

URDHËR
Nr. 134, datë 27.6.2022

**PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “PËR NIVELIN MINIMAL TË TRAJNIMIT
TË DETARËVE”**

Në zbatim të nenit 102, pika 4, të Kushtetutës, nenit 102, të ligjit nr. 9251, datë 8.7.2004, “Kodi Detar i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, si dhe të germës “g”, të nenit 14, të ligjit nr. 10109, datë 2.4.2009, “Për administratën detare të Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullore “Për nivelin minimal të trajnimit të detarëve”, sipas tekstit bashkëlidhur këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.
2. Për zbatimin e këtij urdhri ngarkohet Drejtoria e Përgjithshme Detare.
Ky urdhër hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

MINISTËR I INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË
Belinda Balluku

DRAFTRREGULLORE
PËR NIVELIN MINIMAL TË TRAJNIMIT TË DETARËVE

Neni 1
Termet

Për qëllimet e kësaj rregulloreje termet e mëposhtëm kanë kuptimin:

1. **“Kapiten”** është personi që drejton anijen;
2. **“Oficeri”** është një anëtar i ekuipazhit, i ndryshëm nga kapiteni, i caktuar si i tillë në bazë të rregulloreve ose legjislacionit të brendshëm ose, në mungesë të një përcaktimi të tillë, në bazë të marrëveshjeve kolektive ose individuale;
3. **“Oficeri i kuvertës”** është një oficer i kualifikuar në përputhje me dispozitat e kreut II të shtojcës I;
4. **“Oficeri i parë”** është oficeri menjëherë pas kapitenit në hierarki, i cili merr komandën e anijes në rast të paaftësisë fizike të kapitenit;
5. **“Inxhinieri mekanik”** është një oficer i kualifikuar në përputhje me dispozitat e kreut III të shtojcës I;
6. **“Kryeinxhinieri mekanik”** është inxhinieri kryesor mekanik, i cili kontrollon shtytjen mekanike, si dhe është përgjegjës për funksionimin dhe mirëmbajtjen e instalimeve mekanike dhe elektrike të anijes;
7. **“Inxhinieri mekanik i dytë”** është inxhinieri mekanik në hierarki menjëherë pas kryeinxhinierit mekanik, i cili mban përgjegjësi për kontrollin e shtytjes mekanike, si dhe për funksionimin dhe mirëmbajtjen e instalimeve mekanike dhe elektrike të anijes, në rast të paftësisë fizike të kryeinxhinierit mekanik;
8. **“Ndihmësinxhinieri mekanik”** është një person i cili i është nënshtuar trajnimit për t’u kualifikuar si inxhinier mekanik dhe i cili është caktuar si i tillë nga legjislacioni ose rregulloret e brendshme;

9. **“Operatori i radiokomunikimit”** është një person i pajisur me një certifikatë të posaçme të lëshuar ose të njohur nga autoritetet kompetente, sipas dispozitave të rregulloreve për radiokomunikimin;

10. **“Marinar”** është një anëtar i ekuipazhit të anijes, i ndryshëm nga kapiteni ose oficerët;

11. **“Anije detare”** është një anije e ndryshme nga ato që lundrojnë vetëm në ujërat e brendshme, në ujërat e zonave të mbrojtura ose në ujërat afër këtyre zonave të mbrojtura ose zonave ku zbatohen rregulloret portuale;

12. **“Anije që mban flamurin e një shteti anëtar të BE-së”** është një anije e regjistruar në një shtet anëtar të BE-së, i cili mban flamurin e atij shteti anëtar, në përputhje me legjislacionin e tij;

13. **“Lundrim bregdetar”** janë lundrimet në afërsi të një shteti, sipas përkufizimit nga ai shtet;

14. **“Fuqia shtytëse”** është fuqia maksimale nominale në dalje e shprehur në kilovat e të gjitha makinerive kryesore shtytëse të një anijeje e cila paraqitet në certifikatën e regjistrimit të anijes ose në një dokument tjetër zyrtar;

15. **“Anije cisternë”** është një anije e ndërtuar dhe e përdorur për transportimin në sasi të mëdha të naftës dhe nënprodukteve të saj;

16. **“Anije cisternë për substanca kimike”** është një anije e ndërtuar ose e përshtatur dhe e përdorur për transportin në sasi të mëdha të çdo produkti të lëngët të renditur në kreun 17 të Kodit Ndërkombëtar për Produktet Kimike Rifuxho, në versionin e tij të përditësuar;

17. **“Anije cisternë për gaze të lëngshme”** është një anije e ndërtuar ose e përshtatur dhe e përdorur për transportin në sasi të mëdha të gazeve të lëngshme apo të produkteve të tjera të renditura në kreun 19 të Kodit Ndërkombëtar për Transportin e Gazeve, në versionin e tij të përditësuar;

18. **“Rregulloret e radiokomunikimit”** janë rregulloret e radiokomunikimit bashkëlidhur, ose që konsiderohen të bashkëlidhura me Konventën Ndërkombëtare të Telekomunikacionit, të ndryshuar;

19. **“Anije pasagjerësh”** është një anije siç përcaktohet në Konventën Ndërkombëtare “Për Sigurinë e Jetës në Det”, të 1974-ës (SOLAS 74), të ndryshuar;”;

20. **“Anije peshkimi”** është një anije që përdoret për të kapur peshk apo të tjera burime të gjalla detare;

21. **“Konventa STCW”** është Konventa e Organizatës Ndërkombëtare Detare (IMO) “Për standardet e trajnimit, certifikimit dhe vrojtimit për detarët”, e vitit 1978, e zbatueshme për çështjet në fjalë, duke marrë në konsideratë dispozitat kalimtare të nenit VII dhe rregullores I/15 të konventës dhe duke përfshirë, sipas rastit, dispozitat e zbatueshme të kodit STCW, të dyja në versionet e tyre të përditësuar;

22. **“Shërbimet e radiokomunikimit”** përfshijnë, sipas rastit, vrojtimin, mirëmbajtjen teknike dhe riparimet e kryera në përputhje me rregulloret për radiokomunikimin, me Konventën Ndërkombëtare “Për sigurinë e jetës në det”, të vitit 1974, (SOLAS 74) dhe, me rekomandimet përkatëse të IMO-s, në versionin e tyre të përditësuar;

23. **“Anije Ro-Ro për pasagjerët”** është një anije pasagjerësh me hapësira për ngarkimin Ro-Ro ose me hapësira të veçanta sipas përcaktimit në SOLAS 74, në versionin e saj të përditësuar;

24. **“Kodi STCW”** është kodi “Për trajnimin, certifikimin dhe vrojtimin për detarët” (STCW), i miratuar me rezolutën 2 të konferencës së vitit 1995, në versionin e saj të përditësuar;”;

25. **“Funksion”** është një grup detyrash dhe përgjegjësish, siç specifikohet në Kodin STCW, të nevojshme për operimin e anijes, sigurinë e jetës në det ose mbrojtjen e mjedisit detar;

26. **“Shoqëri”** është pronari i anijes ose çdo organizatë ose person tjetër, si menaxheri ose kontraktuesi “Bareboat”, i ngarkuar me përgjegjësinë e operimit të anijes nga pronari i anijes dhe i

cili, duke pranuar këtë përgjegjësi, ka rënë dakord të marrë përsipër të gjitha detyrat dhe përgjegjësitë që i vendosen shoqërisë nga kjo rregullore;

27. **“Shërbim Detar”** nënkupton shërbimin në bordin e një anije të përshtatshme për lëshimin ose rivlerësimin e një certifikate kompetence, certifikate aftësie ose kualifikimi tjetër.

28. **“I miratuar”** është i miratuar nga Drejtoria e Përgjithshme Detare në përputhje me këtë rregullore;

29. **“Vend i tretë”** është çdo shtet që nuk është shtet anëtar i BE-së;

30. **“Muaj”** është një muaj kalendarik ose 30 ditë të shpërndara në periudha prej më pak se një muaj.

31. **“Operator i radiokomunikimit GMDSS”** është një person i kualifikuar në përputhje me kreun IV të shtojcës I;

32. **“Kodi ISPS”** është Kodi Ndërkombëtar “Për sigurinë në anije dhe në port” i miratuar më 12 dhjetor 2002, me rezolutën 2 të konferencës së qeverive kontraktuese të SOLAS 74, në versionin e saj të përditësuar;

33. **“Oficeri i sigurisë së anijes”** është personi në bordin e një anijeje i cili i përgjigjet kapitenit dhe është caktuar nga shoqëria si përgjegjës për sigurinë e anijes, duke përfshirë zbatimin dhe mbajtjen e planit të sigurisë së anijes dhe bashkëpunimin me oficerin e sigurisë së shoqërisë dhe oficerët e sigurisë së portit;

34. **“Detyrat në lidhje me sigurinë”** përfshijnë të gjitha detyrat dhe detyrimet në lidhje me sigurinë në bordin e anijeve, siç përcaktohet në kreun XI/2 të SOLAS 74, të ndryshuar, dhe në Kodin ISPS;

35. **“Certifikatë kompetence”** është një certifikatë që lëshohet dhe azhurnohet për kapitenët, oficerët dhe operatorët e radiokomunikimit GMDSS, në përputhje me kriteret II, III, IV ose VII të shtojcës I, e cila i jep të drejtën zotëruesit të ligjshëm të saj që të kryejë detyrën dhe funksionet që bëjnë pjesë në nivelin e përgjegjësisë të specifikuar në të;

36. **“Certifikatë e aftësisë”** është një certifikatë, e ndryshme nga certifikata e kompetencës, që u lëshohet detarëve dhe në të cilën cilësohet se janë përmbushur kërkesat përkatëse të trajnimit, kompetencave ose të shërbimit në det, sipas kësaj rregulloreje;

37. **“Dokument provë”** janë dokumente të ndryshme nga certifikata e kompetencës apo certifikata e aftësisë, që përdoren për të përcaktuar nëse janë përmbushur kërkesat përkatëse të kësaj rregulloreje;

38. **“Oficer elektroteknik”** është një oficer i kualifikuar në përputhje me kreun III të shtojcës I;

39. **“Marinar kuverte i kualifikuar”** është një marinar i kualifikuar në përputhje me kreun II të shtojcës I;

40. **“Oficer mashine i kualifikuar”** është një marinar i kualifikuar në përputhje me kreun III të shtojcës I;

41. **“Vlerësim elektro teknik”** nënkupton një vlerësim i kualifikuar në përputhje me kreun III të shtojcës I;

42. **“Autoritet Kompetent”** do të thotë Administrata Detare e shtetit të Flamurit që mban anija.

43. **“Drejtoria e Përgjithshme Detare” (DPD):** është autoriteti përgjegjës për funksionimin e administratës detare, për politikën e zhvillimit të transportit detar dhe monitorimin e zbatueshmërisë së ligjit për fushën e detarisë, në varësi të ministrit përgjegjës për transportin.

44. **“Autoriteti Kompetent në Komunikimet e Radios”:** Autoriteti i Komunikimeve Elektronike dhe Postare (AKEP).

45. **“GMDSS”:** do të thotë Sistemi Global i Sigurisë së Fatkeqësive Detare.

46. **“GMDSS-GOC”:** do të thotë certifikata e përgjithshme e operatorit GMDSS.

47. **“GMDSS-ROC”:** do të thotë certifikata e kufizuar e operatorit GMDSS.

48. **“Flag Endorsment”**: certifikatë e lëshuar nga DPD-ja nëpërmjet së cilës vërtetohet njohja e kompetencës së detarit.

49. **“Pasaporta e trajnimit në bord”** (*training log book*): dokument i miratuar dhe lëshuar nga DPD-ja nëpërmjet së cilës detarët do të mund të vërtetojnë kryerjen e praktikës së detyrueshme në bordin e anijes.

Neni 2

Fusha e zbatimit

1. Kjo rregullore zbatohet për detarët shqiptarë të cilët shërbejnë në bordin e anijeve që lundrojnë në det dhe që mbajnë flamurin shqiptar, me përjashtim të:

a) anijeve luftarake, mjeteve detare ndihmëse ose anijeve të tjera në pronësi apo që operohen nga një shtet dhe që përfshihen vetëm në shërbimet jotregtare qeveritare;

b) anijeve të peshkimit;

c) jahteve për qëllime argëtimi, që nuk përfshihen në aktivitete tregtare;

d) anije druri të ndërtuara në mënyrë primitive.

2. Zbatohet për detarët që disponojnë një certifikatë të lëshuar nga DPD-ja, pavarësisht nga kombësia e tij.

Neni 3

Trajnimi dhe certifikimi

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare merr masat e nevojshme për të garantuar që detarët që shërbejnë në anijet e përmendura në nenin 2 të trajnohen të paktën në përputhje me kërkesat e Konventës STCW, siç përcaktohet në aneksin I të kësaj rregulloreje, dhe të jenë të pajisur me certifikatat e përcaktuara në pikat 35 dhe 36 të nenit 1 dhe/ose dokumente provë, siç përcaktohet në pikën 37 të nenit 1.

2. Drejtoria e Përgjithshme Detare garanton që anëtarët e ekuipazhit të cilët duhet të jenë të certifikuar në përputhje me rregulloren III/10.4 të SOLAS 74 të trajnohen dhe të certifikohen në përputhje me këtë rregullore.

Neni 4

Certifikatat e kompetencës, certifikatat e kualifikimit dhe pranimit i tyre

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare lëshon certifikatat e kompetencës dhe të kualifikimit vetëm për kandidatët që përmbushin kërkesat e këtij neni.

2. Certifikatat për kapitenët, oficerët dhe operatorët e radiokomunikimit konvertohen nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, siç parashikohet në këtë nen.

3. Certifikatat e kompetencës dhe certifikatat e kualifikimit lëshohen në përputhje me rregulloren I/2, paragrafi 3 të shtojcës së Konventës STCW.

4. Certifikatat e kompetencës lëshohen vetëm nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, pas verifikimit të originalitetit dhe vlefshmërisë së çdo dokumenti provë të nevojshëm dhe në përputhje me dispozitat e përcaktuara në këtë nen.

5. Për sa i përket operatorëve të radiokomunikimit, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund:

a) të përfshijë në shqyrtimin për lëshimin e certifikatave në përputhje me rregulloret e radiokomunikimit, njohuritë shtesë që kërkohen nga rregulloret përkatëse; ose

b) të lëshojë një certifikatë të veçantë, që vërteton se mbajtësi ka njohuritë shtesë të kërkuara nga rregulloret përkatëse.

6. Konvertimi (*flag endorsement*) do të jenë në formën e certifikatave të lëshuara, siç parashikohet në seksionin A-I/2 të kodit STCW. Forma e përdorur është ajo e përcaktuar në seksionin A-I/2, paragrafi 1. Konvertimet lëshohen në përputhje me nenin VI, paragrafi 2 të Konventës STCW.

Konvertimi (*flag endorsement*) që vërtetojnë lëshimin e certifikatave të kompetencës dhe certifikatave të kualifikimit të lëshuara për kapitenët dhe oficerët, në përputhje me rregulloret V/1-1 dhe V/1-2 të shtojcës I, jepen vetëm nëse janë përmbushur të gjitha kërkesat e Konventës STCW dhe kësaj rregulloreje.

7. Drejtoria e Përgjithshme Detare njih një certifikatë kompetence ose një certifikatë kualifikimi të lëshuar për kapitenët dhe oficerët në përputhje me rregulloret V/1-1 dhe V/1-2 të shtojcës I të Konventës STCW, sipas procedurës së përcaktuar në nenin 20, paragrafi 2 të kësaj rregulloreje, e konverton këtë certifikatë për të vërtetuar njohjen vetëm pas garantimit të origjinalitetit dhe vlefshmërisë së saj. Forma e përdorur e konvertimit është ajo e përcaktuar në paragrafin 3, të seksionit A-I/2 të kodit STCW.

8. Përditësimet, konvertimet e përmendura në paragrafët 5 dhe 6:

a) mund të lëshohen si dokumente të veçanta;

b) do të lëshohen nga Drejtoria e Përgjithshme Detare;

c) shoqërohen secila nga një numër unik, përveç konvertimeve që vërtetojnë lëshimin e një certifikate kompetence të cilat mund të kenë të njëjtin numër me certifikatën e kompetencës në fjalë, me kusht që ai numër të jetë unik; dhe

d) skadojnë menjëherë pas përfundimit të vlefshmërisë ose revokimit, pezullimit apo anulimit të certifikatave të përditësuara të kompetencës dhe të kualifikimit të lëshuara, për kapitenët dhe oficerët në përputhje me rregulloret V/1-1 dhe V/1-2 të shtojcës së Konventës STCW, nga DPD-ja ose vendi që i ka lëshuar ato dhe, në çdo rast, brenda pesë viteve nga data e lëshimit të tyre.

9. Përditësimi, konvertimi duhet të përfshijë funksionet e autorizuara që mund të kryhen nga mbajtësi i certifikatës, në të njëjtën formë me atë të kërkesave për personelin minimal për lundrim të sigurt të përcaktuar në aktet ligjore dhe nënligjore në fuqi në Republikën e Shqipërisë.

10. Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të përdorë një formë të ndryshme nga ajo e përcaktuar në seksionin A-I/2 të kodit STCW, me kusht që, minimalisht, informacioni i kërkuar të paraqitet me germa latine dhe numra arabë, duke marrë në konsideratë ndryshimet e lejuara sipas seksionit A-I/2.

11. Në përputhje me nenin 20, paragrafi 7, çdo certifikatë e kërkuar sipas kësaj rregulloreje apo të lëshuar nga DPD-ja duhet të jetë në dispozicion në formën e saj origjinale në bordin e anijes në të cilën shërben mbajtësi i saj.

12. Kandidatët për certifikim vërtetojnë:

a) identitetin e tyre;

b) që mosha e tyre nuk është më e vogël se ajo e parashikuar në rregulloret e shtojcës I lidhur me certifikatën e kompetencës ose të kualifikimit për të cilën po aplikojnë;

c) se i përmbushin kriteret e përshtatshmërisë shëndetësore, të specifikuara në seksionin A-I/9 të kodit STCW;

d) se kanë kryer shërbimin në det dhe çdo trajnim përkatës të detyrueshëm, të parashikuar në rregulloret e renditura në shtojcën I, për certifikatën e kompetencës ose certifikatën e kualifikimit për të cilën po aplikojnë; dhe

e) se i përmbushin standardet e kompetencës të përcaktuara në rregulloret e renditura në shtojcën I në lidhje me kapacitetet, funksionet dhe nivelet, të cilat duhet të specifikohen në përditësimin, konvertimin e certifikatës së kompetencës.

