



URDHËR
Nr. 82, datë 22.4.2024

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
“PËR SHËRBIMIN E PILOTIMIT
NË DET”

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës; të nenit 5, të ligjit nr. 10 109, datë 2.4.2009, “Për administratën detare të Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar; të neneve 92, 93 dhe germës “b”, të nenit 401, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar,

URDHËROJ:

- Miratimin e rregullore “Për shërbimin e pilotimit në det”, sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri.
 - Ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme Detare për zbatimin e këtij urdhri.
 - Urdhri nr. 61, datë 5.6.2012, “Për pilotimin”, i ndryshuar, shfuqizohet.
- Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

RREGULLORE
PËR SHËRBIMIN E PILOTIMIT NË DET

KREU I
DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

Neni 1
Qëllimi

Qëllimi i rregullore është përcaktimi i rregullave për pilotimin në det, në mënyrë që të kontribuojë në sigurinë e lundrimit në hyrje të porteve dhe në zonat e porteve, nëpërmjet këshillave që pilotët profesionistë të kualifikuar i japin kapitenit që drejton anijen në lundrim, kalim dhe manovrim.

Neni 2
Përkufizime

Për efekt të kësaj rregulloreje, termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

- “Certifikatë e pilotit” është dokumenti i lëshuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare (në vijim DPD) sipas germës “A”, të aneksit 3, i cili vërteton se zotëruesi i tij është i aftë për të kryer detyrat e caktuara të pilotimit;
- “Kartë ID e kandidatit për pilot” është dokumenti i lëshuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare sipas germës “C”, të aneksit 3, i cili vërteton se zotëruesi i tij është duke u trajnuar për t’u bërë pilot;
- “Pilot” nënkupton personin i cili është i certifikuar nga DPD-ja;
- “Pilotim” këshilla që i jepet Kapitenit i cili drejton anijen në lundrim, kalim ose manovrim, pavarësisht nëse kjo këshillë jepet në bordin e anijes ose me anë të komunikimit nga një anije tjetër;
- “Stacion pilotimi” është zyra operationale koordinuese për funksionimin e shërbimit të pilotimit;
- “Kartë ID e pilotit” dokument i lëshuar nga DPD-ja sipas germës “B”, të aneksit 3 e cila do të përdoret nga zotëruesi i tij për t’u identifikuar në bord të anijes përpara fillimit të manovrës;
- “Libri i ushtrimit të praktikës i kandidatit për pilot” dokument që do të përdoret nga kandidati për pilot, për të vërtetuar prezencën në bord të anijes si pilot shoqërues gjatë ushtrimit të praktikës;
- “Certifikatë kompetence (CoC)” dokument i lëshuar nga DPD-ja sipas parashikimeve të Konventës STCW, i cili vërteton se zotëruesi i tij plotëson standardet e kompetencës që lidhen me funksione të veçanta dhe nivelin e përgjegjësisë në bord;
- “MTD” monitorimi i trafikut detar.

Neni 3
Portet e pilotimit të detyrueshëm dhe zonat
e pilotimit

1. Portet për të cilat zbatohet rregullorja në fjalë, të quajtura porte të pilotimit të detyrueshëm, janë të gjitha portet e shpallura të hapura me vendim përkatës të Këshillit të Ministrave.

2. Zonat e pilotimit për secilin port, si zona gjeografike në të cilin është i detyrueshëm pilotimi,



përcaktohet dhe publikohet në rregulloret e DPD-së.

3. Zona e pilotimit e përcaktuar sipas paragrafit 2, përfshihet në rregulloret portuale të porteve, referuar pikës 1 të këtij neni.

Neni 4

Anijet objekt i pilotimit të detyrueshëm

1. Shërbimi i pilotimit është i detyrueshëm për të gjithë anijet me flamur shqiptar dhe ato me flamur të huaj, privatë ose publik, në këto raste:

a) për anijet me flamur të shteteve të huaja me tonazh mbi 500 GT;

b) për anijet me flamur shqiptar me tonazh mbi 2000 GT;

c) për anijet me flamur shqiptar dhe të huaj me tonazh mbi 500 GT, që operojnë në linja të rregullta për transport ndërkombëtar automjetesh dhe ose udhëtarësh;

d) për anijet me flamur të shteteve të huaja nën 500 GT, që prekin për herë të parë zonat e parashikuara në nenin 2.

2. Të gjithë anijet nën kufirin e lejuar të këtij neni, kanë detyrimin të marrin shërbimin omerxhator.

Neni 5

Përrjashtime nga pilotimi i detyrueshëm

1. Kjo rregullore nuk zbatohet për anijet e luftës me flamur shqiptar, megjithëse në raste të veçanta ministri përgjegjës për transportin mund të urdhërojë se detyrimi për të përdorur një pilot mbulon gjithashtu edhe këto anije.

2. Përrjashtohen nga shërbimi i pilotimit të detyrueshëm, mjetet e mëposhtme;

a) rimorkiatorët dhe anijet e shërbimit portual;

b) anijet e peshkimit;

c) maunat dhe dragat;

d) mjetet e kënaqësisë deri në 30 m.

2.1 Në të gjitha rastet e lëvizjes së këtyre mjeteve, njoftohet zyra e MTD-së për veprimet që po kryhen.

3. Pavarësisht nga paragrafët e mëparshëm, kur vlerësimi i sigurisë publike, arsytet ushtarake, siguria e lundrimit, ruajtja e rendit, parandalimi i rrezikut, vlerësimi i mjedisit apo interesave të tjera të rëndësishme publike mbështesin këtë fakt. Ministri përgjegjës për transportin mund të vendosë se ekziston detyrimi për të përdorur pilot.

4. DPD-ja mund të tërheqë pilotimin e detyrueshëm në lidhje me një anije, nëse:

a) anija është në rrezik;

b) një person në bord kërkon evakuimin mjekësor;

c) anija është angazhuar në operacione shpëtimi;

d) anija është duke kërkuar strehim.

Neni 6

Sigurimet e pilotimit

1. Piloti është i detyruar të zbatojë të gjitha rregullat dhe rekomandimet navigacionale, gjatë lundrimit në kanal dhe çdo rajon tjetër.

2. DPD-ja duhet të rregullojë një politikë sigurimesh që të mbulojë detyrimet e përcaktuara për pilotin, në përputhje me Kodin Detar të Republikës së Shqipërisë, si dhe detyrimet e përcaktuara për pilotin si këshilltar.

Neni 7

Pozicioni i marrjes së pilotit

1. Anijet civile me flamur shqiptar dhe ato me flamur të huaj, pronë e subjekteve private ose publike, marrjen e pilotit e bëjnë në rada në pikat e imbarkimit të pilotit.

