duhet të kenë minimalisht:

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

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

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

3. Inspektorët/specialistët duhet të kenë fituar eksperiencë detare të paktën 5 vjet që përfshin periudhat në shërbim si oficer në sektorët e kuvertës apo makinerive, apo si inspektor/specialist i shtetit ku është regjistruar anija ose si asistent-inspektor/specialist i Kontrollit Shtetëror të Flamurit. Kjo përvojë përfshin një periudhë të paktën 2-vjeçare në det si oficer kuverte apo sallës së motorëve (mashinë).

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

5. Inspektorët/specialistët që nuk përmbushin kriteret e mësipërme pranohen, gjithashtu, nëse ato janë punësuar nga DPD-ja për kontrollin shtetëror të flamurit në datën e miratimit të kësaj Rregulloreje.

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

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

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

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

ç) njohuri funksionale të lundrimeve që kontrollohen.

SHTOJCA B LISTA E CERTIFIKATAVE DHE E DOKUMENTEVE

1. Certifikatë Ndërkombëtare e Tonazhit (969);
2. Certifikatë Sigurie e Anijes së Pasagjerëve;
3. Certifikatë Sigurie e Ndërtimit të Anijeve të Mallrave;
4. Certifikatë Sigurie e Pajisjeve të Anijeve të Mallrave;
5. Certifikatë Sigurie e Radios së Anijeve të Mallrave;
6. Certifikatë e Rasteve të Veçanta, duke përfshirë sipas rastit, listën e mallrave;
7. Certifikatë Sigurie e Anijeve të Mallrave;
8. Certifikatë Ndërkombëtare e Sigurisë së Anijes (ISSC);
9. Regjistrimi historik i anijes;
10. Certifikatë Ndërkombëtare e Pajisjes për Transportin me Shumicë të Gazeve të Lëngshme: a) Certifikatë e Pajisjes për Transportin me Shumicë të Gazeve të Lëngshme;
11. Certifikatë Ndërkombëtare e Pajisjes për Transportin me Shumicë të Kimikateve të Rrezikshme: a) Certifikatë e Pajisjes për Transportin me Shumicë të Kimikateve të Rrezikshme;
12. Certifikatë Ndërkombëtare për Parandalimin e Ndotjes nga Nafta;
13. Certifikatë Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes për Transportin me Shumicë të Substancave të Lëngshme të Dëmshme;
14. Certifikatë Ndërkombëtare e Linjës së Ngarkesës (1966): a) Certifikatë Ndërkombëtare e Rasteve të Veçanta të Linjës së Ngarkesës;
15. Regjistër i Naftës, pjesët I dhe II;
16. Regjistër i Mallrave;
17. Certifikata e minimumit të sigurt të ekuipazhit;
18. Certifikata apo dokumente të tjera, në përputhje me dispozitat e STCW 78/95 (përfshirë amendamente të Manila 2010);
19. Certifikata Mjekësore (shih Konventën ILO nr. 73, në lidhje me Kontrollin Mjekësor të Detarëve);
20. Certifikatat mjekësore (Konventa MLC 2006);
21. Tabela e angazhimeve të punës në anije (Konventa MLC 2006 dhe STCW 78/95);
22. Regjistrimet e orëve të punës dhe të pushimit të detarëve (Konventa MLC 2006);
23. Kopje e Dokumentit të Përputhjes dhe e Certifikatës së Menaxhimit të Sigurisë, të lëshuar në përputhje me Kodin Ndërkombëtar të Menaxhimit për Funksonimin e Sigurt të Anijeve dhe për Parandalimin e Ndotjes (SOLAS 74, kapitulli IX);
24. Certifikatë në lidhje me forcën e skafit dhe pajisjet e makinerive, të lëshuar nga organizata e njohur në fjalë (mund të kërkohet vetëm në rastet kur anija ruan kategorinë e saj me një organizatë të njohur);
25. Dokument i përputhjes me kërkesa të veçanta për anije që transportojnë mallra të rrezikshme;
26. Certifikatë sigurie e mjeteve lundruese të shpejtësisë së lartë dhe leje për të përdorur mjete lundruese të shpejtësisë së lartë;
27. Listë ose manifest i veçantë i mallrave të rrezikshme apo plan i detajuar i sistemimit;
28. Ditari i anijes, në lidhje me regjistrimet e testeve dhe ushtrimeve, duke përfshirë ushtrimet e sigurisë, dhe ditari i regjistrimit të inspektimit dhe i ruajtjes së pajisjeve të shpëtimit, si dhe të pajisjeve kundër zjarrit;
29. Certifikatë sigurie e anijeve për qëllime të veçanta;