Ky paragraf nuk zbatohet për njohjen e përditësimeve, konvertimeve sipas rregullores I/10 të Konventës STCW.

13. Drejtoria e Përgjithshme Detare, duhet të:

a) të mbajë një ose disa regjistra për të gjitha certifikatat e kompetencës, certifikatat e kualifikimit, konvertimet (*flag endormentet*) për kapitenët dhe oficerët dhe, sipas rastit, certifikatat e marinarëve, të cilat janë lëshuar, kanë skaduar, janë rivlerësuar, pezulluar, anuluar ose raportuar si të humbura apo të shkatërruara;

b) t'u vendosë në dispozicion informacion për statusin e certifikatave të kompetencës, konvertimeve (*flag endormentet*) shteteve të tjera anëtare të Konventën STCW dhe shoqërive që kërkojnë të verifikojnë origjinalitetin dhe vlefshmërinë e certifikatave të kompetencës dhe/ose të kualifikimit lëshuar kapitenëve dhe oficerëve në përputhje me rregulloret V/1-1 dhe V/1-2 të shtojcës I, të paraqitura nga detarët të cilët kërkojnë njohjen e tyre, sipas rregullores I/10 të Konventës STCW, ose punësim në bordin e anijes.

14. Informacioni i kërkuar në përputhje me germën “b”, të paragrafit 12 vendoset në dispozicion nëpërmjet mjeteve elektronike.

15. Kur amendamentet përkatëse të Konventës STCW dhe pjesa A e Kodit STCW në lidhje me certifikatat digjitale për detarët të hyjnë në fuqi, ministria e linjës duhet të miratojë akte nënligjore përkatëse për të digjitalizuar certifikatat dhe *flag endormentet* e detarëve.

Neni 5

Kërkesat e trajnimit

Trajnimi i kërkuar sipas nenit 3 ndahet në mënyrë të përshtatshme në njohuritë teorike dhe aftësitë praktike të nevojshme sipas shtojcës I, në veçanti ato për sa i përket përdorimit të pajisjeve të shpëtimit të jetës dhe pajisjeve zjarrfikëse, të pasqyruara në planin mësimor, i cili do të aprovohet nga Drejtoria e Përgjithshme Detare.

Neni 6

Parandalimi i mashtrimit dhe praktikave të tjera të paligjshme

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare ndërmerr dhe zbaton masat e duhura për parandalimin e mashtrimit dhe praktikave të tjera të paligjshme që përfshijnë certifikatat dhe konvertimet endormentet e lëshuara, si dhe parashikojnë sanksione që janë efikase, proporcionale dhe shtrënguese.

2. Me kërkesë të çdo shteti, Drejtoria e Përgjithshme Detare konfirmon, ose jo, me shkrim ose me postë elektronike, origjinalitetin autenticitetin e certifikatave, konvertimeve (*endormenteve*) përkatëse ose të çdo dokumenti tjetër provë për trajnimin, të lëshuara nga DPD-ja.

Neni 7

Sanksionet ose masat disiplinore

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare përcakton proceset dhe procedurat për hetimin e paanshëm të çdo raportimi për paaftësi, në formën e veprimit, mosveprimit apo kompromentimit të sigurisë që mund të përbëjë kërcënim të drejtpërdrejtë ndaj sigurisë së jetës ose të pronës në det apo ndaj mjedisit detar, nga mbajtësit e certifikatave të kompetencës, certifikatave të kualifikimit ose konvertimeve përditësimeve të lëshuara nga DPD-ja në lidhje me kryerjen e detyrave të specifikuar

në këto certifikata, si dhe për revokimin, pezullimin dhe anulimin e certifikatave të kompetencës dhe të kualifikimit për këtë arsye dhe me qëllim parandalimin e mashtrimit.

2. Drejtoria e Përgjithshme Detare ndërmerr dhe zbaton masat e duhura për parandalimin e mashtrimit dhe praktikave të tjera të paligjshme që përfshijnë certifikatat e kompetencës, certifikatat e kualifikimit dhe miratimet e lëshuara nga ana e DPD-së.

3. Drejtoria e Përgjithshme Detare zbaton masat disiplinore, veçanërisht, kur:

a) shoqëria ose kapiteni kanë angazhuar një person, i cili nuk është i pajisur me certifikatë, ashtu siç kërkohet nga kjo rregullore;

b) kapiteni ka lejuar që një funksion apo shërbim i caktuar në çfarëdo lloj kapaciteti, që sipas kësaj rregulloreje duhet të kryhet nga një person i pajisur me një certifikatë të posaçme, të kryhet nga një person i papajisur me këtë certifikatë, një leje të vlefshme apo një dokument provë, sipas kësaj rregulloreje; ose

c) një person ka arritur, me anë të mashtrimit ose dokumenteve të falsifikuara, të caktohet për të kryer çfarëdo funksioni apo detyre që sipas kësaj rregulloreje duhet të kryhet ose të jetë nën përgjegjësinë e një personi të pajisur me një certifikatë ose leje të vlefshme.

4. Certifikata e kompetencës e lëshuar për detarët në përputhje me parashikimet e kësaj rregulloreje, mund të pezullohen me vendim të drejtorit të përgjithshëm të Drejtorisë së Përgjithshme Detare, njoftim i cili i bëhet me dije brenda 10 ditëve personit përkatës. Gjatë procedimit dhe deri në datën e marrjes së vendimit, personi nën hetim mund të pezullohet nga shërbimi në detyrat që kanë të bëjnë me sigurinë e lundrimit të anijes.

5. Certifikatat e kompetencës pezullohen sipas rëndesës së shkeljes, për një periudhë nga 1 deri në 12 muaj. Në rast se mbajtësi i certifikatës së kompetencës është nën hetim penal për një shkelje specifike të ligjit, certifikatat e tij të kompetencës do të pezullohen mbi bazën e kërkesës së autoritetit i cili po bën procedimin.

6. Pezullimi mund të urdhërohet për shkeljet e mëposhtme të kryera nga detarët:

(a) situatat e përcaktuara në paragrafin 3;

(b) shkeljen e parashikimeve ligjore në lidhje me sigurinë dhe rregullat lundrimore;

(c) shkeljen e rregullave të parashikuara nga rregullat e lundrimit;

(d) mospërmbushja e detyrave të lidhura me funksionin për të cilin është lëshuar certifikata e kompetencës;

(e) konsumimin e alkoolit apo drogërave në bordin e anijes dhe kryerja e detyrave nën influencën e tyre;

(f) shkaktimin e qëllimshëm të ndotjeve, deri në atë masë sa që nuk përbën një kundërvajtje administrative dhe penale;

(g) braktisje e detyrës, pa autorizim, gjatë shërbimit, nëse një braktisje e tillë do të shkaktojë ndërprerje apo pengim të lundrimit.

7. Procedimi për pezullimin e certifikatës së kompetencës fillohet mbi bazën e gjetjeve direkte të organizmave të autorizuar të kontrollit ose me kërkesë me shkrim nga pronarët dhe/ose operatorët ose pjesëmarrësit e tjerë në aktivitetet lundrimore, në lidhje me shkeljet e kryera në këtë kategori sikurse janë parashikuar në paragrafin 6 të këtij neni.

8. Në rastin e anijeve që lundrojnë jashtë ujërave territoriale të Republikës së Shqipërisë kapiteni i anijes do të hartojë një dosje për hetimin e shkeljeve e cila do të dërgohet Drejtorisë së Përgjithshme Detare nëpërmjet pronarit të anijes. Mbi bazën e dosjes së përpiluar në bordin e anijes, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të vendosë mbi pezullimin e certifikatës së kompetencës.

9. Në rastin e anijeve që lundrojnë jashtë ujërave territoriale të Republikës së Shqipërisë hetimi i shkeljeve të kryera nga kapiteni i anijes, do të bëhet nga një përfaqësues i pronarit dhe/ose operatorit. Ky përfaqësues duhet të zotërojë certifikatën e kapitenit. Ky përfaqësues do të përpilojë

një dosje mbi hetimin e shkeljes, të cilën do ja dërgojë Drejtorisë së Përgjithshme Detare përmes pronarit ose operatorit.

10. Pezullimi i certifikatës së kompetencës përfundon me skadimin e afatit të pezullimit të përcaktuar në vendimin e pezullimit.

11. Anulimi i certifikatës së kompetencës bëhet për veprime të cilat përbëjnë shkelje specifike në lidhje me lundrimin tregtar, të sanksionuar me ligj.

12. Certifikata e kompetencës anulohet me vendim të Drejtorisë së Përgjithshme Detare mbi bazën e një vendimi të formës së prerë.

13. Anulimi është përfundimtar dhe i njoftohet personit përkatës brenda 10 ditëve nga data e marrjes së vendimit të anulimit. Me anulimin e certifikatës, Drejtoria e Përgjithshme Detare tërheq certifikatën e kompetencës si dhe pasaportën e detarit.

14. Personi të cilit i është anuluar certifikata e kompetencës nuk mund të kryej asnjë aktivitet në bordin e një anije.

15. Një person ndaj të cilit është marrë masa e pezullimit të certifikatës së kompetencës, mund të apelojë këtë vendim me shkrim brenda 30 ditëve nga data e marrjes së njoftimit sipas ligjit.

Neni 8 Standardet e cilësisë

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare do të sigurojë, që:

(a) të gjitha veprimtaritë e trajnimit, vlerësimit të kompetencave, certifikimit, duke përfshirë certifikatat mjekësore, konvertimit përditësimit dhe rivlerësimit të kryera nga qendrat e trajnimit ose subjektet të licencuara, të monitorohen vazhdimisht përmes një sistemi të standardeve të cilësisë për të garantuar arritjen e objektivave të përcaktuara, duke përfshirë edhe ato në lidhje me kualifikimet dhe përvojën e trajnuesve dhe vlerësuesve, në përputhje me seksionin A-I/8 të kodit STCW;

(b) nëse këto veprimtari kryhen nga agjencitë ose subjektet shtetërore, të disponohet një sistem i standardeve të cilësisë në përputhje me seksionin A-I/8 të kodit STCW;”;

(c) objektivat e formimit dhe trajnimit dhe standardet përkatëse të kompetencave që duhet të arrihen të jenë të përcaktuara qartë, si dhe të jenë identifikuar nivelet e njohurive, të të kuptuarit dhe të aftësive të përshtatshme për testimet dhe vlerësimet e parashikuara nga Konventa STCW.

2. Fushat e zbatimit të standardeve të cilësisë mbulojnë administrimin e sistemeve të certifikimit, të gjitha kurset dhe programet e trajnimit, testimet dhe vlerësimet e kryera nga DPD-ja, si dhe kualifikimet dhe përvojën e kërkuar të trajnuesve dhe vlerësuesve, duke pasur parasysh politikat, sistemet, kontrollet dhe shqyrtimet e brendshme të cilësisë të miratuara për të garantuar arritjen e objektivave të përcaktuara.

Objektivat dhe standardet përkatëse të cilësisë të përmendura në pikën “c”, të nënparagrafit të parë mund të specifikohen veçmas për kurse dhe programe të ndryshme trajnimi dhe mbulojnë administrimin e sistemit të certifikimit.

3. Drejtoria e Përgjithshme Detare garanton, gjithashtu, që vlerësimet e pavarura të veprimtarive të përvetësimit dhe vlerësimit të njohurive, të të kuptuarit, të aftësive dhe kompetencave si dhe të administrimit të sistemit të certifikimit, të kryhen jo më rrallë se një herë në pesë vite nga persona të kualifikuar që nuk janë personalisht të përfshirë në veprimtaritë në fjalë, me qëllim që të verifikohet se:

a) të gjitha masat e brendshme të kontrollit dhe të monitorimit, si dhe ato plotësuese janë në përputhje me metodat e planifikuara, si dhe me procedurat e dokumentuara, dhe janë efektive për garantimin e arritjes së objektivave të përcaktuara;

b) rezultatet e çdo vlerësimi të pavarur janë dokumentuar dhe janë sjellë në vëmendje të personave përgjegjës për fushën e vlerësuar;

c) janë marrë masa në kohën e duhur për korrigjimin e mangësive.

d) të gjitha dispozitat e zbatueshme të Konventës dhe të kodit STCW, duke përfshirë ndryshimet, mbulohen nga sistemi i standardeve të cilësisë. Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të përfshijë brenda këtij sistemi edhe dispozitat e tjera të zbatueshme të kësaj rregulloreje.

4. Drejtoria e Përgjithshme Detare i përcjell Ministrisë një raport në lidhje me çdo vlerësim të kryer sipas paragrafit 2, në përputhje me formatin e specifikuar në seksionin A-I/7 të kodit STCW, brenda gjashtë muajve nga data e vlerësimit. Ministria e përcjell këtë informacion Sekretarit të Përgjithshëm të IMO-s.

Neni 9

Standardet mjekësore

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare në bashkërendim me autoritetet përkatëse mjekësore, përcakton kriteret e përshtatshmërisë shëndetësore për detarët dhe procedurat për lëshimin e certifikatave mjekësore në përputhje me këtë nen dhe me seksionin A-I/9 të kodit STCW, duke marrë në konsideratë, sipas rastit, seksionin B-I/9 të kodit STCW.

a) për vlerësimin e përshtatshmërisë shëndetësore të detarëve, Drejtoria e Përgjithshme Detare sigurohet që personat të jenë profesionistë të kujdesit mjekësor të njohur për qëllimin e ekzaminimeve mjekësore të detarëve, në përputhje me seksionin A-I/9 të kodit STCW;

b) çdo detar i pajisur me një certifikatë aftësie ose një certifikatë kualifikimi, të lëshuar sipas dispozitave të Konventës STCW, i cili është në shërbim në det, është gjithashtu i pajisur me një certifikatë mjekësore të vlefshme të lëshuar në përputhje me këtë nen dhe me seksionin A-I/9 të kodit STCW.

Kandidatët për certifikim mjekësor:

a) janë të paktën 16 vjeç;

b) sigurojnë një mjet të vlefshëm identifikimi; dhe

c) përmbushin kriteret e zbatueshme të përshtatshmërisë shëndetësore të përcaktuara nga kjo rregullore.

2. Certifikatat mjekësore janë të vlefshme për një periudhë maksimale prej dy vjetësh, përveçse kur detarët janë nën 18 vjeç, raste në të cilat periudha maksimale e vlefshmërisë është një vit.

3. Nëse periudha e vlefshmërisë së certifikatës mjekësore përfundon gjatë lundrimit, zbatohet rregullorja I/9 e shtojcës së Konventës STCW.

4. Në raste urgjencash, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund ta autorizojë shërbimin e një detari edhe në mungesë të një certifikate të vlefshme mjekësore. Në këto raste, zbatohet rregullorja I/9 e shtojcës së Konventës STCW.

Neni 10

Lëshimi dhe regjistrimi i certifikatave

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare do të sigurohet që certifikatat i lëshohen vetëm kandidatëve të cilët përmbushin kërkesat e këtij neni.

2. Çdo kandidat për certifikim duhet të përmbushë kërkesat dokumentare të mëposhtme:

(a) të identitetit të tij;

(b) të provojë që mosha e tij nuk është më e vogël se ajo e përshkruar në rregullat e shtojcës 1 në lidhje me certifikatën për të cilën ka aplikuar;

(c) që ai/ajo përmbush standardet e kërkuara mjekësore, në veçanti ato që lidhen me dëgjimin dhe shikimin të përcaktuara nga autoriteti mjekësor dhe mban një dokument të vlefshëm që vërteton gjendjen e tij shëndetësore, të lëshuar nga një mjek i specializuar dhe i njohur nga Drejtoria e Përgjithshme Detare;

(d) që ai/ajo ka përfunduar shërbimin detar dhe çdo trajnim të detyrueshëm lidhur me atë që është përcaktuar në shtojcën 1 të rregullores për certifikatën e kërkuar;

(e) ai ose ajo plotëson standardet e aftësisë përcaktuar në shtojcën 1 të rregullores për aftësitë, funksionet dhe nivelet që duhet të identifikohen në miratimin e certifikatës.

3. Drejtoria e Përgjithshme Detare, duhet:

(a) të mbajë një regjistër ose regjistra të të gjitha certifikatave dhe *flag endorsements* për kapitenët dhe, sipas rastit, për anëtarët e tjerë, që janë lëshuar, kanë skaduar ose janë rivlerësuar, pezulluar, anuluar ose raportuar të humbura apo shkatërruara, si dhe të urdhëresave të lëshuara;

(b) të vendosë në dispozicion informacione mbi statusin e certifikatave në rastet kur i kërkohet informacion mbi verifikimin e vërtetësisë dhe vlefshmërinë e certifikatës të lëshuara nga DPD-ja për detarët që kërkojnë njohjen e certifikatave të tyre ose punësimin në bordin e anijes.

Neni 11

Rivlerësimi i certifikatave

1. Me qëllim vazhdimin e kualifikimit për shërbimin në det, çdo kapiten, oficer dhe operator i radiokomunikimit që mban një certifikatë të lëshuar ose të njohur në përputhje me një nga krerët e shtojcës I, përveç kreut VI, dhe i cili, është duke kryer shërbimin në det ose synon ta rinisë atë pas një periudhe shkëputjeje, duhet në intervale jo më shumë se pesë vite:

a) të përmbushë kriteret e përshtatshmërisë shëndetësore të parashikuara në nenin 9 dhe

b) të vërtetojë se vazhdon të zotërojë kompetencën profesionale në përputhje me seksionin A-I/11 të kodit STCW.

2. Për të vazhduar shërbimin në det në bordin e anijeve për të cilat janë aprovuar në nivel ndërkombëtar kërkesa të veçanta trajnimi, çdo kapiten, oficer dhe operator i radiokomunikimit duhet të përfundojë me sukses trajnimin përkatës të miratuar.