2. Pika e imbarkimit të pilotit duhet të jetë në një distancë të mjaftueshme nga fillimi i veprimit të pilotimit për të lejuar kushte të sigurta të imbarkimit.

3. Pika e imbarkimit të pilotit gjithashtu duhet të ndodhet në një vend që të lërë kohën e nevojshme për të përmbushur kërkesat e shkëmbimit të informacionit kapiten, pilot.

4. Koordinatat e pikave të imbarkimit përcaktohen në rregulloren portuale të secilit port.

5. Anijet me flamur shqiptar dhe ato me flamur të huaj, private ose publike, të cilat operojnë në linja të rregullta për transport ndërkombëtar për automjete dhe/ose udhëtarësh, marrjen e pilotit e bëjnë sipas rastit në lundrim e sipër, duke pasur kontakt të vazhdueshëm me zyrën e MTD-së dhe stacionin e pilotimit.



KREU II PILOTËT

Neni 8

Kriteret e kualifikimit si kandidat për pilot

1. Kriteret që duhet të plotësojë çdo kandidat për t'u kualifikuar si kandidat për pilot do të jenë:

a) të jetë i aftë nga gjendja shëndetësore, sipas standardeve ndërkombëtare të kërkuara për certifikimin e kapitenëve dhe oficerëve të shërbimit;

b) të ketë përfunduar shkollën e lartë të detarisë;

c) të zotërojë certifikatë kompetence (CoC) për anije mbi 3000 GT dhe të ketë punuar në detyrën e kapitenit për një periudhë prej dy vitesh ose të ketë punuar si oficer kuverte jo më pak se katër vjet të vërtetuara me pasaportën e detarit;

d) mosha duhet të jetë jo më e vogël se 27 vjeç dhe jo më shumë se 45 vjeç;

e) të ketë aftësi komunikuese të gjuhës angleze dhe të përdorë fjalorin standard të komunikimit të IMO;

f) të mos jetë dënuar për veprën penale e cila ka ardhur si pasojë e ushtrimit të profesionit të detarit.

2. Kandidatët për pilot duhet të ndjekin kurset e mëposhtme teorike, kërkesat e të cilave përshkruhen në aneksin 1:

a) kurset e pilotëve për trajnimin në rast emergjence dhe menaxhimin e mjeteve të shpëtimit në urën e anijes;

b) kursi për Sistemin e Informacionit dhe Paraqitjen e Hartës Elektronike (ECDIS);

c) kursi i pilotëve për manovrimin e anijes;

d) kursi i pilotëve për ligjin e pilotimit;

e) kursi i pilotëve për sigurinë personale; dhe

f) kursi i pilotëve për Kodin e Sigurisë për Shërbimet Portuale dhe Anijet Ndërkombëtare (Kodi ISPS).

3. Aplikantët, të cilët paraqesin dokumentacionin për kualifikim sipas parashikimeve të pikës 1 të këtij neni, por që nuk plotësojnë kriterin e germës “c” të kësaj pike, do të kualifikohen si kandidatë për pilot, duke u pajisur me librin e ushtrimit të praktikës si kandidat për pilot nga komisioni i testimit dhe për të vazhduar procedurat e mëtejshme sipas nenit 17 të kësaj rregulloreje, duhet:

a) të trajnohen dhe të ushtrojnë praktikën si kandidat për pilot në manovra në bordin e anijeve nën mbikëqyrjen e një piloti aktiv të kategorisë “A”, për një periudhë jo më pak se tre vjet;

b) ndaj kandidatëve, të cilët vërtetojnë nëpërmjet librit të ushtrimit të praktikës, se janë trajnuar dhe kanë asistuar në manovra në bordin e anijeve nën mbikëqyrjen e një piloti aktiv të kategorisë “A”, për një periudhë jo më pak se 3 (tre) vjet, do të zbatohen procedurat e nenit 17 të kësaj rregulloreje.

4. Në përfundim të testimit, sipas pikës 2, të nenit 17, kandidati për pilot pajiset me vërtetimin përkatës, kartën ID si kandidat për pilot dhe me librin e ushtrimit të praktikës.

Neni 9

Certifikimi i pilotit

1. Kandidatët për pilot që kalojnë testimin e përmendur në pikën 3, të nenit 17, marrin certifikatën e pilotit të kategorisë “B” për një port të veçantë.

2. Pilotimi mund të kryhet vetëm nga persona që kanë certifikatën e rregullt të pilotit të lëshuar nga DPD-ja.

3. Pilotimi mund të kryhet vetëm deri në masën e mbuluar nga certifikata e pilotit.

4. Certifikata e pilotit hartohet në përputhje me dispozitat e pjesës A, të aneksit 3.

Neni 10

Detyrimet e pilotëve

1. Piloti, përpara fillimit të manovrave, duhet të njoftojë stacionin e pilotimit dhe vetëm me marrjen e miratimit nga ai, fillon manovrën.

2. Në momentin e imbarkimit në bordin e anijes, duhet t'i paraqesë kapitenit të anijes kartën e pilotit.

3. Piloti dhe/ose oficeri i ngarkuar konfirmojnë gjuhën e komunikimit që do të përdorin ndërmjet tyre dhe me subjektet e tjera që marrin pjesë në manovër (sektori MTD, rimorkiatorët dhe omerxhatorët).

4. Komunikimi në urën e komandimit duhet të jetë në gjuhën angleze, ndërsa piloti duhet të komunikojë me palët jashtë anijes (rimorkiatorët dhe omerxhatorët) në gjuhën shqipe, për çdo komunikim me to duhet të vihet në dijeni kapiteni i anijes.

5. Piloti duhet të informojë kapitenin për sa i përket procedurave navigacionale, kushteve dhe rregullave lokale, kalatën e akostimit, thellësitë e kanalit, akuariumit dhe pengesat e nënujshme.



6. Piloti gjatë manovrës është këshilltar dhe nuk zëvendëson kapitenin e anijes.

7. Piloti para fillimit të manovrës duhet të jetë i bindur se anija është e gatshme të sigurojë manovrën me mjetet dhe pajisjet e saj.

8. Piloti largohet nga anija vetëm kur ajo është siguruar plotësisht në kalatë me cima.

9. Në rastin e daljes së anijes nga porti, piloti largohet nga anija sipas pozicionit të përcaktuar në rregulloren portuale.

10. Në përfundim të manovrës kërkon firmosjen dhe vulosjen e fletës së pilotimit (dokument i miratuar nga autoritetet shtetërore) dhe njofton zyrën e MTD-së për përfundimin e procesit të pilotimit.