30. Certifikatë sigurie e njësisë së lëvizshme të shpim-kërkimit në det;
31. Për cisternat e naftës, procesverbal i sistemit të monitorimit dhe të kontrollit të shkarkimit të naftës për udhëtimin e fundit me ngarkesë ballasti;
32. Listë e alarmit, plan i kontrollit të zjarrit dhe për anijet e pasagjerëve, plan i kontrollit të dëmit.
33. Plan emergjence i ndotjes nga nafta e anijes;
34. Dosje të raportit të kontrollit (në rastin e transportuesve me shumicë dhe të cisternave të naftës);
35. Raporte të inspektimeve të mëparshme të kontrollit shtetëror portual;
36. Për anijet traget të pasagjerëve, informacione në lidhje me raportin maksimal A/A;
37. Dokument autorizimi për transportin e drithërave;
38. Manual i sigurimit të mallrave;
39. Plan i menaxhimit të mbeturinave dhe regjistër i mbeturinave;
40. Sistem mbështetjeje i vendimit për kapitenët e anijeve të pasagjerëve;
41. Plan SAR bashkëpunimi për anijet e pasagjerëve që merren me tregti në rrugë të përcaktuara;
42. Listë e kufizimeve funksionale për anijet e pasagjerëve;
43. Broshurë e transportuesve me shumicë;
44. Plan ngarkimi dhe shkarkimi për transportuesit me shumicë;
45. Certifikatë e sigurimeve apo të sigurimeve të tjera financiare, në lidhje me përgjegjësitë civile për dëmin nga ndotja e naftës (Konventa Ndërkombëtare për Përgjegjësitë Civile për Dëmin nga Ndotja e Naftës);
46. Certifikatë Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes së Ajrit;
47. Certifikatë Ndërkombëtare e Parandalimit të Ndotjes nga Ujërat e Zeza;
48. Certifikatë e punës detare;
49. Deklaratat e përputhshmërisë me punën detare, pjesët I dhe II;
50. Certifikata e sistemit *Antifouling*;
51. Certifikata e sigurimit ose siguri të tjera financiare, në lidhje me përgjegjësinë civile për dëmet nga ndotja e naftës.

SHTOJCA C RAPORTI I INSPEKTIMIT

Raporti i inspektimit duhet të përmbajë të paktën elementet e mëposhtme.

I. Të përgjithshme:

1. Autoriteti Kompetent që ka shkruar raportin;
2. Data dhe vendi i inspektimit;
3. Emri i anijes së inspektuar;
4. Flamuri;
5. Lloji i anijes (siç tregohet në Certifikatën e Menaxhimit të Sigurisë);
6. Numri i identifikimit IMO;
7. Sinjali për ndalesën e anijes;
8. Tonazhi (GT);
9. Tonazhi i Ngarkesës së Pandryshueshme (DW, sipas rastit);
10. Viti i ndërtimit, siç përcaktohet mbi bazën e datës së treguar në certifikatat e sigurisë së anijes;
11. Shoqëria e klasifikimit apo shoqëritë e klasifikimit, si dhe çdo organizatë tjetër, nëse është e rëndësishme, e cila i ka lëshuar anijes përkatëse certifikatat e klasifikimit, nëse ka ndonjë;
12. Organizata e njohur apo organizatat e njohura dhe/ose çdo palë tjetër që i ka lëshuar anijes përkatëse certifikata, në përputhje me konventat e zbatueshme në emër të flamurit shtetëror;

13. Emri dhe adresa e kompanisë apo e operatorit të anijes;
14. Emri dhe adresa e kontraktuesit përgjegjës për përzgjedhjen e anijes dhe llojin e kontratës në rastin e anijeve që mbartin ngarkesa të lëngshme ose të ngurta me shumicë;
15. Data përfundimtare e shkrimit të raportit të inspektimit;
16. Të dhëna për publikimin e mundshëm të informacioneve të detajuara mbi një inspektim apo ndalim.