3. Me qëllim shërbimin e vazhdueshëm në det në bordin e anijeve cisternë, çdo kapiten dhe oficer përmbush kërkesat e paragrafit 1 të këtij neni dhe është i detyruar, në intervale jo më shumë se pesë vite, të vërtetojë se vazhdon të zotërojë kompetencën profesionale për anijet cisternë në përputhje me paragrafin 3 të seksionit A-I/11 të kodit STCW.

4. Drejtoria e Përgjithshme Detare krahason standardet e kompetencës që u kërkohen kandidatëve për certifikatat e kompetencës të lëshuara deri më 1 janar 2017 me ato të specifikuara për certifikatën përkatëse të kompetencës në pjesën A të kodit STCW, dhe përcakton nevojën për t'u kërkuar mbajtësve të këtyre certifikatave të kompetencës që t'u nënshtrohen trajnimeve përkatëse riaftësuese dhe përditësuese apo rivlerësimit.

5. Ministria përgjegjëse për transportin, nëpërmjet DPD-s, sigurohet që qendrat e licencuara për trajnimin e detarëve të përmbushin të gjitha kriteret profesionale dhe teknike për delegimin e njohurive teorike dhe praktike, siç parashikohet në seksionin A-I/11 të kodit STCW.

6. Me qëllim përditësimin e njohurive për kapitenët, oficerët dhe operatorët e radiokomunikimit, Drejtoria e Përgjithshme Detare garanton që tekstet e ndryshimeve të fundit në rregulloret kombëtare dhe ndërkombëtare për sigurinë e jetës në det dhe për mbrojtjen e mjedisit detar t'u vihen në dispozicion Kompanive të Menaxhimit të anijeve me flamur shqiptar.

Neni 12

Përdorimi i simulantëve

1. Është e nevojshme që të zbatohen standardet e performancës dhe dispozitat e tjera të seksionit A-I/12 të kodit STCW, si dhe kërkesat e tjera të përcaktuara në pjesën A të kodit STCW për të gjitha certifikatat në fjalë, në lidhje me:

- a) të gjitha trajnimet e detyrueshme të kryera me anë të simulatorëve;
- b) të gjitha vlerësimet e kompetencës që kërkohen sipas pjesës A të Kodit STCW, që kryhen me anë të një simulatori;
- c) çdo vërtetim, me anë të një simulatori, të vazhdimit të zotërimit të kompetencave që kërkohet sipas pjesës A të kodit STCW.

Neni 13

Përgjegjësitë e kompanisë së menaxhimit

1. Në përputhje me nenet 3 dhe 6, Drejtoria e Përgjithshme Detare u ngarkon kompanive të menaxhimit përgjegjësinë e pranimit të detarëve për shërbim në anijet e tyre, në përputhje me këtë rregullore, si dhe i kërkojnë çdo kompanie të garantojë që:

(a) çdo detar i pranuar në cilëndo prej anijeve të saj (me flamur shqiptar) është i pajisur me një certifikatë të posaçme në përputhje me dispozitat e kësaj rregulloreje

(b) anijet e saj (me flamur shqiptar) janë në përputhje me kërkesat e zbatueshme të shtetit shqiptar për personelin minimal për lundrim të sigurt;

(c) dokumentacioni dhe të dhënat që lidhen me të gjithë detarët e pranuar në anijet e saj (me flamur shqiptar) janë të disponueshme dhe lehtësisht të aksesueshme, si dhe përfshijnë, por pa u kufizuar me, dokumentacionin dhe të dhënat mbi përvojën e tyre, trajnimin, përshtatshmërinë shëndetësore dhe kompetencën në detyrat e caktuara;

(d) detarët që pranohen në anijet e tyre (me flamur shqiptar) janë të familjarizuar me detyrat e tyre specifike dhe me të gjitha rregullat, instalimet, pajisjet, procedurat dhe karakteristikat e anijes që lidhen me detyrat e tyre rutinë ose emergjente;

(e) ekipazhi i anijes mund t'i koordinojë në mënyrë efektive veprimtaritë gjatë situatave emergjente dhe gjatë realizimit të detyrave me rëndësi jetësore për sigurinë ose për parandalimin apo reduktimin e ndotjes.

(f) detarët e pranuar në cilëndo prej anijeve të saj u janë nënshtruar trajnimeve riaftësuese dhe përditësuese, sipas kërkesave të Konventës STCW;

(g) në bordin e anijeve të saj ka në çdo kohë një komunikim verbal efikas, në përputhje me paragrafët 3 dhe 4, të kreut V, të rregullores 14 të SOLAS 74, në versionin e saj të ndryshuar.

2. Të gjitha kompanitë e menaxhimit, kapitenët dhe anëtarët e ekipazhit janë përgjegjës për të garantuar që detyrimet e përcaktuara në këtë nen të zbatohen plotësisht dhe që të merren masa të tjera të nevojshme për të garantuar që çdo anëtar i ekipazhit të japë një kontribut të vlefshëm dhe të informuar për operimin e sigurt të anijes.

3. Kompania e menaxhimit i jep udhëzime me shkrim kapitenit të çdo anijeje për të cilën zbatohet kjo rregullore duke përcaktuar politikat dhe procedurat që duhet të ndiqen për të garantuar që të gjithë detarëve që sapo janë pranuar në bordin e anijes t'u jepet, përpara caktimit të detyrave, një mundësi për t'u njohur me pajisjet në anije, procedurat operative dhe masat e tjera të nevojshme për realizimin siç duhet të këtyre detyrave. Këto politika dhe procedura përfshijnë:

(a) përcaktimin e një periudhe të arsyeshme kohore gjatë së cilës çdo detar i punësuar rishtas do të ketë mundësinë të njihet me:

pajisjet specifike që do të përdoren ose operohen nga vetë ai; dhe

procedurat dhe rregullat specifike të vrojtimit, sigurisë, mbrojtjes së mjedisit dhe emergjencës për anijet, të cilat detarët duhet t'i njohin me qëllim realizimin në mënyrë sa më të saktë të detyrave të caktuara;

(b) përcaktimin e një anëtarit të mirinformuar të ekuipazhit, i cili do të jetë përgjegjës për të garantuar që çdo detar i punësuar rishtas të ketë mundësinë të marrë informacionet bazë në një gjuhë që ai e kupton.

4. Kompanitë e menaxhimit garantojnë që kapitenët, oficerët dhe pjesa tjetër e personelit të cilëve u janë caktuar detyra dhe përgjegjësi specifike në bordin e anijeve Ro-Ro të pasagjerëve kanë përfunduar trajnimin parapërgatitor për të fituar aftësitë e nevojshme për funksionin përkatës dhe për detyrat e përgjegjësitë që do të ndërmerren, duke marrë në konsideratë udhëzimet në seksionin B I/14 të kodit STCW.

Neni 14

Aftësia për punë

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare me qëllim parandalimin e lodhjes:

(a) përcakton dhe kërkon të zbatohen periudha pushimi për personelin e vrojtimit dhe për personelin detyrat e të cilëve përfshijnë mbrojtjen, sigurinë dhe parandalimin e ndotjes, në përputhje me paragrafët 3 deri në 13 të këtij neni;

(b) kërkon që sistemet e vrojtimit të jenë të tilla që të mos e ulin efikasitetin e personelit për shkak të lodhjes dhe që detyrat të organizohen në mënyrë të tillë që vrojtuesi në fillim të lundrimit dhe vrojtuesit pasues të jenë të çlodhur dhe të aftë për punë.

2. Për qëllimet e parandalimit të abuzimit me drogën dhe alkoolin, Drejtoria e Përgjithshme Detare garanton marrjen e masave të përshtatshme në përputhje me dispozitat e përcaktuara në këtë nen.

3. Drejtoria e Përgjithshme Detare merr parasysh rrezikun që paraqet lodhja e detarëve, veçanërisht të atyre detyrave të cilat përfshijnë operimin e sigurt të anijes.

4. Të gjithë personave të ngarkuar me detyrën e oficerit të vrojtimit apo të marinarit pjesë e ekipit të vrojtimit dhe personave detyrat e të cilëve përfshijnë mbrojtjen, sigurinë dhe parandalimin e ndotjes u lejohet një periudhë pushimi prej jo më pak se:

a) 10 orë pushimi gjatë çdo periudhe 24-orëshe; dhe

b) 77 orë në çdo periudhë shtatë ditore.

5. Orët e pushimit mund të ndahen në jo më shumë se dy periudha, njëra prej të cilave ka një kohëzgjatje të paktën prej gjashtë orësh dhe intervalet ndërmjet periudhave të njëpasnjëshme të pushimit nuk janë më të gjata se 14 orë.

6. Kërkesat në lidhje me periudhat e pushimit të përcaktuara në paragrafët 4 dhe 5 nuk është nevoja të përmbushen në raste emergjencash apo në kushte të tjera të jashtëzakonshme. Mbledhjet e ekuipazhit, ushtrimet e fikjes së zjarrit dhe të shpëtimit të jetës si dhe ushtrimet e parashikuara nga ligjet dhe rregulloret e brendshme dhe nga instrumentet ndërkombëtare kryhen në mënyrë të tillë që të minimizojë ndërprerjen e periudhave të pushimit dhe të mos shkaktojnë lodhje.

7. Drejtoria e Përgjithshme Detare kërkon që programet e vrojtimit të afishohen në vende ku të jenë lehtësisht të aksesueshme. Për këto programe përdoret një format i standardizuar në gjuhën shqipe si dhe në gjuhën angleze.

8. Në rast se detarët thirren në detyrë, si për shembull kur lokali i makinerisë është i pambikëqyrrur, duke ndërprerë kështu periudhën normale të pushimit ata marrin një periudhë kompensuese e të përshtatshme pushimi.

9. Drejtoria e Përgjithshme Detare kërkon regjistrimin e orëve të pushimit të përditshëm të detarëve në një format të standardizuar, në gjuhën shqipe si dhe në gjuhën angleze, për të mundësuar monitorimin dhe verifikimin e përputhshmërisë me këtë nen. Detarët marrin një kopje të të dhënave personale, të nënshkruar nga kapiteni ose nga një person i autorizuar nga ky i fundit.

10. Pavarësisht nga rregullat e përcaktuara në paragrafët 3 deri në 9, kapiteni i anijes ka të drejtë t'u kërkojë detarëve që të kryejnë sipas nevojës, orë pune shtesë për qëllimin e sigurisë së anijes, të personave në bord ose të ngarkesës, ose për të siguruar ndihmë për anijet e tjera apo personat në rrezik në det. Në bazë të sa më sipër, kapiteni mund ta pezullojë programin e orëve të pushimit dhe t'u kërkojë detarëve të kryejnë orët e nevojshme shtesë deri në kthimin e gjendjes në normalitet. Pas rivendosjes së situatës normale, kapiteni sigurohet që çdo detar që ka qenë në shërbim gjatë një periudhe të programuar pushimi, të marrë sa më parë të jetë e mundur, një periudhë kompensuese pushimi.

11. Duke respektuar parimet e përgjithshme të mbrojtjes së shëndetit dhe sigurisë së punonjësve, Drejtoria e Përgjithshme Detare në bazë të ligjeve, rregulloreve të brendshme ose një procedure për autoritetin kompetent, mund të autorizojnë ose të regjistrojnë marrëveshje kolektive që lejojnë përjashtime për orët e pushimit të parashikuara në germën "b", të paragrafit 4 dhe në paragrafin 5, të këtij neni, me kusht që periudha e pushimit të jetë jo më pak se 70 orë gjatë çdo periudhe shtatë ditore dhe të respektojë kufijtë e përcaktuar në paragrafët 12 dhe 13 të këtij neni. Këto përjashtime duhet të respektojnë, sa më shumë të jetë e mundur, standardet e përcaktuara, por mund të marrin në konsideratë edhe dhënien e periudhave më të shpeshta apo më të gjata të lejeve, ose dhënien e lejeve kompensuese për detarët përgjegjës për vrojtimin ose detarët që punojnë në bordin e anijeve që kryejnë lundrime të shkurtra. Përjashtimet marrin në konsideratë, sa më shumë të jetë e mundur, udhëzimet në lidhje me parandalimin e lodhjes të përcaktuara në seksionin B-VIII/1 të kodit STCW. Nuk lejohen përjashtime nga minimumi i orëve të pushimit të parashikuara në germën "a", të paragrafit 4, të këtij neni.

12. Përjashtimet e përmendura në paragrafin 11 për periudhën e pushimit javor të parashikuar në germën "b" të paragrafit 4 nuk mund të zgjasin më shumë se dy javë të njëpasnjëshme. Intervalet ndërmjet dy periudhave të përjashtimeve në bord nuk janë më pak se dyfishi i kohëzgjatjes së përjashtimit.

13. Në kuadër të përjashtimeve të mundshme nga paragrafi 5, të përmendura në paragrafin 11, minimumi i orëve të pushimit për çdo periudhë 24-orëshe të parashikuar në germën "a" të paragrafit 4 mund të ndahet në jo më shumë se tre periudha pushimi, njëra prej të cilave ka një kohëzgjatje prej të paktën gjashtë orësh dhe dy të tjerat kanë një kohëzgjatje prej jo më pak se një orë. Intervalet ndërmjet periudhave të njëpasnjëshme të pushimit nuk janë më të gjata se 14 orë. Përjashtimet kufizohen në dy periudha 24-orëshe në çdo periudhë shtatë ditore.

14. Kufiri deri në 0,05% të nivelit të alkoolit në gjak (B, A, C) apo 0,25 mg/l në frymë ose një sasi alkooli me të njëjtin përqendrim për kapitenët, oficerët dhe detarët e tjerë gjatë kryerjes së detyrave të caktuara në lidhje me mbrojtjen, sigurinë dhe mjedisin detar përbën kufirin maksimal të nivelit të alkoolit në gjak.

Neni 15

Lejet

1. Në rast se është jashtëzakonisht e domosdoshme dhe nëse në gjykimin e DPD-së nuk përbën rrezik për personat, pronën apo mjedisin, kjo e fundit mund të lëshojë një leje për një periudhë të caktuar kohore jo më shumë se gjashtë muaj për ushtrimin e një funksioni të caktuar, përveç atij të operatorit të radiokomunikimit, përveçse kur parashikohet nga rregulloret përkatëse të radiokomunikimit, për të cilin nuk disponohet certifikata e posaçme, me kusht që personi të cilit i

lëshohet kjo leje të ketë kualifikimin e duhur për ushtrimin në mënyrë të sigurt të detyrës në pozicionin vakant, duke përmbushur kërkesat e autoriteteve kompetente. Për kapitenin apo për kryeinxhinierin mekanik lejet lëshohen vetëm në rast të forcave madhore dhe për një periudhë sa më të shkurtër.

2. Lejet për pozicione të caktuara u lëshohen vetëm personave të certifikuar përkatësisht për ushtrimin e funksioneve një nivel më poshtë për nga rëndësia. Nëse për funksionin një nivel më poshtë për nga rëndësia nuk kërkohet certifikim, leja mund t'i lëshohet një personi, kualifikimi dhe përvoja e të cilit, sipas opinionit të DPD-së, janë ekuivalente me kërkesat për pozicionin vakant, me kusht që nëse personi nuk është i pajisur me një certifikatë të posaçme t'i kërkohet që t'i nënshtrohet një testi të njohur nga DPD-ja për të siguruar se lëshimi i lejes nuk paraqet rrezik. Gjithashtu, DPD-ja sigurohet që në pozicionin në fjalë të caktohet sa më parë një person i certifikuar përkatësisht.

Neni 16

Përgjegjësitë e Drejtorisë së Përgjithshme Detare

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare është institucioni përgjegjës, për:

- a) miratimin e lejes për ushtrimin e aktivitetit të trajnimit të detarëve nga subjektet e licencuara.
- b) mbikëqyrjen e trajnimit të detarëve kur është e nevojshme;
- c) organizimin e testeve të detarëve që kanë përfunduar trajnimin;
- d) lëshimin e certifikatave të përmendura në nenin 4;
- e) lëshimin e lejeve të parashikuara në nenin 15.

2. Drejtoria e Përgjithshme Detare garanton, që:

a) trajnimi dhe vlerësimi i detarëve:

i. të jetë plotësisht i strukturuar në përputhje me programet e shkruara, duke përfshirë metodat dhe mënyrat e zhvillimit, procedurat dhe materialet e kursit që janë të nevojshme për arritjen e standardit të parashikuar të kompetencës; dhe

ii. të zhvillohet, monitorohet, vlerësohet dhe mbështetet nga persona të kualifikuar në përputhje me gerrat “d”, “e” dhe “f”, të pikës 2;

b) personat që kryejnë trajnimin apo vlerësimin gjatë shërbimit në bordin e anijes ta bëjnë këtë vetëm nëse trajnimi ose vlerësimi nuk ndikon negativisht në operimin normal të anijes, dhe që ata të mund t'i kushtojnë kohë dhe vëmendje trajnimit ose vlerësimit;

c) trajnuesit, mbikëqyrësit dhe vlerësuesit të jenë të kualifikuar përkatësisht për llojet dhe nivelet e veçanta të trajnimit ose vlerësimit të kompetencave të detarëve, qoftë në bord apo në breg;

d) çdo person që zhvillon trajnimin e detarëve gjatë shërbimit, në bordin e anijes ose në breg, që synohet të përdoret për t'u kualifikuar për certifikim në zbatim të kësaj rregullore:

i. ta kuptojë programin e trajnimit dhe objektivat specifike të trajnimit për llojin e veçantë të trajnimit që po zhvillohet;

ii. të jetë i kualifikuar për detyrën për të cilën zhvillohet trajnimi; dhe

iii. nëse trajnimi zhvillohet me anë të një simulatori;

iv. të ketë marrë udhëzimet e duhura për teknikat udhëzuese që përfshijnë përdorimin e simulatorëve; dhe

v. të ketë fituar përvojë pune praktike për llojin e veçantë të simulatorit në përdorim;

e) çdo person përgjegjës për mbikëqyrjen e trajnimit të një detari gjatë shërbimit, që synohet të përdoret për t'u kualifikuar për certifikim, të ketë njohuri të shkëlqyera të programit të trajnimit dhe objektivave specifike për secilin nga llojet e trajnimit që zhvillohen;

f) çdo person që zhvillon trajnimin e detarëve gjatë shërbimit, në bordin e anijes ose në breg, që synohet të përdoret për t'u kualifikuar për certifikim në zbatim të kësaj rregullore:

- i. të ketë nivelin e duhur të njohurive dhe të të kuptuarit të kompetencave që do të vlerësohen;
- ii. të jetë i kualifikuar në detyrën për të cilën kryhet vlerësimi;
- iii. të ketë marrë udhëzimet përkatëse për metodat dhe praktikën e vlerësimit;
- iv. të ketë fituar përvojë praktike në vlerësim; dhe

v. nëse kryerja e vlerësimit përfshin përdorimin e simulatorëve, të ketë fituar përvojë praktike në vlerësim për llojin e veçantë të simulatorit, nën mbikëqyrjen e një vlerësuesi me përvojë dhe duke përmbushur kërkesat e këtij të fundit;

g) kur Drejtoria e Përgjithshme Detare e njeh një kurs apo institucion trajnimi ose një kualifikim të dhënë nga një institucion trajnimi, kualifikimet dhe përvoja e trajnuesve dhe vlerësuesve të trajtohen nga dispozitat e nenit 8 për zbatimin e standardeve të cilësisë; këto kualifikime, përvoja dhe zbatimi i standardeve të cilësisë përfshijnë një trajnim të posaçëm për teknikat udhëzuese dhe për metodat dhe praktikën e trajnimit dhe vlerësimit, si dhe janë në përputhje me të gjitha kërkesat e zbatueshme të paragrafëve “d”, “e” dhe “f”, të pikës 2.