11. Piloti nuk lejohet të kryejë pilotim në raste kur ka përdorur pije alkoolike.

12. Piloti është i detyruar të sigurojë për anijen që lundron informacionet përkatëse në lidhje me operimin e pilotimit në fjalë:

- a) rekomandimet e IMO-së;
- b) shenjat jofunksionale (dritat dhe faret lundruese) në zonë;
- c) pasojat e mangësive të anijes dhe pajisjeve të saj;
- d) kushtet teknike dhe të ambientit lidhur me manovrën;
- e) kushtet mjedisore, legjislacionin mjedisor;
- f) planifikimin e manovrës; dhe
- g) çdo informacion tjetër të rëndësishëm.

13. Informacionet duhet të jepen sa më shpejt në momentin që piloti hip në anije, apo menjëherë sapo ai mëson për situatën.

14. Piloti duhet të sigurohet që informacioni i dhënë prej tij është marrë dhe kuptuar mirë nga kapiteni dhe/ose oficeri i ngarkuar i anijes e kanë marrë dhe kuptuar informacionin përkatës.

Neni 11

Raportimi i detyrueshëm i pilotit

1. Piloti është i detyruar të paraqesë një raport me shkrim në njësinë përkatëse të DPD-së, në lidhje me:

- a) çdo moszbatim të rekomandimeve të IMO-së;
- b) shenjat jofunksionale (dritat dhe faret lundruese) në zonë;
- c) çdo mangësi të konstatuar të anijes;
- d) situata të rrezikshme (goditje e afërt);
- e) kushtet mjedisore, legjislacionin mjedisor;

f) përkeqësimet në thellësi; dhe

g) çdo informacion tjetër të rëndësishëm për shoqërinë, mjedisin ose sigurinë e anijeve të tjera.

2. Informacioni duhet të jepet menjëherë në momentin që piloti mëson për rrethanat dhe në përfundim të manovrës duhet të bëjë një raport me shkrim.

3. Piloti duhet të raportojë sa më shpejt të jetë e mundur çdo incident ose aksident që ndodh në anije gjatë pilotimit dhe çdo parregullsi tjetër. Gjatë pilotimit, piloti duhet të raportojë ose duhet të mbajë shënim për raportim në kapitanerinë e portit çdo gjë që konstaton dhe ndikon në sigurinë e navigacionit dhe mbrojtjen e ambientit.

Neni 12

Detyrat e kapitenit të anijes

1. T'i japë pilotit të gjitha të dhënat teknike dhe gatishmërinë e përgjithshme të anijes, që kanë të bëjnë me manovrën, gatishmërinë e makinës, ekuipazhin dhe çdo pajisje tjetër.

2. Të qëndrojë në urën e komandimit gjatë kryerjes së manovrave, në rast largimi të tij, ai autorizon oficerin e parë dhe për këtë njofton menjëherë pilotin.

3. Kur veprimet e pilotit i vlerëson jokorrekte në kryerjen e manovrës, ai ndalon lëvizjen e anijes dhe kërkon tek stacioni i pilotit një pilot tjetër, duke shpjeguar dhe arsyet e këtij veprimi.

4. Merr të gjitha masat për sigurinë e jetës së pilotit, duke filluar që nga momenti i ardhjes në anije deri në momentin e largimit të tij.

5. Zbaton të gjitha rregullat e lundrimit për të mundësuar motoskafin e pilotit të vijë ose largohet pa e dëmtuar atë gjatë kohës së marrjes ose largimit të pilotit nga anija.

6. Vetëm pasi bindet për largimin e rregullt të pilotit dhe motoskafit nga anija, vazhdon lundrimin normal.

7. Pavarësisht prezencës së pilotit në bord, kapiteni është përgjegjës kryesor për mbarëvajtjen e manovrës dhe dëmtimet eventuale.

8. Për çdo ngjarje të ndodhur gjatë pilotimit të anijes, kur ajo nuk zgjidhet me mirëkuptim ndërmjet palëve, bëhet ankim në kapitanerinë e portit përkatës.



Neni 13

Mjeti detar për shërbimin e pilotimit

Mjeti detar i destinuar për shërbimin e pilotimit:

1. Duhet të jetë i regjistruar në regjistrat përkatës dhe i pajisur me dokumentacion të vlefshëm.
2. Të ketë të shënuar në mënyrë të dukshme në faqe të jashtme të tij germën “P” ose “PILOT”.
3. Të mbajë të ngritur ditën, flamurin “H” të kodit ndërkombëtar të sinjaleve, që tregon praninë e pilotit në bord.
4. Gjatë natës duhet të mbajë të ndezur dritat e përcaktuara nga rregullojta për evitim të përplasjeve të anijeve në det.

Neni 14

Stacioni i pilotimit

1. Stacioni i pilotimit ngrihet dhe funksionon me urdhër të DPD-së.
2. Stacioni i pilotimit funksionon si strukturë e organizuar nga shoqëritë e pilotimit.
3. Stacioni i pilotimit operon me shërbim 24-orësh.

KAPITULLI III

Neni 15

Komisioni i testimit

1. Komisioni i testimit të pilotëve përbëhet nga 5 anëtarë, të cilët caktohen me urdhër të Administratës Detare.
2. Përbërja e komisionit propozohet nga drejtori i DPD-së dhe në përbërje të komisionit duhet të jetë një përfaqësues nga shoqëritë e pilotimit (pilot me eksperiencë).
3. Komisioni në mbledhjen e parë zgjedh sekretarin e tij.
4. Mbledhja e Komisionit bëhet çdo 6 muaj, thirret nga kryetari, si dhe sipas kërkesave të individëve të interesuar për testim.
5. Mbledhja e Komisionit quhet e rregullt kur pjesëmarrja është e plotë ose kur marrin pjesë jo më pak se 3 anëtarë të tij dhe njëri prej të cilëve është kryetari.
6. Marrja e vendimeve bëhet me shumicë votash, kur kemi vota të barabarta, vota e kryetarit është përcaktuese.

7. Komisioni funksionon në bazë të instruksioneve të miratuara nga DPD-ja.

Neni 16

Paraqitja e dokumentacionit

Kandidatët për pilot duhet të paraqesin dokumentet e mëposhtme:

1. Kërkesë me shkrim;
2. CV-në;
3. Dokumentin e identifikimit;
4. Fotokopjen e noterizuar të diplomës;
5. Pasaportën e detarit dhe certifikatat e kompetencës;
6. Raportin e gjendjes shëndetësore, të detajuar sipas formatit standard në lidhje me kontrollin kardiovaskular, shikimin, dëgjimin dhe kontrollet e tjera përkatëse;
7. Pagesën e tarifës së regjistrimit;
8. Paraqitja e dokumentacionit sipas këtij neni, si dhe lëshimi i certifikatave respektive do të bëhet nëpërmjet aplikacionit *e-albania*.