II. Informacione në lidhje me inspektimin:

1. Certifikatat e lëshuara në zbatim të konventave, autoritetit apo organizatës përkatëse që ka lëshuar certifikatën (certifikatat) në fjalë, duke përfshirë datën e lëshimit dhe skadimit;
2. Pjesë apo elemente të anijes që janë inspektuar (në rastin e inspektimit më të detajuar ose më të zgjeruar);
3. Porti dhe data e kontrollit të fundit të ndërmjetëm si vjetor ashtu edhe të rinovuar, si dhe emri i organizatës që kreu kontrollin;
4. Lloji i inspektimit (inspektimi, inspektimi më i detajuar, inspektimi më i zgjeruar);
5. Natyra e mangësive;
6. Masat e marra.

III. Informacione të tjera në rast ndalimi:

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

SHTOJCA D KRITERET PËR NDALIMIN E ANIJES

HYRJE

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

- a) të jetë vepruar në përputhje me kërkesat e rregullores I/11(c) të SOLAS 74, në lidhje me njoftimin e administratës detare, inspektorin/specialistin e caktuar apo organizatën e njohur për lëshimin e certifikatës përkatëse;
- b) përpara hyrjes në Port, kapiteni ose zotëruesi i anijes i ka paraqitur autoritetit të kontrollit shtetëror të flamurit detajet për rrethanat e aksidentit dhe të dëmit të pësuar, si dhe çdo informacion tjetër të nevojshëm;
- c) anija ka marrë masat përkatëse korrigjuese për përmbushjen e kërkesave të autoritetit; dhe
- d) autoriteti, pas marrjes së njoftimit për përfundimin e masave korrigjuese, ka siguruar se janë rregulluar mangësitë që përbënin rrezik për sigurinë, shëndetin apo mjedisin.

1. Kriteret kryesore

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

Kobëzgjatja:

Anijet që nuk përbëjnë siguri për të lundruar në det duhet të ndalohen që në inspektimin e parë, pavarësisht nga koha e nevojshme për qëndrimin e tyre në port.

Kriteret:

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

2. Zbatimi i kriterëve kryesore

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

1. Anija ka dokumentacionin e vlefshëm përkatës;
2. Anija ka ekuipazhin e kërkuar në Dokumentin e Pajisjes Minimale me Ekuipazh të Sigurt;
3. Gjatë inspektimit inspektori/specialisti duhet të vlerësojë më tej nëse anija dhe/ose ekuipazhi i saj janë të aftë:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Të përgjithshme

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

3.1 Fushat sipas Konventës SOLAS

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

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

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

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

5. Mungesa, kapaciteti i pamjaftueshëm apo përkeqësimi i rëndë i pajisjeve personale të shpëtimit, mjeteve lundruese të shpëtimit dhe përgatitjeve për nisje në det.

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Fushat sipas kodit IBC

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

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

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

4. Burime ndezjeje në vende të rrezikshme.

5. Kundërvajtje të kërkesave të veçanta.

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

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

3.3 Fushat sipas kodit IGC

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

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

3. Parete jo të papërshkueshme nga gazi.

4. Bllokues ajror të mangët.

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

6. Valvulat e sigurisë që mungojnë apo të mangëta.

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

8. Ventilatorë në zonën e ngarkesës që nuk funksionojnë.

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

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

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

3.4 Fushat sipas LL 66

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

2. Një rast i njohur i qëndrueshmërisë së pamjaftueshme.

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

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

5. Mbingarkesa.

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

3.5 Fushat sipas MARPOL 73/78, aneksi I

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

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

3. Nuk ka regjistër të naftës në dispozicion.

4. Anëkalim për shkarkim i paautorizuar.

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

3.6 Fushat sipas MARPOL 73/78, aneksi II

1. Mungesa e manualit P&A.

2. Ngarkesa nuk është kategorizuar.

3. Nuk ka regjistër të ngarkesës në dispozicion.

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

5. Anëkalim për shkarkim i paautorizuar.

3.7 Fushat sipas MARPOL 73/78, aneksi V

1. Mungesa e planit të menaxhimit të mbeturinave.

2. Nuk ka regjistër të mbeturinave në dispozicion.

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

3.8 Fushat sipas STCW 78/95.

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

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

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

4. Mungesa e përgatitjeve detare dhe inxhinierike për vrojtim për të vepruar në përputhje me kërkesat e përcaktuara për anijen nga administrata e shtetit shqiptar.