3. Drejtoria e Përgjithshme Detare siguron, që:

(a) i gjithë procesi i trajnimit dhe vlerësimit të detarëve është:

i. i strukturuar në përputhje me programet e shkruara, duke përfshirë metoda dhe mjete të shpërndarjes, procedura dhe materiale të kursit të nevojshme për të arritur standardet e përcaktuara të aftësisë; dhe

ii. i drejtuar, monitoruar, vlerësuar dhe mbështetur nga persona të kualifikuar në përputhje me paragrafët “d”, “e” dhe “f”, të pikës 3;

(b) personat që drejtojnë trajnimin ose vlerësimin gjatë shërbimit në bordin e anijes e bëjnë këtë vetëm në rastet kur ky trajnim apo vlerësim nuk ndikon negativisht në funksionimin normal të anijes dhe ato mund t’i kushtojnë kohën dhe vëmendjen e tyre procesit të trajnimit apo vlerësimit;

(c) instruktorët, mbikëqyrësit dhe vlerësuesit janë të kualifikuar siç duhet për llojin dhe nivelin e veçantë të trajnimit apo vlerësimit të aftësisë së detarëve në bord ose në breg;

(d) çdo person që drejton trajnimin e detarëve gjatë shërbimit, në bord ose në breg, që ka për qëllim të përdoret në kualifikimin për certifikim sipas parashikimeve të kësaj rregullore:

i. ka vlerësimin e programit të trajnimit dhe mirëkuptimin e objektivave specifike të trajnimit për llojin e veçantë të trajnimit që kryhet;

ii. është i kualifikuar në detyrën për të cilën kryhet trajnimi; dhe

iii. nëse gjatë procesit të trajnimit përdoret simulanti:

- ka marrë udhëzimin e duhur në teknikat mësimore që përfshijnë përdorimin e simulantëve; dhe

- ka fituar përvojë praktike në llojin e veçantë të simulantit që përdoret.

(e) Çdo person përgjegjës për mbikëqyrjen e trajnimit të detarëve gjatë shërbimit që ka për qëllim të përdoret në kualifikimin për certifikim, ka njohuri të plotë të programit të trajnimit dhe objektivave specifike për çdo lloj trajnimi që kryhet;

(f) Çdo person që drejton vlerësimin e aftësisë së detarit gjatë shërbimit, në bord ose në breg, që ka për qëllim të përdoret në kualifikimin për certifikim:

i. ka nivelin e duhur të njohurisë dhe kuptimit të aftësisë që vlerësohet;

ii. është i kualifikuar në detyrën për të cilën bëhet vlerësimi;

iii. ka marrë udhëzimin e duhur në metodat dhe praktikën e vlerësimit;

iv. ka fituar përvojë praktike të vlerësimit; dhe

v. nëse kryerja e vlerësimit përfshin përdorimin e simulantëve, ka fituar përvojë praktike të vlerësimit në llojin e veçantë të simulantit sipas mbikëqyrjes dhe me pëlqimin e vlerësuesit me përvojë.

(g) Kur Drejtoria e Përgjithshme Detare njeh një kurs trajnimi, një institucion trajnimi, ose një kualifikim të ofruar nga një institucion trajnimi, si pjesë e kërkesave për lëshimin e certifikatës,

kualifikimet dhe përvoja e instruktorëve dhe vlerësuesve mbulohen nga zbatimi i dispozitave të cilësisë së standardeve të nenit 8. Ky kualifikim, kjo përvojë, si dhe zbatimi i standardeve të cilësisë përfshin trajnimin e duhur në teknikat mësimore si dhe metodat dhe praktikat e trajnimit dhe vlerësimit dhe është në përputhje me të gjitha kërkesat e zbatueshme të paragrafëve “d”, “e” dhe “f”, të pikës 3.

Neni 17

Komunikimi në bord

Drejtoria e Përgjithshme Detare garanton, që:

(a) Pa cenuar geramat “b” dhe “d”, në bordin e të gjitha anijeve që mbajnë flamurin Shqiptar të ketë në çdo kohë mjete për një komunikim verbal efikas në lidhje me sigurinë ndërmjet të gjithë anëtarëve të ekuipazhit të anijes, veçanërisht në lidhje me marrjen dhe kuptimin në kohë dhe në mënyrë të saktë të mesazheve dhe udhëzimeve;

(b) Me qëllim garantimin e efikasitetit të performancës së ekuipazhit në çështjet e sigurisë, në bordin e të gjitha anijeve të pasagjerëve që mbajnë flamurin Shqiptar, gjuha e punës do të jetë gjuha shqipe dhe/ ose angleze dhe komunikimi do të regjistrohet në ditarin e anijeve.

Gjuha e duhur e punës përcaktohet nga shoqëria ose kapiteni, sipas rastit; çdo detar është i detyruar të kuptojë dhe, sipas rastit, të japë urdhra dhe udhëzime dhe të raportojë në këtë gjuhë;

Nëse gjuha e punës nuk është vetëm gjuha shqipe, të gjitha planet dhe listat që duhet të afishohen duhet të përfshijnë përkthimet edhe në atë gjuhë.

(c) Në bordin e anijeve të pasagjerëve, personeli i caktuar në rolin e ekuipazhit që do të ndihmojë pasagjerët në situata emergjence të jetë lehtësisht i identifikueshëm dhe të ketë aftësi të mjaftueshme komunikimi për këtë qëllim, duke marrë parasysh një kombinim të përshtatshëm të secilit prej faktorëve të mëposhtëm:

gjuha ose gjuhët që i përshtaten kombësive të pjesës më të madhe të pasagjerëve që janë duke udhëtuar në një itinerar të caktuar;

gjasat që aftësia e përdorimit të një niveli elementar të gjuhës angleze për udhëzimet bazë mund të përbëjë një mjet komunikimi me pasagjerët që kanë nevojë për ndihmë, pavarësisht nëse pasagjerët ose anëtarët e ekuipazhit flasin ose jo të njëjtën gjuhë;

nevoja e mundshme për të përdorur mënyra të tjera komunikimi gjatë emergjencave (p.sh. mjetet vizuale ndihmëse, gjestet me duar ose tregimin e vendndodhjes së udhëzimeve, vendeve të grumbullimit, pajisjeve të shpëtimit të jetës ose rrugëve të evakuimit) atëherë kur komunikimi verbal është i papërshtatshëm;

shkalla në të cilën pasagjerëve u janë dhënë udhëzime të plota për sigurinë në gjuhën ose gjuhët e tyre amtare;

gjuhët që mund të përdoren për njoftimet në rastet e emergjencave apo të ushtrimeve për t’u dhënë pasagjerëve udhëzime thelbësore, si dhe për t’ua lehtësuar anëtarëve të ekuipazhit dhënien e ndihmës për pasagjerët;

(ç) në bordin e anijeve cisternë, anijeve cisternë për substanca kimike dhe anijeve cisternë për gaze të lëngshme që mbajnë flamurin shqiptar, kapiteni, oficerët dhe marinarët të jenë në gjendje të komunikojnë me njëritjetrin në gjuhët e përbashkëta të punës;

(d) të disponohen mjetet e duhura për komunikimin ndërmjet anijes dhe autoriteteve në tokë; këto komunikime kryhen në përputhje me kreun V, rregullorja 14, paragrafi 4, të SOLAS 74.

Neni 18

Njohja e certifikatave të kompetencës dhe e certifikatave të kualifikimit

1. Detarët me shtetësi të huaj që nuk zotërojnë certifikata kompetence dhe/ose kualifikimi të lëshuara nga Drejtoria e Përgjithshme Detare për kapitenët dhe oficerët në përputhje me rregulloret V/1-1 dhe V/1-2 të Konventës STCW, mund të autorizohen për të kryer shërbimin në anije me flamur shqiptar me kusht që të jetë miratuar një vendim për njohjen e certifikatave të tyre të kompetencës dhe certifikatave të kualifikimit nëpërmjet procedurave të përcaktuara në paragrafët 2 deri në 6 të këtij neni.

2. Nëse Drejtoria e Përgjithshme Detare synon të njohë, nëpërmjet konvertimit, certifikatat e kompetencës dhe/ose certifikatat e kualifikimit të përmendura në paragrafin 1, të cilat u janë lëshuar nga një vend tjetër kapitenëve, oficerëve ose operatorëve të radiokomunikimit për shërbim në anijet që mbajnë flamurin shqiptar, duhet të ketë marrëveshje me vendin që ka lëshuar certifikatën.

Administrata Detare Shqiptare, me mbështetjen e Agjencisë Evropiane për Sigurinë në Det dhe me përfshirjen e mundshme të çdo shteti, mbledh informacionin e përmendur në shtojcën II dhe kryen një vlerësim të sistemeve të trajnimit dhe certifikimit në vendin për të cilin është paraqitur kërkesa për njohje, për të verifikuar nëse vendi në fjalë i përmbush ose jo të gjitha kërkesat e Konventës STCW dhe nëse janë marrë masat e duhura për të parandaluar mashtrimet në lidhje me certifikatat.

3. Në lidhje me anijet që përbëhen nga ekuipazh shqiptar, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të vendosë që të konvertojë certifikatat e lëshuara nga vendet e tjera duke marrë në konsideratë dispozitat e përfshira në shtojcën II, pikat 4 dhe 5.

4. Pavarësisht nenit 5, paragrafi 6, nëse është e nevojshme, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund t'i lejojë detarët që të ushtrojnë funksione të caktuara, përveç atij të oficerit apo operatorit të radiokomunikimit, përveçse kur parashikohet nga rregulloret përkatëse të radiokomunikimit, për një periudhë jo më të gjatë se tre muaj në bordin e një anijeje që mban flamurin shqiptar, me kusht që këta detarë të jenë të pajisur me një certifikatë të vlefshme të lëshuar dhe të konvertuar në përputhje me kërkesat e një vendi tjetër, por ende të pakonvertuar, për t'u njohur nga shteti shqiptar, me qëllim kualifikimin për shërbim në bordin e një anijeje që mban flamurin shqiptar. Duhet të disponohet një dokument provë që vërteton se është paraqitur kërkesa për konvertim tek autoritetet kompetente.

Neni 19

Mosrespektimi i kërkesave të Konventës STCW

1. Pavarësisht kriterëve të specifikuar në shtojcën II, kur Drejtoria e Përgjithshme Detare gjykon se një vend tjetër me të cilin ka marrëveshje nuk vazhdon t'i përmbushë kërkesat e Konventës STCW, ai njofton menjëherë vendin duke dhënë arsyet e argumentuara.

2. Kur Drejtoria e Përgjithshme Detare synon të revokojë konvertimet (*flag endorsementet*) për të gjitha certifikatat e lëshuara nga një vend tjetër, njofton këtë të fundit, duke dhënë arsye të argumentuara.

3. Në rastet kur ka tregues se një institucion i caktuar i trajnimit detar nuk vazhdon t'i përmbushë kërkesat e Konventës STCW, Drejtoria e Përgjithshme Detare njofton vendin në fjalë se njohja e certifikatave të atij vendi do të revokohen brenda dy muajve, përveç nëse merren masa për të garantuar pajtueshmërinë me të gjitha kërkesat e Konventës STCW.

4. Vendimi për revokimin e njohjes merret nga Drejtoria e Përgjithshme Detare.

5. Konvertimet (*flag endorsementet*) që vërtetojnë njohjen e certifikatave të lëshuara në përputhje me nenin 4, paragrafi 6 përpara datës në të cilën merret vendimi për revokimin e njohjes së vendit tjetër mbeten të vlefshme. Megjithatë, detarët e pajisur me këto lloj konvertimesh (*flag endorsement*) nuk mund të paraqesin kërkesë për konvertime (*flag endorsement*) në lidhje me kualifikime më të larta, përveç nëse kjo kërkesë bazohet vetëm në përvojën shtesë në shërbimin detar.

Neni 20
Rivlerësimi

Vendet që janë njohur nga DPD-ja sipas procedurës së nenit 18 paragrafi 2, do t'ju kërkohet, çdo 5 vjet, të rivlerësohen nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, për të verifikuar nëse përmbushin kriteret përkatëse të përcaktuara në aneksin II dhe nëse janë marrë masat e duhura për të parandaluar lëshimin e certifikatave mashtruese.

Neni 21
Kontrolli Shtetëror i Flamurit

1. Çdo anije me flamur shqiptar, me përjashtim të llojeve të përjashtuara nga neni 2, gjatë kohës që ndodhet në portet e Republikës së Shqipërisë i nënshtrohet kontrollit shtetëror të flamurit nga inspektorët e KSHF-së për të verifikuar që të gjithë detarët që kryejnë shërbimin në bord, të cilët duhet të mbajnë një certifikatë kompetence dhe/ose kualifikimi dhe/ose një dokument provë sipas Konventës STCW, të jenë të pajisur me këtë certifikatë kompetence apo leje të vlefshme dhe/ose certifikatë kualifikimi dhe/ose dokument provë;

2. Gjatë inspektimit nga KSHF-ja duhet që të zbatohen të gjitha dispozitat dhe procedurat përkatëse të parashikuara në rregulloren e KSHF-së.

Neni 22
Ndalimi

Pa cenuar rregulloren e Kontrollit Shtetëror të Flamurit, mospërputhjet e mëposhtme, nëse inspektorët e KSHF-së dalin në përfundimin se ato përbëjnë rrezik për personat, pronën ose mjedisin, do të konsiderohen arsye që sipas kësaj Rregulloreje të ligjërojnë ndalimin e anijeve:

a) pamundësia e detarëve për t'u pajisur me certifikata të posaçme apo me leje të vlefshme, ose për të siguruar një dokument që provon aplikimin për konvertimin pranë autoriteteve të shtetit të flamurit;

b) mospërmbushja e kërkesave të zbatueshme për personelin minimal për lundrim të sigurt;

c) mospërmbushja e kërkesave të specifikuara për anijen gjatë vrojtimit të lundrimit ose të motorit;

d) mungesa e një personi të kualifikuar për përdorimin e pajisjeve thelbësore për lundrimin e sigurt, për radiokomunikimet e sigurisë ose për parandalimin e ndotjes në ambientin detar;

e) paaftësia për të provuar profesionalizmin lidhur me detyrat që u janë caktuar detarëve për sigurinë e anijes dhe parandalimin e ndotjes;

f) pamundësia për të caktuar në vrojtimin e parë në fillim të udhëtimit dhe në vrojtimit pasuese persona që janë të çlodhur dhe në gatishmëri.

Neni 23
Informacionet për qëllime statistikore

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare i komunikon Ministrisë përgjegjëse për transportin informacionin e renditur në shtojcën III vetëm për qëllimin e analizave statistikore. Ky informacion mund të përdoret vetëm nga administrata detare në politik bërje dhe jo për qëllime administrative, ligjore ose verifikimi.

2. Ky informacion i vihet në dispozicion ministrisë përgjegjëse për transportin çdo vit në formë elektronike nga Drejtoria e Përgjithshme Detare, dhe përfshin të dhënat e regjistruara deri më 31 dhjetor të vitit të mëparshëm. Drejtoria e Përgjithshme Detare i ruan të drejtat e pronësisë së këtij informacioni në formën e të dhënave të papërpunuara.

3. Drejtoria e Përgjithshme Detare dhe Ministria përgjegjëse për transportin garantojnë që masat për mbledhjen, dorëzimin, ruajtjen, analizimin dhe shpërndarjen e këtij informacioni të jenë hartuar në mënyrë të tillë që të mundësojnë kryerjen e analizave statistikore.

Neni 24

Sanksionet

Drejtoria e Përgjithshme Detare përcakton sisteme sanksionesh për shkeljet e dispozitave kombëtare të miratuara sipas neneve 3, 5, 6, 7, 8 deri në 13, 14, 15, 17, 21 dhe sipas shtojcës I, si dhe merr të gjitha masat e nevojshme për të garantuar zbatimin e tyre. Sanksionet e parashikuara duhet të jenë efektive, proporcionale dhe shtrënguese.

Neni 25

Hyrja në fuqi

Kjo rregullore hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ANEKS I

KËRKESAT E TRAJNIMIT TË KONVENTËS STCW, REFERUAR NË NENIN 3

KREU I

DISPOZITA TË PËRGJITHSHME

1. Rregulloret e përmendura në këtë aneks plotësohen nga dispozitat e detyrueshme që përfshihen në pjesën A të kodit STCW, me përjashtim të kreut VIII, rregullorja VIII/2. Çdo referencë ndaj kërkesave të rregulloreve përbën gjithashtu një referencë ndaj seksionit përkatës të pjesës A të kodit STCW.