Neni 17

Procedura e testimit

1. Kandidatët, të cilët plotësojnë kriteret e përcaktuara në nenin 8 të kësaj rregulloreje, do të testohen para komisionit të testimit, në lidhje me njohuritë teorike për rajonin ku do të zhvillojë aktivitetin e pilotimit.
2. Kandidatët të cilët kalojnë me sukses testimin teorik, sipas pikës 1 të këtij neni, do të pajisen me kartën ID si kandidat për pilot.
3. Kandidati për pilot, pas ushtrimit të aktivitetit si asistent pilot nga 6 deri në 12 muaj (në varësi të performancës), të vërtetuar me librin e ushtrimit të praktikës si kandidat për pilot, i nënshtrohet para komisionit të testimit një prove praktike përshtatshme në manovër dhe njohje të portit ku duhet të kryej shërbimin e pilotimit.
4. Kandidati për pilot i cili, kalon me sukses testimin praktik sipas pikës 3 të këtij neni, kualifikohet si pilot dhe pajiset me certifikatë përfundimtare të kategorisë “B” për portin që është testuar.
5. Pilotët e kategorisë “B”, të cilët kanë ushtruar profesionin për të paktën dy vite dhe që kanë kryer jo më pak se 45 pilotime (hyrje-dalje) për këtë kategori, të vërtetuara me dokumentacionin



përkatës, përfshirë listën e anijeve të pilotuara, mund të testohen për pilot të kategorisë “A”.

6. Pilotët e kategorisë “B”, të cilët plotësojnë kriteret e pikës 5 të këtij neni, përpara se të pajisen me dëshmi aftësie të kategorisë “A”, duhet të kalojnë me sukses një testim praktik, në prani të komisionit, në manovra në një anije pasagjere ose cisternë.

Neni 18

Klasifikimi i pilotëve

1. Pilotët klasifikohen në dy kategori:

- a) Kategoria “A”;
- b) Kategoria “B”.

2. Pilotët e kategorisë “A” do të kenë të drejtë të pilotojnë të gjitha tipat e anijeve.

3. Pilotët e kategorisë “B” pilotojnë të gjitha llojet e anijeve me përjashtim të anijeve që transportojnë udhëtarë, mallrat e rrezikshme dhe me karburant.

Neni 19

Testimi periodik dhe rinovimi i dëshmisë së pilotit

1. Komisioni i Testimit të Pilotëve kryhen testim periodik teorik çdo 5 (pesë) vjet.

2. Për kryerjen e testimit teorik, pilotët duhet të paraqesin pranë komisionit dokumentacionin e mëposhtëm:

- a) Kërkesë me shkrim;
- b) Raport të gjendjes shëndetësore të detajuar sipas formatit standard në lidhje me kontrollin kardiovaskular, shikimin, dëgjimin dhe kontrollet e tjera përkatëse;

- c) Dokumentacionin që vërteton ushtrimin e profesionit të pilotit për të paktën, gjatë vitit të fundit kalendarik.

3. Komisioni teston pilotët në drejtim të:

- a) njohurive të akteve normative kombëtare dhe ndërkombëtare;
- b) njohurive navigacionale të zonës ku ushtrohet profesioni i pilotit;

- c) rregullave dhe kërkesave specifike që lidhen me zonën respektive të pilotimit dhe detyrave të pilotit.

4. Në përfundim të testimit, piloti pajiset me dëshmi aftësie, sipas kategorisë përkatëse, me afat vlefshmërie 5 (pesë) vjet.

5. Rinovimi i dëshmisë së aftësisë, sipas pikës 3 të këtij neni, bëhet vetëm për pilotët të cilët kalojnë me sukses testimin teorik.

6. Pilotët, të cilët nuk vërtetojnë ushtrimin e profesionit, sipas germës “c”, të pikës 2 të këtij neni, përveç testimit teorik do t’i nënshtrohen edhe një testimi praktik në anije sipas kategorisë përkatëse, në prani të komisionit të testimit.

7. Pilotët të cilët kalojnë me sukses testimet e përmendura në pikën 5 dhe/ose 6 të këtij neni do të pajisen me dëshmi aftësie me afat vlefshmërie 5 (pesë) vjet.

8. Pilotët që disponojnë dëshminë e pilotit dhe që kryejnë aktivitetin e pilotimit duhet të paraqesin pranë komisionit certifikatën e gjendjes shëndetësore, çdo 2 (dy) vjet.

9. Për pilotët me moshë mbi 60 vjeç, verifikimi i gjendjes shëndetësore, sipas germës “b”, të pikës 2, të nenit 19, do të bëhet çdo vit.

Neni 20

Dëshmia e pilotit

1. Dëshmia e pilotit do të jetë e vlefshme për një periudhë 5-(pesë)-vjeçare.

2. Për rinovimin e dëshmisë së pilotit, të interesuarit duhet t’i nënshtrohen procedurave të testimit, sipas nenit 19 të kësaj rregulloreje.

KREU IV

TËRHEQJA E CERTIFIKATAVE DHE DISPOZITAT PËRFUNDIMTARE

Neni 21

Tërheqja e certifikatave dhe fshirja nga regjistri

1. Certifikata e pilotit mund të tërhiqet nga Komisioni i Testimit:

- a) Nëse ndaj zotëruesit të dëshmisë së aftësisë është marrë masa disiplinore “pezullim” nga Komisioni i Testimit;

- b) Pilotit, në përfundim të afatit të pezullimit, do t’i rikthehet dëshmia e tërhequr sipas germës “a” të kësaj pike.

2. Fshirja nga regjistri i pilotit bëhet në rastet e mëposhtme:

- a) për shkak se është rritur moshja e parashikuar nga ligji për efektet e njohjes së të drejtës për pensionin e pleqërisë;



- b) për paaftësi të përhershme në shërbim;
- c) në raste vdekjeje;
- d) sipas kërkesës.

3. Germa “a”, e pikës 2 të këtij neni nuk do të zbatohet ndaj pilotëve të cilët, me kërkesë të tyre, kërkojnë të vazhdojnë të ushtrojnë profesionin e pilotit, me kusht që:

a) të mos kenë asnjë masë disiplinore nga komisioni, apo nuk janë përfshirë në incidente gjatë ushtrimit të profesionit, të paktën gjatë vitit të fundit kalendarik;

b) të vërtetojë çdo vit aftësinë shëndetësore në lidhje me kontrollin kardiovaskular, shikimin, dëgjimin dhe kontrollet e tjera psiko-fizike.

Neni 22

Masat disiplinore

1. Për çdo shkelje të rregullave të pilotimit, gabimeve profesionale me pasoja ose pa pasoja, të vërtetuara nga kapitaneria e portit përkatës, komisioni ka kompetencë të marrë masa ndëshkimore ndaj pilotit në fjalë me:

a) vërejtje me paralajmërim për pezullimin e dëshmisë;

b) pezullimin e dëshmisë nga dy muaj deri në një vit.