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

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

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

3.9 Fushat sipas MLC 2006

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

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

3. Kushte tepër johigjienike në bord.

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

5. Ventilimi i pamjaftueshëm në akomodimin e një anijeje.

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

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

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

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

10. Monitorimi i pajtueshmërisë parashikon:

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

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

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

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

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

11. Personeli përgjegjës për monitorimin e pajtueshmërisë:

i. Administrata detare garanton që personeli, duke përfshirë stafin e institucioneve ose të organizatave të tjera (“organizata të njohura”, sipas kuptimit të MLC 2006), i autorizuar për kryerjen e inspektimeve në përputhje me 3.10, paragrafi 10(iii) dhe personeli përgjegjës për verifikimin e zbatimit të duhur të pjesëve përkatëse të MLC 2006, disponon trajnimin, kompetencën, termat e referencës, autoritetin e plotë juridik, statusin dhe pavarësinë e nevojshme ose të dëshirueshme për t’i mundësuar kryerjen e këtij verifikimi dhe garantimin e pajtueshmërisë me pjesët përkatëse të MLC 2006. Në përputhje me MLC 2006, inspektorët autorizohen të ndërmerren hapa, sipas rastit, për të ndaluar largimin e një anijeje nga porti derisa të ndërmerren masat e nevojshme.

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

iii. Administrata detare përcakton:

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

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

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

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

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

SHTOJCA E SHEMBUJ TË “ARSYEVE TË QARTA”

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

1. Regjistri i naftës nuk është mbajtur siç duhet.
2. Gjatë shqyrtimit të certifikatave dhe të dokumenteve të tjera janë zbuluar pasaktësi.
3. Treguesit se anëtarët e ekuipazhit nuk janë në gjendje të veprojnë në përputhje me kërkesat e Konventës në nivelin minimal të trajnimit të detarëve.
4. Certifikata është marrë me mashtrim ose poseduesi i certifikatës nuk është personi të cilit i është lëshuar certifikata fillimisht.
5. Dëshmi që ngarkesa dhe veprime të tjera nuk drejtohen në mënyrë të sigurt apo në përputhje me udhëzimet e IMO-së, p.sh., përmbajtja e oksigjenit në furnizimin kryesor të gazit inert të cisternave të ngarkesës është mbi nivelin maksimal të përshkruar.
7. Mungesa e një liste të azhurnuar alarmi apo anëtarët e ekuipazhit të pandërgjegjshëm për detyrat e tyre në rast zjarri apo urdhri për të braktisur anijen.
8. Mungesa e pajisjeve apo e përgatitjeve kryesore të kërkuara nga konventat përkatëse.
9. Kushte tepër johigjienike në bordin e anijes.
10. Dëshmi nga përshtypjet dhe vëzhgimet e inspektorit/specialistit, se ekzistojnë përkeqësime apo mangësi të rënda strukturore ose të skafit, që mund të rrezikojnë integritetin strukturor, hidroizolues apo kundër motit të keq të anijes.

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

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

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

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

- a) ISSC-ja nuk është i vlefshëm ose ka skaduar;
- b) anija është në një nivel sigurie më të ulët se porti;
- c) ushtrimet në lidhje me sigurinë e anijes nuk janë zbatuar;
- d) regjistrimet për 10 zonat e fundit të takimit anije/port ose anije/anije janë të paplota;
- e) dëshmi ose të dhëna se anëtarët kryesorë të personelit të anijes nuk mund të komunikojnë me njëri-tjetrin;

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

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

h) anija ka një Certifikatë vijuese Ndërkombëtare të Sigurisë së Anijes të lëshuar në mënyrë të pandërprerë dhe sipas gjyqimit profesional të inspektorit/specialistit, një nga qëllimet e anijes ose kompanisë në kërkesën e një certifikate të tillë është shmangia nga përputhja e plotë me SOLAS 74 kapitulli XI-2 dhe pjesa A e kodit ISPS, pas periudhës së Certifikatës së Përkohshme Fillestare. Kodi ISPS, pjesa A specifikon rrethanat kur mund të lëshohet një Certifikatë e Përkohshme.