Drejtoria e Përgjithshme Detare sigurohet se detarët posedojnë aftësinë e saktë gjuhësore, përcaktuar në pjesët A-II/1, A-III/1, A-IV/2 dhe A-II/4 të Kodit STCW, duke i mundësuar ato të kryejnë detyrat e tyre të veçanta në anijen që mban flamurin shqiptar.

2. Pjesa A e kodit STCW përmban standardet e kompetencës që duhet të dëshmohen nga kandidatët me qëllim lëshimin dhe rivlerësimin e certifikatave të kompetencës sipas dispozitave të Konventës STCW. Për të qartësuar lidhjen midis dispozitave alternative të certifikimit në kreun VII dhe dispozitave për certifikimin në kretet II, III dhe IV, aftësitë e specifikuar në standardet e kompetencës grupohen sipas rastit në bazë të shtatë funksioneve të mëposhtme:

- a) lundrimi;
- b) trajtimi dhe magazinimi i ngarkesave;
- c) kontrolli i operimit të anijes dhe kujdesi ndaj personave në bordin e saj;
- d) inxhinieria navale;
- e) inxhinieria elektrike, elektronike dhe operimi i pajisjeve të kontrollit;
- f) mirëmbajtja dhe riparimi;
- g) radiokomunikimet në nivelet e mëposhtme të përgjegjësisë:
- h) nivel menaxhimi;
- i) nivel operacional

j) nivel mbështetës.

Funksionet dhe nivelet e përgjegjësive identifikohen me anë të nëntitullit në tabelat e standardeve të kompetencës të përcaktuara në krrerët II, III dhe IV të pjesës A, të kodit STCW.

KREU II KAPITENI DHE SEKTORI I KUVERTËS

Rregullorja II/1

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e oficerëve të kuvertës (nivel operacional) përgjegjës për vrojtimin e lundrimit në anijet me tonazh bruto 500 tonë ose më shumë

1. Çdo oficer përgjegjës për vrojtimin e lundrimit, që shërben në një anije që lundron në det me tonazh bruto 500 tonë ose më shumë është i pajisur me një certifikatë kompetence.

2. Çdo kandidat për certifikim:

2.1 është të paktën 18 vjeç;

2.2 ka kryer shërbim të aprovuar në det për jo më pak se 12 muaj si pjesë e një programi të aprovuar trajnimi, ku përfshihet edhe trajnimi në bordin e anijes, i cili plotëson kërkesat e seksionit A-II/1 të kodit STCW dhe është i dokumentuar në pasaportën e trajnimit në bord, ose ka kryer shërbim 36 muaj në det të dokumentuar në pasaportën e detarit (matrikull);

2.3 ka qenë, gjatë shërbimit të detyrueshëm në det, përgjegjës për vrojtimin në urë nën mbikëqyrjen e kapitenit ose një oficeri të kualifikuar, për një periudhë prej jo më pak se gjashtë muaj;

2.4 përmbush kërkesat e zbatueshme të rregulloreve në kreun IV, sipas rastit, për kryerjen e detyrave të caktuara të radiokomunikimit në përputhje me rregulloret përkatëse;

2.5 të kenë përfunduar arsimin përkatës dhe trajnimin e miratuar dhe të përmbushin standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-II/1 të Kodit STCW; dhe

2.6 përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në paragrafin 2 të seksionit A-VI/1, në paragrafët 1 deri në 4 të seksionit A-VI/2, në paragrafët 1 deri në 4 të seksionit A-VI/3 dhe në paragrafët 1 deri në 3 të seksionit A-VI/4 të kodit STCW.

Rregullorja II/2

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e kapitenëve dhe oficerëve të parë në anijet me tonazh bruto prej 500 tonë ose më shumë

Kapiteni dhe oficeri i parë në anijet me tonazh bruto prej 3000 tonësh ose më shumë

1. Çdo kapiten dhe oficer i parë në anijet që lundrojnë në det me tonazh bruto prej 3000 tonësh ose më shumë duhet të jetë i pajisur me një certifikatë kompetence.

2. Çdo kandidat për certifikim:

2.1 përmbush kërkesat për certifikimin si oficer përgjegjës për vrojtimin e lundrimit në anije me tonazh bruto prej 500 tonësh ose më shumë dhe ka kryer shërbim të aprovuar në det në këtë funksion:

2.1.1 për jo më pak se 12 muaj për certifikimin si oficer i parë; dhe

2.1.2 për jo më pak se 36 muaj për certifikimin si kapiten; megjithatë, kjo periudhë mund të reduktohet në jo më pak se 24 muaj nëse të paktën për 12 muaj ka shërbyer në funksionin e oficerit të parë; dhe

2.2 kanë përfunduar arsimin përkatës dhe trajnimin e miratuar dhe plotësojnë standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-II/2 të Kodit STCW për kapitenët dhe oficerët në anijet me tonazh bruto 3 000 ose më shumë.

Kapiteni dhe oficeri i parë në anijet me tonazh bruto prej 500 deri në 3000 tonë

3. Çdo kapiten dhe oficer i parë në anijet që lundrojnë në det me tonazh bruto prej 500 deri në 3000 tonë duhet të jenë pajisur me një certifikatë kompetence.

4. Çdo kandidat për certifikim:

4.1 për certifikimin si oficer i parë, përmbush kërkesat për oficerët përgjegjës për vrojtimin e lundrimit në anije me tonazh bruto prej 500 tonë ose më shumë;

4.2 për certifikimin si kapiten, përmbush kërkesat për oficerët përgjegjës për vrojtimin e lundrimit në anije me tonazh bruto prej 500 tonë ose më shumë dhe ka kryer shërbim të aprovuar në det për jo më pak se 36 muaj në këtë funksion; megjithatë, kjo periudhë mund të reduktohet në jo më pak se 24 muaj nëse të paktën për 12 muaj ka shërbyer në funksionin e oficerit të parë; dhe

4.3 ka përfunduar një trajnim të aprovuar dhe përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-II/2 të kodit STCW për kapitenët dhe oficerët e parë në anijet me tonazh bruto prej 500 deri në 3000 tonë.

Rregullorja II/3

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e oficerëve përgjegjës për vrojtimin e lundrimit dhe të kapitenëve në anijet me tonazh bruto nën 500 tonë

1. Çdo oficer përgjegjës për vrojtimin e lundrimit në një anije që lundron në det me tonazh bruto prej më pak se 500 tonë, e cila nuk angazhohet në lundrime afër brigjeve, duhet i pajisur me një certifikatë kompetence për anijet me tonazh bruto prej 500 tonë ose më shumë.

2. Çdo kapiten që shërben në një anije e cila lundron në det me tonazh bruto prej më pak se 500 tonë dhe e cila nuk angazhohet në lundrime afër brigjeve, duhet i pajisur me një certifikatë kompetence për shërbimin në funksionin e kapitenit në anijet me tonazh bruto prej 500 deri në 3000 tonë.

Anijet që angazhohen në lundrime afër brigjeve

Oficeri përgjegjës për vrojtimin e lundrimit

3. Çdo oficer përgjegjës për vrojtimin e lundrimit në një anije që lundron në det me tonazh bruto prej më pak se 500 tonë, i cili angazhohet në lundrime afër brigjeve, duhet i pajisur me një certifikatë kompetence.

4. Çdo kandidat për certifikim si oficer përgjegjës për vrojtimin e lundrimit në një anije që lundron në det me një tonazh bruto prej më pak se 500 tonë, i cili angazhohet në lundrime afër brigjeve:

4.1 është të paktën 18 vjeç;

4.2 ka kryer:

4.2.1 shërbim të aprovuar në det në sektorin e kuvertës për jo më pak se 36 muaj;

4.2.2 përmbush kërkesat e zbatueshme të rregulloreve në kreun IV, sipas rastit, për kryerjen e detyrave të caktuara të radiokomunikimit në përputhje me rregulloret e radiokomunikimit;

4.3 të kenë përfunduar arsimin përkatës dhe trajnimin e miratuar dhe të përmbushin standardin e kompetencës të specifikuar në Seksionin A-II/3 të Kodit STCW për oficerët e ngarkuar me një vrojtim lundrimi në anije me më pak se 500 tonazh bruto të angazhuara në udhëtime afër bregdetit; dhe

4.5 përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në paragrafin 2 të seksionit A-VI/1, në paragrafët 1 deri në 4 të seksionit A-VI/2, në paragrafët 1 deri në 4 të seksionit A-VI/3 dhe në paragrafët 1 deri në 3 të seksionit A-VI/4 të kodit STCW;

Kapiteni

5. Çdo kapiten që shërben në një anije e cila lundron në det me tonazh bruto prej më pak se 500 tonë dhe e cila angazhohet në lundrime afër brigjeve, është i pajisur me një certifikatë kompetence.

6. Çdo kandidat për certifikim si kapiten në një anije që lundron në det me tonazh bruto prej më pak se 500 tonë, e cila angazhohet në lundrime afër brigjeve:

6.1 është të paktën 20 vjeç;

6.2 ka kryer shërbim të aprovuar në det për jo më pak se 12 muaj, si oficer përgjegjës për vrojtimin e lundrimit;

6.3 të kenë përfunduar arsimin përkatës dhe trajnimin e miratuar dhe të përmbushin standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-II/3 të Kodit STCW për kapitenët e anijeve me më pak se 500 tonazh bruto të angazhuara në udhëtime afër bregdetit; dhe

6.4 përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në paragrafin 2 të seksionit A-VI/1, në paragrafët 1 deri në 4 të seksionit A-VI/2, në paragrafët 1 deri në 4 të seksionit A-VI/3 dhe në paragrafët 1 deri në 3 të seksionit A-VI/4 të kodit STCW.

Përgjegjësit

7. Nëse gjykon se madhësia e anijes dhe kushtet e lundrimit të saj janë të tilla që e bëjnë të paarsyeshëm ose të pamundur zbatimin e kërkesave të plota të kësaj rregulloreje dhe të seksionit A-II/3 të kodit STCW, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund ta përjashtojë kapitenin dhe oficerin përgjegjës për vrojtimin e lundrimit në këtë anije ose kategori anijesh nga disa kërkesa, duke pasur parasysh sigurinë e të gjitha anijeve që mund të operojnë në të njëjtat ujëra.

Rregullorja II/4

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e marinarëve që janë pjesë e ekipit të vrojtimit të lundrimit

1. Çdo marinar që është pjesë e ekipit të vrojtimit të lundrimit në një anije që lundron në det me tonazh bruto prej 500 tonë ose më shumë, përveç marinarëve nën trajnim dhe marinarëve detyrat e të cilëve nuk kërkojnë kualifikim të veçantë, është i certifikuar posaçërisht për kryerjen e këtyre detyrave.

2. Çdo kandidat për certifikim:

2.1 është të paktën 16 vjeç;

2.2 ka kryer:

2.2.1 shërbim të aprovuar në det, duke përfshirë jo më pak se gjashtë muaj trajnim dhe përvojë; ose

2.2.2 trajnim të posaçëm, para shërbimit ose në bordin e anijes, duke përfshirë një periudhë të aprovuar të shërbimit në det prej jo më pak se dy muaj; dhe

2.3 përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-II/4 të kodit STCW.

3. Shërbimi në det, trajnimi dhe përvoja që kërkohen nga pikat 2.2.1 dhe 2.2.2 lidhen me funksionet e vrojtimit të lundrimit dhe përfshijnë kryerjen e detyrave nën mbikëqyrjen e drejtpërdrejtë të kapitenit, oficerit përgjegjës për vrojtimin e lundrimit ose një marinar të kualifikuar.

Drejtoria e Përgjithshme Detare vlerëson se detarët kanë përmbushur kërkesat e kësaj rregulloreje në qoftë se ato kanë shërbyer në një funksion përkatës në sektorin e kuvertës për një periudhë jo më pak se 1 vit brenda 5 viteve të fundit që i paraprin hyrjes në fuqi të Konventës STCW.

Rregullorja II/5

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e marinarëve si marinar kuverte të kualifikuar

1. Çdo marinar kuverte i kualifikuar që shërben në një anije që lundron në det me tonazh bruto prej 500 tonë ose më shumë është i pajisur me një certifikatë të posaçme.

2. Çdo kandidat për certifikim:

2.1 është të paktën 18 vjeç;

2.2 përmbush kërkesat për certifikimin si një marinar pjesë e ekipit të vrojtimit të lundrimit;

2.3 pas kualifikimit për shërbimin si marinar pjesë e ekipit të vrojtimit të lundrimit, ka kryer shërbim të aprovuar në det në sektorin e kuvertës për:

2.3.1 jo më pak se 18 muaj; ose

2.3.2 jo më pak se 12 muaj si dhe ka përfunduar një trajnim të aprovuar; dhe

2.4 përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-II/5 të kodit STCW.

3. Drejtoria e Përgjithshme Detare mund t'i konsiderojë të përmbushura kërkesat e kësaj rregulloreje për detarët nëse ata kanë shërbyer në një nga funksionet përkatëse në sektorin e kuvertës për një periudhë prej jo më pak se 12 muaj brenda 60 muajve të fundit përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje.

KREU III SEKTORI I MASHINËS

Rregullorja III/1

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e oficerëve përgjegjës për vrojtimin e një lokali motori me personel ose inxhinierëve mekanikë të ngarkuar me detyrë në një lokal motori pa prani të përhershme të personelit

1. Çdo oficer përgjegjës për vrojtimin e motorit në një lokal motori me personel ose inxhinier mekanik i ngarkuar me detyrë në një lokal motori pa prani të përhershme të personelit në një anije që lundron në det, me makineri kryesore shtytëse me fuqi prej 750 kw ose më shumë, duhet i pajisur me një certifikatë kompetence.

2. Çdo kandidat për certifikim:

2.1 është të paktën 18 vjeç;

2.2 ka kryer një trajnim ku përfshihet specializimi në laborator dhe shërbimi i aprovuar në det për jo më pak se 12 muaj, si pjesë e një programi të aprovuar trajnimi që përfshin trajnimin në bord duke përmbushur kërkesat e seksionit A-III/1 të kodit STCW dhe që dokumentohet me pasaportën e trajnimit në bord, ose ka kryer një trajnim ku përfshihet specializimi në laborator dhe shërbimi i aprovuar në det për jo më pak se 36 muaj, nga të cilat të paktën 30 muaj duhet të jenë në dhomën e motorit;

2.3 ka qenë, gjatë shërbimit të detyrueshëm në det, përgjegjës për vrojtimin në dhomën e motorit nën mbikëqyrjen e kryeinxhinierit mekanik ose të një inxhinieri mekanik të kualifikuar, për një periudhë prej jo më pak se gjashtë muaj;

2.4 ka përfunduar kurset e aprovuara të formimit dhe trajnimit dhe përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-III/1 të kodit STCW; dhe

2.5 përmbush standardet e kompetencës të specifikuara në paragrafin 2 të seksionit A-VI/1, në paragrafët 1 deri në 4 të seksionit A-VI/2, në paragrafët 1 deri në 4 të seksionit A-VI/3 dhe në paragrafët 1 deri në 3 të seksionit A-VI/4 të kodit STCW.

Rregullorja III/2

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e kryeinxhinierëve mekanikë dhe inxhinier mekanikë i dytë në anijet me makineri shtytëse kryesore me fuqi prej 3000 kw ose më shumë

1. Çdo kryeinxhinier mekanik dhe inxhinier mekanikë i dytë në anijet që lundrojnë në det, me makineri kryesore shtytëse me fuqi prej 3000 kw ose më shumë, duhet i pajisur me një certifikatë kompetence.

2. Çdo kandidat për certifikim:

2.1 përmbush kërkesat për certifikimin si oficer përgjegjës për vrojtimin e motorit në anijet që lundrojnë në det, me makineri kryesore shtytëse me fuqi prej 750 kw ose më shumë, dhe ka kryer shërbim të aprovuar në det në këtë funksion:

2.1.1 për jo më pak se 12 muaj si inxhinier mekanik i kualifikuar, për certifikimin si zëvendësinxhinier mekanik; dhe

2.1.2 për jo më pak se 36 muaj, për certifikimin si kryeinxhinier mekanik; megjithatë kjo periudhë mund të reduktohet në jo më pak se 24 muaj nëse të paktën për 12 muaj ka shërbyer në funksionin e zëvendësinxhinierit mekanik; dhe

2.2 të kenë përfunduar arsimin përkatës dhe kurset e aprovuara të trajnimit dhe përmbushin standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-III/2 të kodit STCW.

Rregullorja III/3

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e kryeinxhinierëve mekanikë dhe inxhinier mekanikë i dytë për anijet me makineri kryesore shtytëse me fuqi nga 750 kw deri në 3000 kw

1. Çdo kryeinxhinier mekanik dhe inxhinier mekanikë i dytë në anijet që lundrojnë në det, me makineri kryesore shtytëse me fuqi nga 750 deri në 3000 kw, duhet i pajisur me një certifikatë kompetence.

2. Çdo kandidat për certifikim:

2.1 përmbush kërkesat për certifikimin si oficer përgjegjës për vrojtimin në dhomën e motorit dhe:

2.1.1 për certifikimin si zëvendësinxhinier mekanik, ka kryer të paktën 12 muaj shërbim të aprovuar në det si inxhinier mekanik ose si ndihmës inxhinier mekanik; dhe

2.1.2 për certifikimin si kryeinxhinier mekanik, ka kryer të paktën 24 muaj shërbim të aprovuar në det, nga të cilat të paktën 12 muaj shërbimi të jenë kryer pas kualifikimit si zëvendësinxhinier mekanik; dhe

2.2 të kenë përfunduar arsimin përkatës dhe kurset e aprovuara të trajnimit dhe përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-III/3 të kodit STCW.

3. Çdo inxhinier mekanik i kualifikuar për të shërbyer si zëvendësinxhinier mekanik në anijet me makineri shtytëse kryesore me fuqi prej 3000 kw ose më shumë, mund të shërbejë si kryeinxhinier mekanik në anijet me makineri shtytëse kryesore me fuqi nën 3000 kw, me kusht që certifikata të jetë e validuar përkatësisht.