2. Masa ndëshkimore sipas germës “a”, të pikës 1 e humbet efektshmërinë brenda tre muajve në rast se gjatë kësaj periudhe nuk është kryer asnjë shkelje.

3. Masat ndëshkimore, të përmendura në pikën 1 të këtij neni, do të reflektohen te regjistri i pilotëve.

Neni 23

Miratimi i dokumentacionit

Drejtorja e Përgjithshme Detare miraton formatin e “Librit të ushtrimit të praktikës së kandidatit për pilot”.

Neni 24

Detyrimet financiare

Drejtorja e Përgjithshme Detare, në zbatim të kësaj rregulloreje, propozon për miratim:

- a) tarifën e regjistrimit të kandidatëve për pilot;
- b) tarifën e certifikatës së pilotit;
- c) tarifën e kartës ID për pilotin dhe kandidatit për pilot.

Neni 25

Dispozita përfundimtare

Me hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje, urdhri nr. 61, datë 5.6.2012, “Mbi miratimin e rregullores ‘Për pilotimin’”, i ndryshuar, shfuqizohet.

Neni 26

Hyrja në fuqi

Kjo rregullore hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

Aneks I

Kërkesat e trajnimit

Kurset e kandidatëve për pilot për trajnimin në rast emergjence dhe për menaxhimin e mjeteve të shpëtimit në urën e anijes

Sfondi: Rezoluta A.960(23) e IMO-së, trajnimi dhe formimi për Menaxhimin e Mjeteve të Shpëtimit në Urën e Anijes, përshkruhet në rezolutën A.960(23) të IMOS- së, seksionet 5.3, 5.4 dhe 5.5, pika 4.

Trajnimi në shkëmbimin e informacionit përshkruhet në rezolutën A.960(23) të IMO- së, aneksi 2, seksionet 2.1, 2.2 dhe 5.4.

Trajnimi dhe formimi në rast emergjence, përshkruhet në rezolutën A.960(23) të IMO- së, seksionet 5.3 dhe 5.5, pika 5.

Qëllimi i kursit është trajnimi i pilotit për shkëmbimin e saktë të informacionit ndërmjet pilotit dhe kapitenit të anijes, ku përfshihet:

- Karta e pilotit;
- Planifikimi i udhëtimit, duke përfshirë procedurat për rastet e emergjencës;
- Informacioni për ankorimin, llojet e rimorkiatorëve, përdorimin e rimorkiatorëve;
- Shkëmbimi i informacioneve të veçanta, rrymat, baticat dhe kushtet e trafikut;
- Karakteristikat e veçanta të përdorimit të anijes, kufizimet e ekipazhit, vështirësitë dhe mangësitë teknike;
- Konfirmimi për gjuhët e përdorura për komunikim të brendshëm dhe të jashtëm;
- Komunikimi i sigurt, i saktë ndërmjet kapitenit të anijes dhe personelit në vrojtimit në urën e anijes;



- Shpërndarja e saktë, efikase e punës në urën e anijes si gjatë pilotimit ashtu edhe në situata emergjence;

- Sigurimi i shkëmbimit efikas të informacionit për të pajisur pilotët me njohuritë dhe kuptimin mbi:

- Rëndësinë e fuqive dhe kufizimeve psikologjike dhe mendore të njerëzve;

- Rëndësinë e pengesave të gjuhës;

- Rëndësinë e pengesave kulturore.

- Teknikat për t'u marrë me problemet e përmendura më lart.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Komunikimin;

- Rregullat për komunikimin e duhur;

- Kufizimet dhe fuqitë në komunikim verbal;

- Konteksti dhe perspektiva;

- Udhëzimet;

- Perceptimi i përbashkët i situatës;

- Rëndësia e fuqive dhe kufizimeve psikologjike dhe mendore të njerëzve;

- Perceptimi;

- Interpretimi dhe perceptimi i situatës;

- Kujtesa;

- Lodhja, stresi dhe ngarkesa e punës;

- Marrëdhënia ndërmjet ekuipazhit dhe pilotit;

- Problemet kulturore;

- Parashikimet;

- Menaxhimi, grupi dhe individi;

- Studimi i rastit;

- Trajnimi me simulim i BRM-së, që përfshin planifikimin, udhëzimin, komunikimin dhe punën në grup;

- Ndërhyrja në rast emergjence - trajnimi për emergjencat dhe kontrollin e krizave me ndihmën e ushtrimeve simuluese, ku përfshihet:

- Humbja e drejtimit;

- Humbja e motorit kryesor, etj.;

- Gabimet në radar;

- Humbja e sistemeve jetësore, të tilla si ndërprerjet e Xhioskopit dhe ECDIS-it;

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 4–5 ditë.

Kursi për Sistemin e Informacionit dhe Paraqitjen e Hartës Elektronike (ECDIS)

Sfondi: STCW 1993, seksioni A-II/I

Rezoluta e Asamblesë A.817(19) të IMO-së

Kursi i modelit të IMO-së “Përdorimi funksional i ECDIS-it”.

Qëllimi i kursit është:

Trajnimi i pilotit për përdorimin e saktë të ECDIS-it në mënyrë që të jetë i aftë të marrë vendime ndërkohë që përdor funksionet lundruese të sistemit të ECDIS-it, ku përfshihet përzgjedhja dhe vlerësimi i informacionit përkatës për të pajisur pilotin me njohuritë dhe kuptimin për:

- Aspektet ligjore të hartave detare dhe ndryshimet ndërmjet llojeve kryesore të hartave elektronike detare, si dhe karakteristikat dhe kufizimet e tyre;

- Kërkesat kryesore ligjore, si dhe temat dhe shkurtimet e përdorura më shpesh në lidhje me ECDIS-in;

- Ndryshimet më të rëndësishme ndërmjet hartave ENC dhe ARCS.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Përditësimin e hartave detare;

- Ndërlidhja me instrumente/radarë, etj.;

- Komunikimi;

- Pikat kritike (alarmet e përcaktuara të përdoruesit gjatë udhëtimit);

- Planifikimi dhe vlerësimi i udhëtimit;

- Monitorimi i lundrimit dhe udhëtimit.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 4 ditë.

Manovrimet e anijes për pilotët

Sfondi: Rezoluta A.960 (23) e IMO-së, seksioni 5.5.6.

Qëllimi i kursit është:

Trajnimi i pilotit me teknikat bazë/elementare të përdorimit të anijes me ndihmën e modeleve të drejtuara nga anëtarë të ekuipazhit në një zonë të shënuar ose të simuluar lundrimi.