SHTOJCA E/I

KATEGORITË E ANIJEVE PËR INSPEKTIM TË ZGJERUAR

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

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

3. Anijet e pasagjerëve;

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

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

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

1. Anijet në përgjithësi:

- errësim i plotë dhe ndezja e gjeneratorit të emergjencës;
- inspektimi i ndriçimit të emergjencës;
- funksionimi i pompave zjarrfikëse të emergjencës me dy trupa zjarrfikëseje të lidhura në vijën kryesore të zjarrfikëses;
- funksionimi i pompave të shtrezës (fundit të anijes);
- mbyllja e dyerve hidroizoluese;
- ulja e një varke shpëtimi drejt ujit;
- testi i ndalimit të emergjencës p.sh. kaldajat, ventilimi dhe pompat e karburantit;
- testi i motorit të manovrimit, duke përfshirë motorin e manovrimit ndihmës;
- inspektimi i burimit të energjisë në rast emergjence të instalimeve të radios;
- inspektimi dhe, në shkallën e mundur, testi i separatorit të sallës së makinerive.

2. Anijet naftëmbajtëse

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

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

3. Transportuesit me shumicë

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

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

4. Anijet-cisternë për transportin e kimikateve dhe të gazit

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

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

- kontrolli se produkti që transportohet renditet në Certifikatën Ndërkombëtare të Pajisjes ose Certifikatën e Pajisjes për Transportin e Kimikateve të Rrezikshme me Shumicë apo Gazeve të Lëngshme me Shumicë, e zbatueshme;
- instalimet e palëvizshme zjarrfikëse në kuvertë në formë shkume ose kimikatesh të thata apo të tjera, siç kërkohet nga produkti i transportuar.

5. ANIJET E PASAGJERËVE

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

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

SHTOJCA F

ELEMENTET E SISTEMIT TË INSPEKTIMIT TË ANIJEVE ME FLAMUR SHQIPTAR

Në sistemin e inspektimit të anijeve me flamur shqiptar do të përfshihen elementet e mëposhtme:

I. Profili i rrezikut të anijes

Profili i rrezikut të një anijeje përcaktohet nga kombinimi i parametrave të mëposhtëm të përgjithshëm dhe historik:

1. Parametrat e përgjithshëm

a) Lloji i anijes

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

b) Vjetërsia e anijes

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

c) Organizatat e njohura

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

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

d) Performanca e kompanisë

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

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

2. Parametrat historikë:

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

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

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

- rrezik i lartë;
- rrezik standard;
- rrezik i ulët.

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

d) inspektimi i anijeve.

3. Inspektimet periodike

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

- çdo anije me profil të lartë rreziku, e cila nuk është inspektuar gjatë 6 muajve të fundit. Anijet me rrezik të lartë bëhen të pranueshme për inspektim që prej muajit të 5-të;
- çdo anije me profil standard rreziku, e cila nuk është inspektuar gjatë 12 muajve të fundit. Anijet me rrezik standard bëhen të pranueshme për inspektim që prej muajit të 10-të;
- çdo anije me profil të ulët rreziku, e cila nuk është inspektuar gjatë 36 muajve të fundit. Anijet me rrezik të ulët bëhen të pranueshme për inspektim që prej muajit të 24-t.

4. Inspektimet shitesë

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

5. Faktorët parësorë:

- anijet, për të cilat zbatohen faktorët e mëposhtëm parësor, i nënshtrohen inspektimit pavarësisht nga periudha kohore që prej inspektimit të fundit periodik;
- anijet të cilat janë pezulluar ose tërhequr nga klasa e tyre për arsye sigurie që prej inspektimit të fundit në komunitetin e BE-së dhe rajonin e MOU-së të Parisit;
- anijet të cilat kanë qenë subjekt i raportimit apo i njoftimit nga një shtet tjetër;
- anijet të cilat nuk mund të identifikohen në bazën e të dhënave të inspektimit;
- anijet, të cilat:
 - janë përfshirë në një përplasje, kanë ngecur në breg apo gjatë rrugës së tyre për në port;
 - janë akuzuar për shkelje të pretenduar të dispozitave për shkarkimin e substancave të dëmshme apo të derdhje; ose
 - kanë manovruar në mënyrë të pasigurt dhe të gabuar ku nuk janë ndjekur masat e kursit, të miratuara nga IMO-ja apo praktikat dhe procedurat e lundrimit të sigurt.