Rregullorja III/4

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e marinarëve që janë pjesë e ekipeve të vrojtimit në lokalet e motorit me personel ose të ngarkuar me detyra në lokalet e motorit pa prani të përhershme të personelit

1. Çdo marinar që është pjesë e ekipit të vrojtimit në një lokal motori me personel ose që është i ngarkuar me detyra në një lokal motori pa prani të përhershme të personelit në një anije që lundron në det, me makineri shtytëse kryesore me fuqi prej 750 kw ose më shumë, përveç marinarëve nën trajnim dhe marinarëve detyrat e të cilëve nuk kërkojnë kualifikim të veçantë, duhet i certifikuar posaçërisht për kryerjen e këtyre detyrave.

2. Çdo kandidat për certifikim:

2.1 është të paktën 16 vjeç;

2.2 ka kryer:

2.2.1 shërbim të aprovuar në det, duke përfshirë jo më pak se gjashtë muaj trajnim dhe përvojë; ose

2.2.2 trajnim të posaçëm, para shërbimit ose në bordin e anijes, duke përfshirë një periudhë të aprovuar të shërbimit në det prej jo më pak se dy muaj; dhe

2.3 përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-III/4 të kodit STCW.

3. Shërbimi në det, trajnimi dhe përvoja që kërkojnë nga pikat 2.2.1 dhe 2.2.2 lidhen me funksionet e vrojtimit në lokalit e motorit dhe përfshijnë kryerjen e detyrave nën mbikëqyrjen e drejtpërdrejtë të një inxhinieri mekanik ose një marinari të kualifikuar.

Rregullorja III/5

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin si marinar mashine i kualifikuar i dhomës së motorit në lokalet e motorit me personel ose i ngarkuar me detyra në lokalet e motorit pa prani të përhershme të personelit

1. Çdo marinar mashine i kualifikuar i dhomës së motorit në anijet që lundrojnë në det, me makineri shtytëse kryesore me fuqi prej 750 kw ose më shumë, duhet i pajisur me një certifikatë të posaçme.

2. Çdo kandidat për certifikim:

2.1 është të paktën 18 vjeç;

2.2 përmbush kërkesat për certifikimin si marinar pjesë e ekipit të vrojtimit në një lokal motori me personel ose të ngarkuar me detyra në një lokal motori pa prani të përhershme të personelit;

2.3 pas kualifikimit për shërbimin si marinar pjesë e ekipit të vrojtimit në dhomën e motorit, ka kryer shërbim të aprovuar në det në dhomën e motorit për:

2.3.1 jo më pak se 12 muaj; ose

2.3.2 jo më pak se gjashtë muaj dhe ka përfunduar një trajnim të aprovuar; dhe

2.4 përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-III/5 të kodit STCW.

3. Drejtorja e Përgjithshme Detare i konsideron të përmbushura kërkesat e kësaj rregulloreje për detarët nëse atë kanë shërbyer në një nga funksionet përkatëse në dhomën e motorit për një periudhë prej jo më pak se 12 muaj brenda 60 muajve të fundit përpara hyrjes në fuqi të kësaj Rregulloreje.

Rregullorja III/6

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e oficerëve elektroteknik

1. Çdo oficer elektroteknik që shërben në një anije që lundron në det, me makineri shtytëse kryesore me fuqi prej 750 kw ose më shumë, duhet i pajisur me një certifikatë kompetence.

2. Çdo kandidat për certifikim:

2.1 është të paktën 18 vjeç;

2.2 ka kryer një trajnim prej të paktën 12 muajsh ku përfshihet specializimi në laborator dhe shërbimi i aprovuar në det, nga të cilat të paktën gjashtë muaj janë shërbim në det si pjesë e një programi të aprovuar trajnimi që përmbush kërkesat e seksionit A-III/6 të kodit STCW dhe që dokumentohet me pasaportën e trajnimit në bord, ose ka kryer një trajnim prej të paktën 36 muajsh ku përfshihet specializimi në laborator dhe shërbimi i aprovuar në det, nga të cilat të paktën 30 muaj janë shërbim në dhomën e motorit;

2.3 ka përfunduar arsimin përkatës dhe trajnimet dhe përmbush standardet e kompetencës të specifikuar në seksionin A-III/6 të kodit STCW; dhe

2.4 përmbush standardet e kompetencës të specifikuar në paragrafin 2 të seksionit A-VI/1, në paragrafët 1 deri në 4 të seksionit A-VI/2, në paragrafët 1 deri në 4 të seksionit A-VI/3 dhe në paragrafët 1 deri në 3 të seksionit A-VI/4 të kodit STCW.

3. Drejtoria e Përgjithshme Detare mund t'i konsiderojë të përmbushura kërkesat e kësaj rregulloreje për detarët nëse ata kanë shërbyer në një nga funksionet përkatëse në bordin e një anijeje për një periudhë prej jo më pak se 12 muaj brenda 60 muajve të fundit përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregullore, dhe nëse përmbushin standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-III/6 të kodit STCW.

4. Pavarësisht kërkesave të mësipërme të paragrafëve 1 deri në 4, Drejtoria e Përgjithshme Detare një person me kualifikim të përshtatshëm e konsideron të aftë të kryejë funksione të caktuara të seksionit A-III/6.

Rregullorja III/7

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e marinarëve elektroteknik

1. Çdo marinar mashine i kualifikuar elektroteknik që shërben në një anije që lundron në det, me makineri shtytëse kryesore me fuqi prej 750 kw ose më shumë, është i pajisur me një certifikatë të posaçme.

2. Çdo kandidat për certifikim:

2.1 është të paktën 18 vjeç;

2.2 ka kryer shërbim të aprovuar në det, duke përfshirë jo më pak se 12 muaj trajnim dhe përvojë; ose

2.3 ka përfunduar një trajnim të aprovuar, duke përfshirë një periudhë të aprovuar shërbimi në det prej jo më pak se gjashtë muaj; ose

2.4 ka kualifikime të cilat përmbushin kompetencat teknike të tabelës A-III/7 të kodit STCW dhe ka kryer një periudhë të aprovuar të shërbimit në det prej jo më pak se tre muaj; dhe

2.5 përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-III/7 të kodit STCW;

3. Drejtoria e Përgjithshme Detare mund t'i konsiderojë të përmbushura kërkesat e kësaj rregulloreje për detarët nëse atë kanë shërbyer në një nga funksionet përkatëse në bordin e një anijeje për një periudhë prej jo më pak se 12 muaj brenda 60 muajve të fundit përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregullore dhe nëse përmbushin standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-III/7 të kodit STCW.

4. Pavarësisht kërkesave të mësipërme të paragrafëve 1 deri në 4, Drejtoria e Përgjithshme Detare një person me kualifikim të përshtatshëm e konsideron të aftë të kryejë funksione të caktuara të seksionit A-III/7.

KREU IV

RADIOKOMUNIKIMI DHE OPERATORËT E RADIOKOMUNIKIMIT

Shënim shpjegues

Dispozitat e detyrueshme në lidhje me vrojtimin e radiokomunikimeve janë përcaktuar në rregulloret e radiokomunikimit dhe në SOLAS 74, të ndryshuar. Dispozitat për mirëmbajtjen e aparaturave radio-elektrike përcaktohen në SOLAS 74, të ndryshuar, dhe në udhëzimet e miratuara nga Organizata Ndërkombëtare Detare.

Rregullorja IV/1

Zbatimi

1. Përveç nga sa parashikohet në pikën 2, dispozitat e këtij kreu zbatohen për operatorët e radiokomunikimit në anijet që operojnë në sistemin global të sigurisë në rastet e fatkeqësive në det (GMDSS), siç parashikohet në SOLAS 74, të ndryshuar.

2. Përmbushja e dispozitave të këtij kreu nuk është e nevojshme për operatorët e radiokomunikimit në anijet për të cilat nuk kërkohet përputhshmëria me dispozitat e GMDSS-së në kreun IV të SOLAS 74. Megjithatë, operatorët e radiokomunikimit në këto anije duhet të veprojnë në përputhje me rregulloret e radiokomunikimit. Shtetet anëtare garantojnë që operatorëve të radiokomunikimit t'u jenë lëshuar ose njohur certifikatat e posaçme të kërkuara nga rregulloret e radiokomunikimit.

Rregullorja IV/2

Kërkesat minimale të detyrueshme për certifikimin e operatorëve radio GMDSS

1. Çdo person që mbikëqyr apo kryen detyrat e radiokomunikimit në një anije që përdor GMDSS është i pajisur me një certifikatë të posaçme në lidhje me GMDSS, të lëshuar ose të njohur nga shteti shqiptar sipas dispozitave të rregulloreve të radiokomunikimit.

2. Gjithashtu, çdo kandidat për certifikatë kompetence, në përputhje me këtë rregullore, për shërbim në një anije që, sipas Konventës SOLAS të ndryshuar, duhet të ketë një instalim radioelektrik:

2.1 është të paktën 18 vjeç; dhe

2.2 ka përfunduar kurset e aprovuara të formimit dhe trajnimit dhe përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-IV/2 të kodit STCW.

KREU V

KËRKESA TË VEÇANTA TRAJNIMI PËR PERSONELIN NË LLOJE TË CAKTUARA ANIJESH

Rregullorja V/1-1

Kërkesat minimale të detyrueshme për trajnimin dhe kualifikimet e kapitenëve, oficerëve dhe marinarëve në anijet cisternë të naftës dhe substancave kimike

1. Oficerët dhe marinarët e ngarkuar me detyra dhe përgjegjësi specifike në lidhje me ngarkesat ose pajisjet e ngarkimit në anijet cisternë të naftës ose substancave kimike duhet pajisur me një certifikatë trajnimi bazë për operacionet e ngarkimit në këto anije.

2. Çdo kandidat për certifikatë trajnimi bazë për operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të naftës dhe substancave kimike ka përfunduar trajnimin bazë në përputhje me dispozitat e seksionit A-VI/1 të kodit STCW, si dhe ka kryer:

2.1 të paktën tre muaj shërbim të aprovuar në det në anijet cisternë të naftës ose substancave kimike dhe përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-V/1-1, paragrafi 1 të kodit STCW; ose

2.2 një trajnim bazë të aprovuar mbi operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të naftës dhe substancave kimike dhe përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-V/1-1, paragrafi 1 të kodit STCW.

3. Kapitenët, kryeinxhinierët mekanikë, oficerët e parë, inxhinier mekanik i dytë dhe çdo person me përgjegjësi të drejtpërdrejtë për ngarkimin, shkarkimin, mbarëvajtjen e operacioneve të transitit, trajtimin e ngarkesave, pastrimin e cisternës ose operacionet e tjera të ngarkimit në anijet cisternë të naftës, janë të pajisur me një certifikatë trajnimi të avancuar për operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të naftës.

4. Çdo kandidat për certifikatë trajnimi të avancuar për operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të naftës:

4.1 përmbush kërkesat për certifikim në lidhje me trajnimin bazë mbi operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të naftës dhe substancave kimike; dhe

4.2 pasi është kualifikuar për certifikim në lidhje me trajnimin bazë mbi operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të naftës dhe substancave kimike, ka kryer:

4.2.1 të paktën tre muaj shërbim të aprovuar në det në anijet cisternë të naftës; ose

4.2.2 të paktën një muaj trajnim të aprovuar në bord në anijet cisternë të naftës, në rolin e asistentit, që përfshin të paktën tre operacione ngarkimi dhe tre operacione shkarkimi dhe është i dokumentuar në një regjistër të aprovuar trajnimi, duke marrë në konsideratë udhëzimet në seksionin B-V/1 të kodit STCW; dhe

ka përfunduar një trajnim të avancuar e të aprovuar mbi operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të naftës dhe përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-V/1-1, paragrafi 2 të kodit STCW.

5. Kapitenët, kryeinxhinierët mekanikë, oficerët e parë, inxhinier mekanik i dytë dhe çdo person me përgjegjësi të drejtpërdrejtë për ngarkimin, shkarkimin, mbarëvajtjen e operacioneve të transitit, trajtimin e ngarkesave, pastrimin e cisternës ose operacionet e tjera të ngarkimit në anijet cisternë të substancave kimike, duhet të jenë të pajisur me një certifikatë trajnimi të avancuar për operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të substancave kimike.

6. Çdo kandidat për certifikatë trajnimi të avancuar për operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të substancave kimike:

6.1 përmbush kërkesat për certifikim në lidhje me trajnimin bazë mbi operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të naftës dhe substancave kimike; dhe

6.2 pasi është kualifikuar për certifikim në lidhje me trajnimin bazë mbi operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të naftës dhe substancave kimike, ka kryer:

6.2.1 të paktën tre muaj shërbim të aprovuar në det në anijet cisternë të substancave kimike; ose

6.2.2 të paktën një muaj trajnim të aprovuar në bord në anijet cisternë të substancave kimike, në rolin e asistentit, që përfshin të paktën tre operacione ngarkimi dhe tre operacione shkarkimi dhe është i dokumentuar në një regjistër të aprovuar trajnimi, duke marrë në konsideratë udhëzimet në seksionin B-V/1 të kodit STCW; dhe

6.3 ka përfunduar një trajnim të avancuar e të aprovuar mbi operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të substancave kimike dhe përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-V/1-1, paragrafi 3 të kodit STCW.

7. Drejtoria e Përgjithshme Detare garanton që detarëve të kualifikuar në përputhje me paragrafin 2, 4 ose 6, sipas rastit, t'u lëshohet një certifikatë kualifikimi ose t'u validohet përkatësisht një certifikatë ekzistuese kompetence ose kualifikimi.

Rregullorja V/1-2

Kërkesat minimale të detyrueshme për trajnimin dhe kualifikimet e kapitenëve, oficerëve dhe marinarëve në anijet cisternë të gazeve të lëngshme

1. Oficerët dhe marinarët e ngarkuar me detyra dhe përgjegjësi specifike në lidhje me ngarkesat ose pajisjet e ngarkimit në anijet cisternë të gazeve të lëngshme duhet të jenë të pajisur me një certifikatë trajnimi bazë për operacionet e ngarkimit në këto anije

2. Çdo kandidat për certifikatë trajnimi bazë për operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të gazeve të lëngshme ka përfunduar trajnimin bazë në përputhje me dispozitat e seksionit A-VI/1 të kodit STCW, si dhe ka kryer:

2.1 të paktën tre muaj shërbim të aprovuar në det në anijet cisternë të gazeve të lëngshme dhe përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-V/1-2, paragrafi 1 të kodit STCW; ose

2.2 një trajnim bazë të aprovuar mbi operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të gazeve të lëngshme dhe përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-V/1-2, paragrafi 1 të kodit STCW.

3. Kapitenët, kryeinxhinierët mekanikë, oficerët e parë, inxhinier mekanik i dyte dhe çdo person me përgjegjësi të drejtpërdrejtë për ngarkimin, shkarkimin, mbarëvajtjen e operacioneve të transitit, trajtimin e ngarkesave, pastrimin e cisternës ose operacionet e tjera të ngarkimit në anijet cisternë të gazeve të lëngshme, duhet të jenë të pajisur me një certifikatë trajnimi të avancuar për operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të gazeve të lëngshme.

4. Çdo kandidat për certifikatë trajnimi të avancuar për operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të gazeve të lëngshme:

4.1 përmbush kërkesat për certifikim në lidhje me trajnimin bazë mbi operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të gazeve të lëngshme; dhe

4.2 pasi është kualifikuar për certifikim në lidhje me trajnimin bazë mbi operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të gazeve të lëngshme, ka kryer:

4.2.1 të paktën tre muaj shërbim të aprovuar në det në anijet cisternë të gazeve të lëngshme; ose

4.2.2 të paktën një muaj trajnim të aprovuar në bord në anijet cisternë të gazeve të lëngshme, në rolin e asistentit, që përfshin të paktën tre operacione ngarkimi dhe tre operacione shkarkimi dhe është i dokumentuar me pasaportën e trajnimit në bord, duke marrë në konsideratë udhëzimet në seksionin B-V/1 të kodit STCW; dhe

4.3 ka përfunduar një trajnim të avancuar e të aprovuar mbi operacionet e ngarkimit në anijet cisternë të gazeve të lëngshme dhe përmbush standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-V/1-2, paragrafi 2 të kodit STCW.

5. Drejtoria e Përgjithshme Detare garanton që detarëve të kualifikuar në përputhje me paragrafin 2 ose 4, sipas rastit, t'u lëshohet një certifikatë kualifikimi ose t'u validohet përkatësisht një certifikatë ekzistuese kompetence ose kualifikimi.

Rregullorja V/2

Kërkesat minimale të detyrueshme për trajnimin dhe kualifikimet e kapitenëve, oficerëve, marinarëve dhe pjesës tjetër të personelit në anijet e pasagjerëve

1. Kjo rregullore zbatohet për kapitenët, oficerët, marinarët dhe pjesën tjetër të personelit që shërbejnë në bordin e anijeve të pasagjerëve që kryejnë lundrime ndërkombëtare. Drejtoria e

Përgjithshme Detare përcakton zbatueshmërinë e këtyre kërkesave për personelin që shërben në anijet e pasagjerëve që kryejnë lundrime brenda vendit.

2. Përpara caktimit të detyrave në bordin e anijeve të pasagjerëve, detarët kanë përfunduar trajnimin e nevojshëm sipas paragrafëve 4 deri në 7 më poshtë, në përputhje me kapacitetet, detyrat dhe përgjegjësitë e tyre.

3. Detarët që duhet të jenë trajnuar në përputhje me paragrafët 4, 6 dhe 7, u nënshtrohen trajnimeve riaftësuese në intervale jo më të gjata se pesë vite ose sigurojnë dëshmi për arritjen e standardeve të detyrueshme të kompetencës përgjatë pesë viteve të kaluara.

4. Kapitenët, oficerët dhe pjesa tjetër e personelit të caktuar në rolin e ekuipazhit që do të ndihmojnë pasagjerët në situata emergjence në bordin e anijeve të pasagjerëve kanë përfunduar trajnimin për menaxhimin e turmave, siç specifikohet në seksionin A-V/2, paragrafi 1, të kodit STCW.

5. Personeli që u ofron drejtpërdrejt shërbim pasagjerëve në hapësirat e posaçme në bordin e anijeve të pasagjerëve ka përfunduar trajnimin për sigurinë të specifikuar në seksionin A-V/2, paragrafi 2, të kodit STCW.