Kursi përfshin temat e mëposhtëm:

- Mundësitë e manovrimit, distancat e ndalimit, kthesat Williamson;

- Manovrimi në port me helika dhe lloje të ndryshme timonësh;

- Efekti i animit, parakalimi, ndërveprimet në anije;

- Lundrimi në kushtet e ndryshme të motit (era, rryma, dhe dallgët);

- Ankorimi dhe ankorimi në çift me afërsinë e kçit;

- Instrumenti i lundrimit në pamje të zvogëluar ose kur lundrohet natën;

- Përdorimi i rimorkiatorëve;

- Efekti i lëkundjeve të kçit;



- Hapësira poshtë kallumit.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 3–5 ditë.

Kursi i pilotëve për ligjin e pilotimit

Sfondi: Kursi është zhvilluar duke iu referuar A.960 (23) të IMO-së, seksionet 5.5.8 dhe 6.3.

Qëllimi i kursit është:

Pajisja e pilotëve me njohuritë dhe ligjet kombëtare dhe ndërkombëtare mbizotëruese, rregulla dhe dispozita të tjera që lidhen me fushën e pilotimit dhe detyrimet e pilotit.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Struktura e sistemit ligjor;
- Struktura e sistemit administrativ;
- Rregullorja Shqiptare e Pilotimit;
- Detyrimet e pilotëve;
- Pilotimi/detyra e detyrueshme;
- Përgjegjësia e pilotit dhe çlirimi nga përgjegjësia;
- Kundërshtimi/deponimi i kapitenit;
- Kushtet ligjore të punës së pilotit.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 1, 2 ditë.

Kursi i pilotëve për sigurinë personale

Sfondi: Rezoluta A.960(23) e IMO-së, seksioni 5.5.6.

Qëllimi i kursit është:

Trajnimi i pilotit me teknika më të avancuara të veprimit të anijes, të tilla si operimet, ndërmjet anijeve dhe në të njëjtën kohë praktikimi i komunikimit të duhur ndërmjet kapitenit dhe pilotit në ushtrime aktuale për operimin e anijes.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Operimet ndërmjet anijeve;
- Përdorimi i pajisjes me hark të shpimit;
- Përdorimi i llojeve të ndryshme të rimorkiatorëve apo asnjërit prej tyre;
- Lundrimi dhe manovrimi i anijes në zona të ngushta dhe në porte;
- Manovrimi i anijes në kushte të ndryshme të erës dhe rrymës;
- Efekti i baticës;
- Efekti i animit;
- Ankorimi i anijeve;
- Ndërhyrja në raste emergjence;
- Vendndodhja e goditjepritësit, fuqia dhe kufizimet e tij;
- Lidhja ndërmjet efektit të timonëve dhe forcës shtytëse;
- Procedurat e ankorimit sipas kushteve të ndryshme;

- Ankorimet dhe efektet e forcës.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 4 ditë.

Kursi i pilotëve për kodin e sigurisë së objekteve të portit dhe anijeve ndërkombëtare (Kodi ISPS)

Sfondi: Konventa SOLAS e vitit 1974 për sigurinë e jetës në det, kapitulli XI-2, si dhe dispozitat e reja të miratuara më 12 dhjetor 2002, për pjesët A dhe B.

Qëllimi i kursit është:

Pajisja e pilotëve me hyrjen në rregullat mbizotëruese të Kodit ISPS për sigurimin e anijeve dhe objekteve të portit, dhe njohuritë për rregullat shqiptare dhe ndërkombëtare të sigurisë, që përfshijnë njohuritë për ndryshimet në lirinë e lëvizjes në anije dhe në porte.

Në përfundim të kursit, piloti individual duhet të ketë marrë njohuritë mbi elementet e pjesës A (dispozitat e detyrueshme) dhe pjesës B (dispozitat udhëzuese) të Kodit ISPS.

Kursi përfshin termat e mëposhtme:

- Përmbajtja dhe historiku i Kodit ISPS;
- Përkufizimi i terrorit (përcaktimi i kërcënimeve, pranimit dhe njohja);
- Roli i autoriteteve (kombëtare dhe ndërkombëtare);
- Siguria Portuale;
- Nivelet e sigurisë, vlerësimi i kërcënimit;
- Roli i SSO-së, CSO-së, kapitenit dhe ekuipazhit;
- Deklarata e sigurisë (DOS) për anijet që nuk kanë ose nuk janë të detyruara të kenë miratimin për sigurinë.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 2 ditë.

Operimet ndërmjet anijeve për transportimin me maunë (STS)

Sfondi: Rezoluta A.960(23) e IMO-së, seksioni 5.5.6.

Qëllimi kursit është:

Trajnimi i pilotëve me teknikat më të avancuara të përdorimit të anijes, të tilla si operimet ndërmjet anijeve, dhe në të njëjtën kohë praktikimi i komunikimit të duhur ndërmjet kapitenit dhe pilotit në ushtrimet aktuale të manovrimit të anijes.

Kursi përfshin termat e mëposhtme:

- Operimet ndërmjet anijeve;
- Përdorimi i pajisjes me hark të shpimit;
- Përdorimi i llojeve të ndryshme të rimorkiatorëve apo asnjërit prej tyre;



- Lundrimi dhe manovrimi i anijes në zona të ngushta dhe në port, manovrimi i anijes në kushte të ndryshme të erës dhe rrymës, efekti i baticës;

- Efekti i animit;

- Ankorimi i anijeve;

- Ndërhyrja në raste emergjence;

- Vendndodhja e goditje pritësit, fuqia dhe kufizimet e tij;

- Lidhja ndërmjet efektit të timonëve dhe forcës shtytëse;

- Procedurat e ankorimit sipas kushteve të ndryshme;

- Ankorimet dhe efektet e forcës.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 4 ditë.

Kursi i Pilotëve për POD-në

Sfondi: Rezoluta A.960(23) e IMOS-së, seksioni 5.5.6.

Qëllimi i kursit është:

Pajisja e pilotit me njohuritë përkatëse dhe të kuptuarit se si funksionojnë sistemet e shtytjes POD në anijet e mëdha turistike, etj. Piloti duhet të jetë i aftë të ushtrojë pjesëmarrjen aktive në ushtrimet e simulimit.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Manovrimi i anijeve të mëdha turistike;

- Mënyra det/lundrim;

- Mënyra port/manovrim;

- Mënyra e mbështetjes;

- Strategjitë e levës së komandimit;

- Mënyra e defektit (manovrimi dhe strategjia me POD).

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 2 ditë.

Kursi i pilotëve për manovrimin e rimorkiatorit

Sfondi: Rezoluta A.960(23) e IMOS-s, seksioni 5.5.6.

Qëllimi i kursit është:

Rritja e njohurive të pilotit për funksionimin e rimorkiatorëve, mundësitë dhe kufizimet e tyre, dhe sigurimi i komunikimit të duhur ndërmjet kapitenit dhe pilotit në ushtrimet aktuale të manovrimin.