6. Faktorët e papritur

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

- anijet të cilat mbajnë certifikata të lëshuara nga një organizatë e njohur më parë, njohja e së cilës është tërhequr që prej inspektimit të fundit nga shteti shqiptar apo në rajonin e MOU-së të Parisit;
- anijet të cilat janë raportuar nga pilotët apo autoritetet ose organet portuale me anomalitë të dukshme që mund të cenojnë lundrimin e tyre të sigurt apo përbëjnë kërcënim për mjedisin;
- anijet të cilat kanë qenë subjekt i raportimit apo i ankimit të kapitenit, një anëtari të ekuipazhit ose ndonjë personi apo organizatë me interes legjitim për funksionimin e sigurt të anijes, kushtet e punës dhe të jetesës në bord, si dhe parandalimin e ndotjes.
- anijet të cilat janë ndaluar më parë, më shumë se tre muaj më parë;
- anijet të cilat janë raportuar me mangësi të pazgjidhura, me përjashtim të anijeve me mangësi që duhej të ndreqeshin brenda 14 ditëve pas largimit dhe për mangësitë që duhej të ndreqeshin para nisjes;
- anijet të cilat janë raportuar me probleme në lidhje me mallrat e tyre, veçanërisht mallrat e dëmshme dhe të rrezikshme;
- anijet të cilat janë përdorur në mënyrë të tillë që përbëjnë rrezik për personat, pronën apo mjedisin;
- anijet ku informacioni u bë i njohur nga një burim i besueshëm, në masën që parametrat e tyre të rrezikut ndryshojnë nga parametrat e regjistruar dhe niveli i rrezikut në këtë mënyrë është rritur;
- anije për të cilat është rënë dakord vendosja e një plan-veprimi të korigjimit të mangësive, por për të cilat zbatimi i këtij plani nuk është kontrolluar nga një inspektor/specialist.

II. Skema e përzgjedhjes

1. Anijet me prioritet I do të inspektohen, si më poshtë:

a) Inspektimi i zgjeruar do të kryhet, për:

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

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

c) Në rastin e faktorit parësor:

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

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

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

a) Inspektimi i zgjeruar kryhet, për:

- çdo anije me profil rreziku të lartë që nuk është inspektuar gjatë pesë muajve të fundit;
- çdo anije pasagjerësh, anije naftëmbajtëse, anije-cisternë për transportin e kimikateve apo të gazit ose transportues me shumicë, më të vjetër se 12 vjet, me profil rreziku standard, që nuk është inspektuar gjatë 10 muajve të fundit; apo
- çdo anije pasagjerësh, anije naftëmbajtëse, anije-cisternë për transportin e kimikateve apo të gazit ose transportues me shumicë, më të vjetër se 12 vjet, me profil rreziku të ulët, që nuk është inspektuar gjatë 24 muajve të fundit.

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

c) Në rastin e faktorit të papritur:

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

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

SHTOJCA F/I SHEMBUJ TË “ARSYEVE TË QARTA”

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

1. Anijet e përcaktuara në shtojcën E/I.
2. Regjistri i naftës nuk është mbajtur siç duhet.
3. Janë konstatuar pasaktësi gjatë kontrollit të certifikatave dhe dokumenteve të tjera.
4. Treguesit, sipas të cilëve anëtarët e ekuipazhit nuk janë në gjendje të veprojnë, në përputhje me kërkesat e Konventës për nivelin minimal të trajnimit të detarëve, treguesit sipas të cilëve anëtarët e ekuipazhit nuk janë në gjendje të veprojnë, në përputhje me kërkesat lidhur me komunikimin në bord, përcaktuar në nenin 18 të direktivës 2008/106/EC të Parlamentit Evropian dhe të Këshillit, datë 19 nëntor 2008, për nivelin minimal të trajnimit të detarëve.
5. Certifikata është marrë me mashtrim apo poseduesi i certifikatës nuk është personi të cilit i është lëshuar certifikata fillimisht.
6. Anija ka një kapiten, pilot apo punonjës, i cili ka certifikatë të lëshuar nga një vend që nuk ka ratifikuar STCW 78/95.
7. Të dhëna për ngarkesën dhe funksione të tjera që nuk drejtohen në mënyrë të sigurt apo në përputhje me udhëzimet e IMO-së, për shembull, përmbajtja e oksigjenit në furnizimin kryesor të depozitave të ngarkesës me gaz inert është mbi nivelin maksimal të përshkruar.
8. Mungesa nga kapiteni i një anijeje naftëmbajtëse për të bërë regjistrimin e sistemit të monitorimit dhe kontrollimit të shkarkimit të naftës për udhëtimin e balastit të fundit.
9. Mungesa e një liste të azhurnuar alarmi apo anëtarët e ekuipazhit të pandërgjegjshëm për detyrat e tyre në rast zjarri apo urdhri për të braktisur anijen.
10. Përhapja e alarmeve të rreme të rrezikut që nuk ndiqen nga procedurat e duhura të anulimit.
11. Mungesa e pajisjeve kryesore apo përgatitjeve sipas Konventës.
12. Kushtet tepër johigjienike në bordin e anijes.
13. Të dhëna nga përshtypjet e përgjithshme dhe vëzhgimet e inspektorit/specialistit, sipas të cilave ekzistojnë përkeqësime strukturore ose të skafit të anijes apo mangësi, që mund të rrezikojnë integritetin strukturor, hidroizolues të anijes.
14. Informacione apo të dhëna se kapiteni apo ekuipazhi i anijes nuk është familjarizuar me funksionet kryesore të anijes, në lidhje me sigurinë e anijeve ose parandalimin e ndotjes apo se nuk janë kryer këto funksione.