6. Kapitenët, kryeinxhinierët mekanikë, oficerët e parë, inxhinier mekanik i dyte dhe çdo person i caktuar në rolin e ekuipazhit përgjegjës për sigurinë e pasagjerëve në situata emergjence në bordin e anijeve të pasagjerëve, kanë kryer trajnime të aprovuara për menaxhimin e krizave dhe sjelljen njerëzore, siç specifikohet në seksionin A-V/2, paragrafi 3, të kodit STCW.

7. Kapitenët, oficerët e parë, kryeinxhinierët mekanikë, inxhinier mekanik i dyte dhe çdo person i ngarkuar me përgjegjësi të drejtpërdrejtë për imbarkimin dhe zbarkimin e pasagjerëve, ngarkimin, shkarkimin apo sigurimin e ngarkesave, ose mbyllet e aparaturave në bordin e anijeve Ro-Ro të pasagjerëve, kanë përfunduar një trajnim të aprovuar për sigurinë e pasagjerëve, sigurinë e ngarkesave dhe integritetin e strukturës së anijes, siç specifikohet në seksionin A-V/2, paragrafi 4, të kodit STCW.

8. Drejtoria e Përgjithshme Detare garanton që çdo personi që rezulton i kualifikuar sipas dispozitave të kësaj rregulloreje t'i lëshohet një dokument provë për trajnimin e përfunduar.

KREU VI

FUNKSIONET NË LIDHJE ME SITUATAT E EMERGJENCËS, SIGURINË NË PUNË, MBROJTJEN, KUJDESIN MJEKËSOR DHE MBIJETESËN

Rregullorja VI/1

Kërkesat minimale të detyrueshme për parapërgatitjen mbi çështjet e sigurisë, trajnimin dhe udhëzimet bazë për të gjithë detarët

1. Detarët u nënshtrohen kurseve parapërgatitore dhe kryejnë trajnime ose marrin udhëzime bazë, në përputhje me seksionin A-V1/1 të kodit STCW, si dhe përmbushin standardet e duhura të kompetencës të specifikuara në të.

2. Nëse trajnimi bazë nuk përfshihet në kualifikimet e nevojshme për lëshimin e certifikatës, atëherë lëshohet një certifikatë kualifikimi që dëshmon se mbajtësi ka ndjekur kursin e trajnimit bazë.

Rregullorja VI/2

Kërkesat minimale të detyrueshme për lëshimin e certifikatave të kualifikimit në mjetet e mbijetesës, barkat e shpëtimit dhe barkat e shpejta të shpëtimit

1. Çdo kandidat për certifikatë kualifikimi për mjetet e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit, të ndryshme nga barkat e shpejta të shpëtimit:

1.1 është të paktën 18 vjeç;

1.2 ka kryer shërbim të aprovuar në det për jo më pak se 12 muaj, ose ka ndjekur një kurs të aprovuar trajnimi dhe ka kryer shërbim të aprovuar në det për jo më pak se gjashtë muaj; dhe

1.3 përmbush standardet e kompetencës për certifikatat e kualifikimit për mjetet e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit, të përcaktuara në seksionin A-V1/2, paragrafët 1 deri në 4, të kodit STCW.

2. Çdo kandidat për certifikatë kualifikimi për barkat e shpejta të shpëtimit:

2.1 është i pajisur me një certifikatë kualifikimi për mjetet e mbijetesës dhe barkat e shpëtimit, të ndryshme nga barkat e shpejta të shpëtimit;

2.2 ka ndjekur një kurs të aprovuar trajnimi; dhe

2.3 përmbush standardin e kompetencës për certifikatat e kualifikimit për barkat e shpejta të shpëtimit, të përcaktuar në seksionin A-VI/2, paragrafët 7 deri në 10, të kodit STCW.

Rregullorja VI/3

Kërkesat minimale të detyrueshme për trajnimin mbi teknikat e avancuara të fikjes së zjarrit

1. Detarët e caktuar për të kontrolluar operacionet e fikjes së zjarrit kanë përfunduar me sukses trajnimin e avancuar në teknikat e fikjes së zjarrit, të fokusuar veçanërisht mbi organizimin, taktikat dhe komandën në përputhje me dispozitat e paragrafëve 1 deri në 4 të seksionit A-VI/3 të kodit STCW, si dhe përmbushin standardin e kompetencës të specifikuar në të.

2. Nëse trajnimi i avancuar për fikjen e zjarrit nuk përfshihet në kualifikimet e nevojshme për lëshimin e certifikatës, atëherë lëshohet një certifikatë kualifikimi që dëshmon se mbajtësi ka ndjekur një kurs trajnimi të avancuar për fikjen e zjarrit.

Rregullorja VI/4

Kërkesat minimale të detyrueshme në lidhje me ndihmën e parë dhe kujdesin mjekësor

1. Detarët e caktuar për ofrimin e ndihmës së parë në bordin e anijes përmbushin standardin e kompetencës për ndihmën e parë të specifikuar në seksionin A-VI/4, paragrafët 1, 2 dhe 3 të kodit STCW.

2. Detarët e ngarkuar me përgjegjësi për kujdesin mjekësor në bordin e anijes përmbushin standardin e kompetencës për kujdesin mjekësor në bordin e anijeve, të specifikuar në seksionin A-VI/4, paragrafët 4, 5 dhe 6 të kodit STCW.

3. Nëse trajnimi për ndihmën e parë ose kujdesin mjekësor nuk përfshihet në kualifikimet e nevojshme për lëshimin e certifikatës, atëherë lëshohet një certifikatë kualifikimi që dëshmon se mbajtësi ka ndjekur një kurs trajnimi për ndihmën e parë ose kujdesin mjekësor.

Rregullorja VI/5

Kërkesat minimale të detyrueshme për lëshimin e certifikatave të kualifikimit për oficerët e sigurisë së anijeve

1. Çdo kandidat për certifikatë kualifikimi si oficer i sigurisë së anijes:

1.1. ka kryer shërbim të miratuar në det për jo më pak se 12 muaj ose ka kryer shërbimin në det dhe ka njohuri në lidhje me operimin e anijes; dhe

1.2. përmbush standardin e kompetencës për certifikatën e kualifikimit si oficer i sigurisë së anijes, të përcaktuar në seksionin A-VI/5, paragrafët 1 deri në 4, të kodit STCW.

2. Drejtoria e Përgjithshme Detare garantojnë që çdo personi që rezulton i kualifikuar sipas dispozitave të kësaj rregulloreje t'i lëshohet një certifikatë kualifikimi.

Rregullorja VI/6

Kërkesat minimale të detyrueshme për trajnimin dhe udhëzimet në lidhje me sigurinë për të gjithë detarët

1. Detarët u nënshtrohen kurseve parapërgatitore dhe kryejnë trajnime ose marrin udhëzime në lidhje me sigurinë, në përputhje me seksionin A-VI/6 të kodit STCW, si dhe përmbushin standardin e duhur të kompetencës të specifikuar në të.

2. Nëse njohuritë dhe ndërgjegjësimi mbi sigurinë nuk përfshihen në kualifikimet e nevojshme për lëshimin e certifikatës, atëherë lëshohet një certifikatë kualifikimi që dëshmon se mbajtësi i saj ka ndjekur një kurs trajnimi dhe ndërgjegjësimi mbi sigurinë.

3. Drejtoria e Përgjithshme Detare i krahason trajnimet ose udhëzimet lidhur me sigurinë të parashikuara për detarët të cilët janë të pajisur me certifikatë kualifikimi apo që mund t'i dokumentojnë kualifikimet përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, me ato të specifikuar në seksionin A-VI/6, paragrafi 4 të kodit STCW, si dhe përcakton nëse është e nevojshme t'u kërkojë këtyre detarëve përditësimin e kualifikimeve përkatëse.

Detarët e ngarkuar me detyra në lidhje me sigurinë

4. Detarët e ngarkuar me detyra në lidhje me sigurinë përmbushin standardin e kompetencës të specifikuar në seksionin A-VI/6, paragrafët 6 deri në 8 të kodit STCW.

5. Nëse trajnimi për detyrat e përcaktuara të sigurisë nuk përfshihet në kualifikimet e nevojshme për lëshimin e certifikatës, atëherë lëshohet një certifikatë kualifikimi që dëshmon se mbajtësi ka ndjekur një kurs trajnimi për detyrat e përcaktuara të sigurisë.

6. Drejtoria e Përgjithshme Detare i krahason standardet e trajnimit lidhur me sigurinë të parashikuara për detarët të cilët janë të pajisur me certifikatë kualifikimi apo që mund t'i dokumentojnë kualifikimet përpara hyrjes në fuqi të kësaj rregulloreje, me ato të specifikuar në seksionin A-VI/6, paragrafi 8 të kodit STCW, si dhe përcakton nëse është e nevojshme t'u kërkojë këtyre detarëve përditësimin e kualifikimeve përkatëse.

KREU VII

CERTIFIKIMI ALTERNATIV

Rregullorja VII/1

Lëshimi i certifikatave alternative

1. Pavarësisht kërkesave për certifikim të përcaktuara në kreun II dhe III të kësaj shtojce, Drejtoria e Përgjithshme Detare mund të zgjedhë të lëshojnë ose të autorizojnë lëshimin e certifikatave të ndryshme nga ato të përmendura në rregulloret e këtyre kërkesave, me kusht që:

1.1 funksionet përkatëse dhe nivelet e përgjegjësisë që duhet të specifikohen në certifikata dhe validime të përzgjidhen dhe të përputhen me ato që paraqiten në seksionet A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5, dhe A-IV/2 të kodit STCW;

1.2 kandidatët të kenë përfunduar kurset e aprovuara të formimit dhe trajnimit dhe të përmbushin kërkesat për standardet e kompetencës, të parashikuara në seksionet përkatëse të kodit

STCW dhe të përcaktuara në seksionin A-VII/1 të këtij kodi, për funksionet dhe nivelet që duhet të specifikohen në certifikata dhe validime;

1.3 kandidatët të kenë kryer shërbimin e aprovuar në det, të përshtatshëm për kryerjen e funksioneve dhe nivelet e përcaktuara në certifikatë. Kohëzgjatja minimale e shërbimit në det është e barabartë me kohëzgjatjen e shërbimit në det të parashikuar në krerët II dhe III të kësaj shtojce. Megjithatë, kohëzgjatja minimale e shërbimit në det nuk është më pak se ajo e parashikuar në seksionin A-VII/2 të kodit STCW;

1.4 kandidatët për certifikim të ngarkuar me detyrën e lundrimit në nivel operacional të përmbushin kërkesat e zbatueshme të rregulloreve në kreun IV, sipas rastit, për kryerjen e detyrave të caktuara të radiokomunikimit në përputhje me rregulloret e radiokomunikimit;

1.5 certifikatat të lëshohen në përputhje me kërkesat e nenit 4 të kësaj rregulloreje dhe me dispozitat e përcaktuara në kreun VII të kodit STCW.

Rregullorja VII/2 Certifikimi i detarëve

Çdo detar që kryen një nga funksionet apo grupet e funksioneve të specifikuar në tabelat, A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 ose A-II/5 të kreut II, në tabelat A-III/1, A-III/2, A-III/4 ose A-III/5 të kreut III ose në tabelën A-IV/2 të kreut IV të kodit STCW, është i pajisur me një certifikatë kualifikimi, sipas rastit.

Rregullorja VII/3 Parimet që rregullojnë lëshimin e certifikatave alternative

1. Drejtoria e Përgjithshme Detare në rast se zgjedh të lëshojë ose të autorizojë lëshimin e certifikatave alternative sigurohet që të respektohen parimet e mëposhtme:

1.1 nuk zbatohet asnjë sistem certifikimi alternativ, përveçse kur ai garanton një shkallë sigurie në det dhe kur ka efekt parandalues për ndotjen, të paktën të barasvlershëm me atë të parashikuar nga krerët e tjerë; dhe

1.2 çdo marrëveshje për lëshimin e certifikatave alternative sipas këtij kreu parashikon barasvlershmërinë e certifikatave me ato të lëshuara sipas krerëve të tjerë.

2. Parimi i barasvlershmërisë në pikën 1 garanton që:

2.1 detarët e certifikuar sipas rregullave të kreut II dhe/ose III dhe ata të certifikuar sipas kreut VII janë në gjendje të shërbejnë si në anijet me strukturë të zakonshme organizimi ashtu edhe në ato me strukturë të ndryshme; dhe

2.2 detarët nuk janë trajnuar posaçërisht për një strukturë specifike organizimi, në mënyrë të tillë që do të pengonte ushtrimin e aftësive të tyre në struktura të tjera.

3. Gjatë lëshimit të çfarëdolloj certifikate sipas dispozitave të këtij kreu, merren parasysh parimet e mëposhtme:

3.1 lëshimi i certifikatave alternative nuk përdoret, për:

3.1.1 reduktimin e numrit të ekuipazhit në bord;

3.1.2 denigrimin e profesionit ose të aftësive të detarëve; ose

3.1.3 justifikimin e caktimit të detyrave të ndryshme të oficerëve të vrojtimit të dhomës së motorit dhe të kuvertës një personi që zotëron vetëm një certifikatë, gjatë një turni të vetëm vrojtimi; dhe

4. Parimet e përfshira në pikat 1 dhe 2 garantojnë ruajtjen e kompetencave të oficerëve të kuvertës dhe të inxhinierëve

ANEKS II
KRITERET PËR NJOHJEN E VENDEVE TË TJERA QË KANË LËSHUAR NJË
CERTIFIKATË OSE NËN AUTORITETIN E TË CILAVE ËSHTË LËSHUAR NJË
CERTIFIKATË, TË PËRMENDURA NË NENIN 19.

1. Vendi tjetër duhet të jetë palë e Konventës STCW.
2. Vendi tjetër duhet të jetë identifikuar nga Komiteti i Sigurisë Detare si një vend që ka dëshmuar se ka zbatuar plotësisht dispozitat e Konventës STCW.
3. Drejtorja e Përgjithshme Detare ka prezantuar masa për të garantuar që detarët të cilët paraqesin për njohje certifikata për funksione në nivel drejtues kanë njohuritë e duhura mbi legjislacionin detar të shtetit anëtar në lidhje me funksionet që lejohet të kryejnë.
4. Nëse Drejtorja e Përgjithshme Detare dëshiron të plotësojë vlerësimin e përputhshmërisë së një vendi tjetër duke vlerësuar disa institute të trajnimit detar, ai vepron në përputhje me dispozitat e seksionit A-I/6 të kodit STCW.

ANEKS III
STANDARDET MJEKËSORE TË DETARËVE

Pjesa I
Përmbledhje e përgjithshme

Kjo pjesë siguron informacione dhe udhëzime mbi kushtet mjekësore që mund të ndikojnë tek individët për kryerjen e sigurt të detyrave të tyre në det.

Standardet mjekësore përpiqen të jenë të veçanta dhe të japin shembuj të detyrave/punëve që mund të ndikohen. Standardet nuk mund të mbulojnë çdo situatë klinike dhe inspektori mjekësor duhet të ushtrojë gjykimin në lidhje me objektivin kryesor – **ruajtjen e sigurisë**. Për shembull, a ndodh që kushtet të shkaktojnë humbje të papritur të kontrollit të anijes, ose humbje të papritur të vetëdijes gjatë punës në lartësi, apo të pengojnë kryerjen e detyrave emergjente?

Inspektorët mjekësorë duhet të bëjnë një vlerësim mjekësor të gjithanshëm të shëndetit të përgjithshëm të vetëdijshëm se gabimet ose moskryerja e **detyrës kritike** në disa punë mund të çojë në pasoja të rënda në lidhje me shëndetin dhe jetën njerëzore, ndikimin mjedisor dhe/ose humbjet e mëdha të pasurisë.

Gjithashtu, në përcaktimin e formës mjekësore, duhet marrë në konsideratë koha kritike e nevojshme për trajtimin/aksesin në kujdesin e duhur në tokë.

Inspektorët mjekësorë të detarëve duhet të vlerësojnë kushtet mjekësore që mund të rrisin mundësinë e performancës së varfër të detyrave kritike, si dhe mundësinë dhe ashpërsinë e pasojave kur vendosin nëse aplikanti është i përshtatshëm nga ana mjekësore për të punuar në det.

Pjesa II
Vlerësime mjekësore

1) Obeziteti – Morfologjia e trupit

- Meqenëse obeziteti mund të pengojë procedurat e zbrazjes, personat me një indeks të masës trupore prej më shumë se 30 kg/m² duhet të jenë në gjendje të demonstrojnë se ato mund të ngjitin shkallët dhe të kalojnë nëpërmjet kapaxhave. Një mjeku profesionist apo një terapisti profesionist mund t'i nevojitet të kryejë një vlerësim funksional në bordin e anijes.
- Një indeks i masës trupore prej më shumë se 35 kg/m² paraqet rrezik të lartë. Kandidatëve në këtë kategori mund t'u nevojitet të ndërmarrin reduktimin e peshës dhe të rivlerësohen. Duhet të theksohet se apnea e gjumit është më e zakonshme në personat me obezitet patologjik, siç janë diabeti dhe hipertensioni.

2) Sytë/shikimi

2.1. Mprehtësia e shikimit

- Shikimi i largët është i nevojshëm, për:
 - detyrat e vrojtimit; dhe
 - kontrollin e anijeve, varkave të vogla dhe vinçave të anijeve.
- Shikimi i afërt është i nevojshëm për të lexuar hartat detare, hartat e motit, ekranet e kompjuterëve, monitorët dhe udhëzimet.
- Shikimi i natës dhe i thellësisë është i nevojshëm për vrojtimin dhe kontrollin e anijes (pamja e thellësisë është veçanërisht e rëndësishme për funksionimin e vinçave në distanca të ngushta).