Kursi përfshin temat e mëposhtme:

- Mundësitë dhe kufizimet në përdorimin e rimorkiatorëve;

- Lundrimi me ASD (*Azimuthing Stem Drive*-Sistem Manovrimi "Z");

- Ushtrimet e komunikimit bazuar në faktorë humanë;

- Përdorimi i rimorkiatorëve shoqërues;

- Ndërhyrja në raste emergjence me rimorkiator.

Në përfundim të kursit lëshohet certifikata përkatëse. Kursi zgjat 4 ditë.

Aneks 2

Testi i aftësisë për certifikatën e pilotit

Kërkesat e kontrollit, të nevojshme për certifikatën e pilotit, bazohen në rezolutën A.960(23) të IMO-së:

1. Kufijtë në zonën e pilotimit.

2. Rregullorja ndërkombëtare për parandalimin e përplasjes në det (COLREG) 1972, e ndryshuar, dhe gjithashtu rregulla të tjera lokale dhe kombëtare lundrimi që mund të zbatohen në zonën përkatëse dhe në porte.

3. Sistemet e bovave në zonë.

4. Karakteristikat e dritave dhe këndeve të tyre të shikimit dhe sinjalet në mjegull, kullat e radarëve, radiofaret dhe mjete të tjera elektronike ndihmëse për përdorim në zonë.

5. Emri, pozicioni dhe karakteristikat e dritave, bovave, fareve, strukturave të anijes dhe pikave të zonës.

6. Emri dhe karakteristikat e kanaleve, cekëtinave, kepave dhe tipare të tjera karakteristike të zonës.

7. Ura (urat) dhe kufizime të pengesave të ngjashme, duke përfshirë distancat nga vija e lundrimit deri në pikën më të lartë të anijes.

8. Thellësia e ujit në të gjithë zonën, duke përfshirë efektet e baticave dhe faktorëve të tjerë të ngjashëm.

9. Njohuri të përgjithshme për lindjen, shpejtësinë, ngritjen dhe kohëzgjatjen e baticave, si dhe përdorimin e tabelave të baticave dhe të dhënave në kohë reale, dhe sistemeve të të dhënave mbizotëruese për zonën në dispozicion, nëse ka ndonjë.

10. Kurset dhe distancat në zonë.

11. Ankorimi në zonë.

12. Trajtimi i anijes gjatë pilotimit, ankorimit, hyrjes dhe daljes nga skela, manovrimin me dhe pa rimorkiatorë dhe në situata emergjente.

13. Komunikimi dhe mundësia e përdorimit të informacioneve mbi lundrimin.

14. Sistemet e paralajmërimit për lundrimin, duke përfshirë llojin e informacioneve që mund të parashikohen në zonë.



15. Skemat për ndarjen e trafikut, shërbimet e trafikut të anijes dhe rregulla të tjera të detarisë në zonë.

16. Ura dhe pajisje ndihmëse të detarisë.

17. Përdorimi i radarit dhe pajisjeve të tjera elektronike, kufizimet e tij dhe mundësitë si një pajisje ndihmëse për lundrim dhe pajisje kundër përplasjeve.

18. Manovrimi për llojin e anijes që do të pilotohet dhe kufizimet e caktuara nga sistemet e veçanta shtytëse dhe drejtuese.

19. Faktorët që ndikojnë në funksionimin e anijes, të tillë si: era, rryma, batica, konfigurimi i kanalit, thellësia e ujit, shtrati i detit, animi dhe ndërveprimi i anijes duke përfshirë lëkundjet në qiç të anijes.

20. Përdorimi dhe kufizimi i llojeve të ndryshme të rimorkiatorëve.

21. Njohuri të mjaftueshme të gjuhës angleze, për të mundësuar komunikimin e qartë të pilotit.

22. Shprehjet standarde të IMO-së për komunikimin detar.

23. Kodi IMO për hetimin e fatkeqësive dhe aksidenteve detare.

24. Marrëdhënia ndërmjet kapitenit dhe pilotit, certifikata e pilotit, procedurat funksionale.

25. Parandalimi i ndotjes.

26. Planet për rastet emergjente dhe të paparashikuara për zonën.

27. Procedurat e sigurisë për imbarkimin dhe zbarkimin.

28. Njohuri të tjera përkatëse të nevojshme.

29. Detyrimi për të raportuar.

Aneks 3

Krijimi i certifikatave

A. Dispozitat për paraqitjen dhe përmbajtjen e certifikatës së pilotit

Certifikata e pilotit hartohet në anglisht. Certifikata e pilotit ka dy anë:

1. Pjesa e përparme e certifikatës: në këndin e sipërm të majtë, të pjesës së përparme të certifikatës, është flamuri kombëtar. Në qendër të pjesës së përparme të certifikatës gjendet emri i certifikatës. Në qendër, mbi emrin e certifikatës, gjendet numri i regjistrit.

2. Në këndin e djathtë sipër pjesës së përparme të certifikatës vendoset fotografia e poseduesit të certifikatës. Në pjesën e përparme të certifikatës

paraqiten në renditje të përcaktuar për sa vijon: data e lëshimit, data e skadimit, emri i pilotit, datëlindja e pilotit, nënshkrimi i pilotit dhe zonat e pilotimit.

“Zona e pilotimit” nënkupton zonën në të cilën poseduesi i certifikatës autorizohet të pilotojë anijen. “Kufizimet” nënkupton çdo kufizim në autorizimin e poseduesit të certifikatës për të pilotuar anijen, p.sh. gjatësia ose thellësia e zhytjes së anijes.

3. Pjesa e pasme e certifikatës: sipër në pjesën e pasme të certifikatës gjendet referimi me Rregulloren Shqiptare të Pilotimit. Në qendër të gjysmës së sipërme të pjesës së pasme të certifikatës gjendet logoja e DPD-së dhe nënshkrimi i kryetarit të komisionit. Në gjysmën e dytë të pjesës së pasme të certifikatës gjendet emri i institucionit që ka lëshuar certifikatën përkatëse, përfshirë adresën e institucionit. Në fundin e pjesës së pasme të certifikatës gjendet pozicioni i titullarit të DPD-së që e ka lëshuar atë, nënshkrimi dhe vula e institucionit.

B. Dispozitat për paraqitjen dhe përmbajtjen e kartës ID të pilotit

Përmbajtja e kartës ID të pilotit.