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

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

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

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

19. Ka një ankesë, duke pretenduar se disa kushte jetese dhe pune në anije nuk janë në përputhje me kërkesat e MLC 2006. B. Shembuj të arsyeve të qarta për kontrollin e anijeve për aspekte të sigurisë.

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

1.1 ISSC-ja nuk është e vlefshme ose ka skaduar;

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

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

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

1.5 Të dhëna ose vëzhgime se anëtarët kryesorë të personelit të anijes nuk mund të komunikojnë më njëri-tjetrin;

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

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

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

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

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

SHTOJCA F/II INSPEKTIMET E ZGJERUARA TË ANIJEVE

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

- dokumentacioni;
- gjendja strukturore;
- gjendja e hidroizolimit;
- sistemet e emergjencës;
- komunikimet me radio;
- veprimet me ngarkesën;
- siguria ndaj zjarrit;

- alarmet;
- kushtet e punës dhe jetesës;
- pajisjet e lundrimit;
- mjetet e shpëtimit;
- mallrat e rrezikshme;
- makineritë shtytëse dhe ndihmëse;
- parandalimi i ndotjes.

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

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

1. Informacioni i publikuar, në përputhje me nenin 35, duhet të përfshijë, si më poshtë:
 - a) emrin e anijes;
 - b) numrin e identifikimit të IMO-së;
 - c) llojin e anijes;
 - d) tonazhin (GT);
 - e) vitin e ndërtimit përcaktuar mbi bazën e datës së treguar në certifikatën e sigurisë së anijes;
 - f) emrin dhe adresën e kompanisë së anijes;
 - g) në rastin e anijeve që transportojnë ngarkesa të lëngshme apo të ngurta me shumicë, emrin dhe adresën e kontraktuesit përgjegjës për përzgjedhjen e anijes dhe llojin e çarterit;
 - i) certifikatat e klasit dhe të lëshuara në përputhje me konventat përkatëse, si dhe autoritetin apo organizatën që ka lëshuar secilën nga certifikatat në fjalë, duke përfshirë datën e lëshimit dhe skadimit;
 - j) portin dhe datën e inspektimit të fundit të ndërmjetëm apo vjetor për certifikatat në pikën “i” më lart, si dhe emrin e autoritetit apo të organizatës që ka kryer inspektimin;
 - k) datën, vendin, portin e ndalimit.
2. Për anijet që janë ndaluar, informacionet e publikuara në përputhje me nenin 32 duhet të përfshijnë, gjithashtu:
 - a) numrin e ndalimeve gjatë 36 muajve të mëparshëm;
 - b) datën kur është hequr ndalimi;
 - c) kohëzgjatjen në ditë të ndalimeve;
 - d) arsyet e ndalimit, me terma të qartë dhe të saktë;
 - e) treguesit, nëse ka, në lidhje me përgjegjësinë e organizatës së njohur që ka kryer inspektimin ka përgjegjësi në lidhje me mangësitë të cilat, më vete apo të kombinuara, çuan në ndalimin përkatës;
 - f) përshkrimin e masave të marra në rastin e një anijeje që është lejuar të lundrojë drejt kantierit më të afërt të riparimit;

SHTOJCA F/IV PROCEDURAT E ANKIMIMIT NË BORD, TRAJTIMI I ANKESAVE DHE MASAT KORRIGJUESE, SIPAS KONVENTËS MLC 2006

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

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

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

SHTOJCA F/V
SKICË E PROFILIT TË RREZIKUT TË ANIJES

ANEKSI C/II
SKICË E PROFILIT TË RREZIKUT TË ANIJES

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

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

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

SRS: janë anijet që nuk janë as HRS as LRS