Karta ID e pilotit hartohet në anglisht. Karta ID e pilotit ka dy anë:

1. Pjesa e përparme e kartës: Në këndin e sipërm të majtë të pjesës së përparme të kartës është flamuri kombëtar. Sipër në qendër të pjesës së përparme të kartës është emri i kartës. Sipër emrit të kartës në pjesën përparme është numri i regjistrit. Në anën e djathtë të pjesës së përparme të kartës është fotografia e mbajtësit të kartës. Në pjesën e përparme të kartës, paraqiten në renditje të veçantë, si më poshtë: data e lëshimit, data e skadimit, emri i pilotit, datëlindja e pilotit dhe nënshkrimi i pilotit.

“Zona (zonat) e pilotimit”: zona e pilotimit nënkupton zonën në të cilën poseduesi i kartës është autorizuar të marrë kursin e trajnimit.

2. Pjesa e pasme e kartës:

Sipër në pjesën e pasme të kartës është referimi me rregulloren shqiptare të pilotimit. Në qendër të pjesës së pasme të kartës është logoja e DPD-së dhe nënshkrimi i titullarit të DPD-së, adresa, numri i telefonit dhe adresa elektronike.

C. Dispozitat për paraqitjen dhe përmbajtjen e kartës ID të kandidatit për pilot

Karta ID e kandidatit për pilot hartohet në anglisht dhe ka dy anë.

1. Pjesa e përparme e kartës: në këndin e sipërm të majtë të pjesës së përparme të kartës është flamuri kombëtar. Sipër në qendër të pjesës së përparme të



kartës është emri i kartës. Sipër emrit të kartës në pjesën e përparme është numri i regjistrit. Në anën e djathtë të pjesës së përparme të kartës është fotografia e mbajtësit të kartës. Në pjesën e përparme të kartës, paraqiten në renditje të veçantë, si më poshtë: data e lëshimit, data e skadimit, emri i pilotit, datëlindja e pilotit dhe nënshkrimi i pilotit.

2. Pjesa e pasme e kartës.

Sipër në pjesën e pasme të kartës është referimi me rregulloren shqiptare të pilotimit. Në qendër është logo e DPD-së, nënshkrimi i titullarit të DPD-së, adresa e institucionit dhe adresa elektronike e tij.

D. Libri i ushtrimit të praktikës së kandidatit për pilot

Kandidati për pilot duhet të vërtetojë ushtrimin e praktikës, sipas parashikimeve të kësaj rregulloreje, nëpërmjet librit të ushtrimit të praktikës.

Në librin e ushtrimit të praktikës të kandidatit për pilot duhet të identifikohen: në qendër sipër logoja e institucionit dhe poshtë saj, në qendër, Drejtoria e Përgjithshme Detare. Më poshtë, në qendër, në formë tabelore duhet të identifikohen: emri i anijes, numri IMO, tipi i anijes, tonazhi GRT, emri/mbiemri i kandidatit për pilot dhe nënshkrimi i tij, porti i pilotimit, data dhe ora e fillimit dhe e përfundimit të manovrës. Poshtë majtas emri, mbiemri i kapitenit të anijes, nënshkrimi dhe vula e tij. Poshtë djathtas emri/mbiemri i pilotit të licencuar, nënshkrimi dhe vula e tij. Numri i fletëve të librit të vulosura me vulën e sekretarisë së DPD-së, në pjesën e sipërme majtas midis dy faqeve. Libri i ushtrimit të praktikës si kandidat për pilot miratohet nga DPD-ja, nëpërmjet vulosjes së të gjitha faqeve me vulën e protokollit.

Nr.Regjistër:	
	
DESHMI AFTESIE	
CERTIFICATE OF COMPETENCY	
Data e lëshimit: Date of issue:	
Data e skadimit: Date of expiry:	
Emri Mbiemri: Name Surname:	
Datëlindja: Dob:	
Nënshkrimi: Signature:	
Zona e pilotimit: Pilotage Area:	
Klasifikimi i pilotit: Pilot classification:	Kategoria " "



Referuar Rregullores për "Pilotimin", aneksi 3, pjesa A, e aprovuar nga Ministri i
Infrastrukturës dhe Energjisë me Urdhrin , Nr.61, datë 05.06.2012, i rishikuar me
Urdhrin Nr.432/1.datë 17.02.2017.

*Referring to the "Pilotage" Regulation, Annex 3, part A, approved by Minister of
Infrastructure and Energy by Order nr.61, date: 05.06.2012, (corrected).*



KRYETARI I KOMISIONIT TE TESTIMIT

CHAIRMAN OF ATTESTING COMMITTEE

DREJTORIA E PERGJITHSHME DETARE

GENERAL MARITIME DIRECTORATE


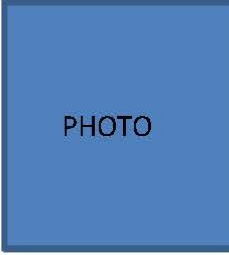
Adresa: L. Nr.1, Rr. "Tregtare" Durrës, Albania Tel. & Fax: +355 52
222868 www.dpdetare.gov.al

DREJTORI I PËRGJITHSHËM

GENERAL DIRECTOR



MODEL ID PER KANDIDATET PER PILOT

	Nr. Reg.		 PHOTO
	PILOT ASSISTANT		
Date of issue		Name/Surname	
Pilotage Area		Signature	

Referring to the "Pilotage" Regulation,, approved by Minister of Public Work and Transport by Order nr.61, date: 05.06.2012, (corrected).

**GENERAL MARITIME DIRECTORATE**

L.Nr.1,Rr."Tregëtare", Durrës, Albania-www.dpdetare.gov.al

GENERAL DIRECTOR



DREJTORIA E PËRGJITHSHME DETARE

LIBRI I USHTRIMIT TË PRAKTIKËS

TË KANDIDATIT PËR PILOT

Nr:

NAME OF THE VESSEL		IMO:	
TYPE OF THE VESSEL		GRT:	
NAME / SURNAME OF ASS/PILOT		SIGNATURE	
PORT OF PILOTAGE			
DATE		TIME ON BOARD	
		TIME OUT BOARD	

NAME/SURNAME OF MASTER

NAME/SURNAME OF PILOT

SIGN & STAMP

SIGN & STAMP



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
DREJTORIA E PËRGJITHSHME DETARE

Datë: ____ / ____ /20

V Ë R T E T I M

Referuar Proces Verbalit Nr. ____ Prot, datë ____ / ____ / ____, të Komisionit të Tëstimit të Pilotëve i ngritur me Urdhër të Ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë me Nr. 770/1 Prot, datë 05.10.2020 ,vërtetojmë se:

Z. _____ është klasifikuar si kandidat për pilot në Portin _____.

Ky vërtetim lëshohet për efekt dokumentacioni, është i vlefshëm përpara çdo autoriteti detar dhe i jep të drejtën zotëruesit të asistojë gjatë manovrave të pilotimit, në Portin Durrës, në prezencë të një piloti të licensuar.

DREJTOR I PËRGJITHSHËM