2.2. Shikimi i ngjyrës

- Shikimi i mirë i ngjyrës është e nevojshëm për detyrat e vrojtimit të urës për të dalluar sinjalet e kuqe dhe të gjelbra të portit dhe kanalit djathtas, farët e lundrimit dhe dritat e lundrimit të anijeve. Aftësia për të identifikuar dritat e kuqe, të gjelbra dhe të bardha të lundrimit, përbën një pjesë thelbësore të punës për kapitenët, pilotët e kuvertës dhe detarët të cilëve u kërkohet të kryejnë detyra vrojtimi.
- Shikimi i dëmtuar i ngjyrës paraqet rrezik për inxhinierët të cilëve u kërkohet të dallojnë ngjyrat e instalimeve elektrike në mënyrë që të bëjnë lidhjet e duhura elektrike. Si i tillë, ai paraqet rrezik në varësi nga shkalla e dëmtimit që mund të ndikojë në aftësinë e personit për të kryer detyrat e tij.
- Megjithatë, inxhinierët dhe vlerësimet mund të sigurojnë të dhëna nga një punëdhënës përkatës se, gjatë dy viteve të fundit, shikimi i dëmtuar i ngjyrës, nëse ka qenë i pranishëm, nuk ka ndikuar në punën e tyre.
- Në rastin e testimit të shikimit të ngjyrës, detarët nuk duhet të mbajnë lente me ngjyra. Disa nga lentet e kontaktit ose syze me lente kromatike me filtra të kuqe, rrisin dallimin ndërmjet ngjyrave të gjelbra, të verdha dhe kafe, duke bërë të mundur që një detar me mangësi në dallimin e ngjyrave të kalojë testin Ishihara. Këto lente nuk janë të mjaftueshme për të mundësuar detyra të sigurta të vrojtimit në det.
- Informacioni në lidhje me dëmtimin e shikimit të ngjyrës duhet të paraqitet në certifikatën mjekësore për të ndihmuar punëdhënësin që të marrë vendimin e duhur për punësimin në vazhdimësi. Udhëzimi mbi ekzaminimin e duhur për pamjen e ngjyrës përfshihet në këtë rregullore si shtojca 2.
- Çdo sëmundje e syrit ose mangësi që ndikon në shikim duhet të korrigjohet.
- Një histori e glaukomës ose uveitis kërkon vlerësim oftalmologjik.
- Standardet pamore të listuara në tabelën 1 janë standardet e pranuar në nivel ndërkombëtar si të përshtatshme.

Tabela 1: Standardet e shikimit

	Shikimi i largët			Shikim i afërt (a)	Shikim i ngjyrës	Fushat e shikimit
	Syri Më i mirë jo më pak se	Syri tjetër (a) jo më pak se	Të dy sytë jo më pak se			
<i>Sektori i Kuvertës</i>						
1. Detarët që duhet të ndërmarrin detyra të vrojtimit:						
a) Për kandidatët e rinj	6/6	6/9	6/6		Normal (b)	
- Me ose pa syze apo lente kontakti	6/12	6/24	6/12		Normal (b)	
(c)	6/6	6/9	6/6		Normal (b)	
- Shikimi pa ndihmë	6/36	6/36	6/36	N8 për hartat detare, hartat e motit dhe detyrave të tjera me shikimi	Dallon ngjyrën e kuqe (d)	Fushat normale të shikimit
b) Për stafin ekzistues	6/12	6/60	6/60		Dallon ngjyrën e kuqe (d)	
- Me ose pa syze apo lente kontakti	6/18	6/60	6/18		Dallon ngjyrën e kuqe (d)	Fushat normale të shikimit
(c)					N/A	
- Shikimi pa ndihmë						
2. Detarë që nevojiten për të përdorur pajisje ngritëse				N8 për hartat detare, hartat e motit dhe		
P.sh. vinçat, çikrikët e anijeve:				N12 për leximin e		
- Me ose pa syze apo lente kontakti						

(c) - Shikimi pa ndihmë 3. Detarë që nuk nevojiten të ndërmarrin detyra në 1 ose 2: (shikim i ndihmuar nëse është i nevojshëm)				detyrave të tjera me ose pa ndihma shikimi N12 me ose pa ndihma shikimi N12 me ose pa ndihma shikimi		Fushat normale të shikimit Fushat e mjaftueshme të shikimit
--	--	--	--	--	--	--

Sektor tjetër

1. Dhoma e motorit (përfshin elektrikistin): (shikim i ndihmuar nëse është i nevojshëm)	6/12 6/12	6/60 6/60	6/12 6/12	N12 për të lexuar instrumentet, kalibrat për panelet e kontrollit	Shih Shtojca 2 Nuk kërkohet	Fusha të mjaftueshme shikimi Fusha të mjaftueshme shikimi
2. Sektori i kateringut (furnizimit me ushqime) (shikim i nëse është i nevojshëm)				N12 për të lexuar udhëzimet dhe panelet e kontrollit të pajisjeve të kateringut		

Shënim:

i. Për detarët që mund të sigurojnë të dhëna të kënaqshme të shërbimit, lejohet shikimi monokular me përjashtim të detarëve të cilët duhet të përdorin pajisje ngritëse si vinçat.

ii. Shih shtojcën 2.

iii. Në të gjitha rastet, kur ndihma e shikimit (syze ose lente kontakti) janë të nevojshme për kryerjen efikase të detyrave, duhet të mbahen një palë rezervë për lundrim. Në rastet kur ndihma të ndryshme shikimi përdoren për pamje të afërta dhe të largëta, atëherë duhet të mbahen një palë rezervë për secilin rast.

iv. Është e mjaftueshme nëse zbatuesi mund të dallojë ngjyrën e kuqe nga ngjyrat e tjera.

3) Gjendja e dëgjimit, veshit, hundës dhe fytit

3.1. Standardet e dëgjimit

▪ Dëgjimi është i nevojshëm për komunikimin me radio, me telefon ose ndërmjet personash dhe për këtë arsye frekuencat kritike janë në rrezën e të folurit nga 500 deri në 2,000 Hz. Humbja e dëgjimit për kandidatët e rinj duhet të kontrollohet nëpërmjet një audiogrami. Nëse kandidati i ri përdor aparat dëgjimi, personi duhet t'i referohet një qendre audiologjike (dëgjimore) në rastet kur nuk sigurohet prova e testimit të kohëve të fundit dhe përdorimi i aparatit të dëgjimit nuk jep frytet e dëshiruara. Për detarët ekzistues, audiograma nevojiten vetëm nëse dëgjimi nuk është i mjaftueshëm në bisedë. Përveç kësaj, detarët që mbajnë aparat dëgjimi për arsye se kanë dëgjim të pamjaftueshëm në bisedë normale, duhet të kontrollojnë aparatit e tyre të dëgjimit dhe gjithashtu mund të kërkojnë një test praktik për të vlerësuar dëgjimin funksional.

▪ Të folurit duhet të jetë i qartë dhe pa belbëzime dhe hezitime, i mjaftueshëm për të përdorur radiot dhe për të komunikuar në kuvertë. Personat që përdorin vinça duhet të jenë në gjendje të dëgjojnë sirenat kur këto përdoren.

Tabela 2: Standardet minimale të dëgjimit për sektorët e kuvertës dhe motorit

humbja dB në veshin më të mirë pa ndihma	Frekuenca Hz			
	500	1,000	2,000	3,000
	40	40	40	40

▪ Nëse humbja e dëgjimit është 40dB ose më shumë në frekuencën e përcaktuar në Tabelën 2, atëherë duhet të tregohet aftësia për të përdorur radio. Në këtë rrethanë aplikuesi duhet të kalojë testin e bisedës.

3.2. Kryerja e testit të bisedës

▪ Procedurat e rekomanduara për kryerjen e testit të bisedës janë si më poshtë vijon:

▪ Testi duhet të kryhet në një dhomë të qetë me një nivel të qëndrueshëm të zhurmës në sfond. Aparati i dëgjimit duhet të

mbahet nëse përdoret normalisht në punë ose nëse nevojitet rritimi pas vendosjes së tij.

- Kontrolluesi duhet të vendosë subjektin përballë dhe t'i drejtohet atij/asaj nga një distancë prej 3 metrash për bisedë normale.
- Subjekti duhet të ulet i kthyer nga kontrolluesi për të penguar leximin e buzëve dhe përdorimin e të dhënave joverbale.
- Duhet të përdoret një volum bisedor normal i zërit.
- Materiali i testit duhet të jetë një përzierje e shkronjave të alfabetit dhe numrave në renditje të ndryshme, që nuk kalojnë numrin tre në çdo frazë, p.sh. 6Y3, 2N4, S5G, 7BL.
- Duhet të përdoren dhjetë kombinime, ku secili paraprihet nga fraza "JU LUTEM THONI".
- Subjekti duhet të përsërisë çfarë ai mendon se ka dëgjuar. Nëse është i pasigurt, atëherë nxitet të hamendësojë.
- Që testi të konsiderohet i mjaftueshëm, duhet të përsëriten gjashtë ose më shumë kombinime pa gabime.
- Aplikuesit që nuk e kalojnë këtë test duhet t'i referohen një vlerësimi tjetër të dëgjimit funksional dhe dallimit të të folurit nga një audiologjist.
- Humbja e dëgjimit funksional i mjaftueshëm për të ndërhyrë në komunikim ose për të penguar sigurinë (p.sh., pajisjet e dëgjueshme paralajmëruese të dëgjimit) paraqet rrezik të lartë.

3.3. Gjendje të tjera të veshit, hundës dhe fytit

- Infeksionet akute kërkojnë trajtim. Megjithëse sëmundja kronike e veshit të mesëm paraqet rrezik të lartë, infeksioni periodik ose sinusi kronik paraqet më pak rrezik nëse Inspektori Mjekësor është i bindur se detari mund të menaxhojë gjendjen duke përdorur mjekimin e duhur në det.
- Mosfunksionimi vestibular mund të ndodhë papritur dhe me ashpërsi të mjaftueshme duke bërë të pamundur funksionimin e sigurt të anijeve dhe vinçave. Ai mund të shoqërohet nga nystagmus që e rrit paaftësinë. Pra sëmundja Ménière paraqet rrezik të lartë.
- Temperatura e lartë që kundërvepron ndaj terapisë (pa efekte anësore) përbën një nivel më të ulët rreziku.
- Grykët e përsëritura shpesh përbëjnë rrezik të lartë deri në momentin që shërohen.

4. Sistemi kardiovaskular

- Gjendjet kardiovaskulare mund të shkaktojnë humbje të papritur ndjenjash duke vënë të tjerët në rrezik ose duke penguar ushtrimin që kërkon durim si në ngjitje ose në punë në hapësira të kufizuara. Disa gjendje kardiovaskulare, nëse bëhen akute, mund të kërkojnë kujdesin e menjëhershëm mjekësor ose evakuimin mjekësor, asnjëra prej të cilave nuk mund të jetë në dispozicion, veçanërisht në vende të largëta dhe/ose në mot të keq.
- Vlerësimi i kujdesshëm është i nevojshëm për të siguruar se aplikuesit nuk vuajnë nga ndonjë gjendje kardiovaskulare që mund të rrezikojë ato apo të tjerët. Detarët që janë 55 vjeç e më lart, ose detarët që kanë një histori të sëmundjes kardiovaskulare, kanë të nevojshme një ECG në qetësi.
- Një ECG tensioni mund të kryhet në qoftë se tregohet klinikisht.

4.1. Sëmundja ishemike e zemrës

- Angina aktuale paraqet rrezik të lartë. Për çdo dukuri brenda 3 muajve të mëparshëm të infarktit të konfirmuar të miokardit, transplantimi baipas i arterieve koronare, angioplasti koronar apo anaza, përbën rrezik të lartë.
- Rreziku është më i ulët në qoftë se detari nuk ka pasur simptoma të sëmundjes së arterieve koronare për më shumë se 3 muaj dhe ka një kontroll të mirë të faktorëve të rrezikut pa ilaçe të nevojshme për kontrollin e anginës. Kontrolli duhet të bëhet nga një kardiolog duke përdorur rezultatet e testeve, p.sh. angiogramën, ECG e tensionit.
- Çdo dyshim për formën mjekësore duhet t'i referohet një paneli të pavarur mjekësor.
- Në qoftë se nga kontrolli konstatohet se kanë kaluar 3 muaj apo më shumë që nga incidenti i simptomës së fundit, nuk ka shenja të ishemisë në ushtrimin e ECG (më pak se 2mm ST depresioni i segmentit) dhe/ose angiografia koronare tregon një ulje të lumen më pak se 70% në degën kryesore koronare dhe më pak se 50% në arterien kryesore koronare të majtë, dhe fraksioni i nxjerrjes është 50% ose më shumë, detari mund të deklarohet i përshtatshëm për detyrë në det por duke i rekomanduar kontrole vjetore ose më të shpeshta kardiologjike.

4.2. Aritmia/stimulusi kardiak

- Historia e aritmisë së përsëritur ose të vazhdueshme që mund të rezultojë në të fikët apo simptoma paaftësie, përbën rrezik të lartë.
- Një detar që ka bërë operacion (p.sh., për sindromin e bardhë të *wolff-parkinsonit*), apo trajtim të suksesshëm me ilaçe për të paktën 3 muaj, mund të deklarohet i përshtatshëm me kusht që t'i nënshtrohet kontrollit vjetor kardiologjik.
- Në qoftë se detari ka pasur një stimulus kardiak të transplantuar dhe inspektori mjekësor ka marrë parasysh natyrën e sëmundjes kryesore të personit dhe është i kënaqur që funksioni i stimulusit kardiak është testuar siç duhet, detari mund të deklarohet i përshtatshëm me kusht që t'i nënshtrohet testit 6-mujor në një klinikë stimulimi kardiak dhe kontrollit kardiologjik. Vini re se disa anije kanë fusha të fuqishme elektromagnetike në afërsi të pajisjeve të komunikimit dhe antenave të cilat mund të ndikojnë në funksionin e stimulusit kardiak.

4.3. Sëmundja e valvulave së zemrës
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Një rast apo certifikatë e sëmundjes së valvulave, e shoqëruar me simptoma ose histori të embolisë, aritmisë, zmadhimit të zemrës (mbi rrezet X të kraharorit), ECG jonormale, apo tensioni të lartë paraqet rrezik të lartë. ▪ Marrja e antikoagulantëve është e pranueshme në qoftë se doza ka qenë e qëndrueshme me kalimin e kohës dhe monitorimi i gjakut është në përputhje me ritmet. ▪ Një detar mund të konsiderohet i përshtatshëm për detyrë në det nëse vlerësimi kardiologjik tregon sëmundje të lehtë apo të trajtuar të valvulave pa rëndësi hemodinamike, dhe nuk lidhet me asnjë simptomë, si dhe monitorimi i gjendjes mund të bëhet në frekuenca në përputhje me ritmet. ▪ Rastet e dyshimta duhet t'i referohen një paneli të pavarur mjekësor.
4.4. Kardiomiopatia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kardiomiopatia e krijuar paraqet rrezik të lartë. ▪ Transplantimi i zemrës ose zemrës/mushkërive paraqet rrezik të lartë.
4.5. Aneurizmi (zmadhimi)
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Historia e zmadhimit të aortës, kraharorit apo barkut, para ose pas një operacioni, paraqet rrezik të lartë.
4.6. Hipertensioni
<ul style="list-style-type: none"> ● Tensioni (matur në pozicionin ulur) prej 160/ 100 apo më shumë (i trajtuar ose i patrajtuar), paraqet rrezik të lartë. ● Dëmtimi i pjesëve fundore të organeve (zemrës, trurit, retinës ose veshkave) që dëmton funksionimin e sigurt të anijeve, vinçave apo mjeteve të vogla lundruese, paraqet rrezik të lartë. ● Çdo gjendje mjekësore që kërkon përdorimin e ilaçeve të cilat mund të rezultojnë në hipotension të theksuar ose vigjilencë të dëmtuar gjë që shkakton humbjen e vëmendjes gjatë funksionimit të anijes, vinçit apo një mjeti të vogël lundrues, paraqet rrezik të lartë. ● Një vërtetim i formës mjekësore mund të lëshohet duke përfshirë kontrollin vjetor: <ul style="list-style-type: none"> ○ Në qoftë se detari është trajtuar me terapi ilaçesh antihipertensivë dhe është arritur kontrolli efikas i hipertensionit (tensioni është më pak ose i barabartë me 140/90 por jo më shumë se 150/95) pa efekte anësore të dukshme për një periudhë vijuese mbi katër javë. ○ Në qoftë se nuk ka prova të dëmtimit të organit në fjalë, lidhur me isheminë apo forma të tjera të sëmundjes së zemrës; dhe ○ Në qoftë se janë trajtuar faktorë të tjerë shkakorë rreziku.

4.7. Sëmundjet e lindura të zemrës
<ul style="list-style-type: none"> ● Sëmundjet e lindura të zemrës (p.sh. defekti i triall septal, defekti i vogël ventrikular septal) pa simptoma dhe pa rëndësi hemodinamike mund të jenë të pranueshme.
4.8. Qarkullimi periferik (anësor)
<ul style="list-style-type: none"> ● Historia aktuale ose e kohëve të fundit e trombozës së thellë të venave me ose pa emboli, paraqet rrezik të lartë. Venat me variçe lidhur me ulcerat apo komplikime të tjera paraqet rrezik të lartë. ● Ngërçi (apo çalimi) i përhershëm paraqet rrezik të lartë.
4.9. Qarkullimi pulmonar
<ul style="list-style-type: none"> ● Historia e më shumë se një emboli pulmonar paraqet rrezik të lartë. Një episod i vetëm kërkon vlerësim të kujdesshëm të shkakut kryesor dhe rrezikut të përsëritjes.
5. Sistemi i frymëmarrjes
<ul style="list-style-type: none"> ● Çrregullimet e sistemit të frymëmarrjes duhet të merren parasysh në kontekstin e rrezikut të rëndimit akut që kërkon trajtim urgjent mjekësor (p.sh., astma, pneumotoraksi) ose sëmundjet simptomatike e rrugëve të frymëmarrjes të mjaftueshme për të reduktuar aftësinë për punë fizike ose aftësinë për të mbajtur respirator. Aftësia për të mbajtur respirator mund të jetë e nevojshme në anijet që mbartin ngarkesa gruri ose çimentoje, apo anijet naftëmbajtëse si dhe anijet që mbartin ngarkesa kimike.
5.1 Pneumotoraksi
<ul style="list-style-type: none"> ● Historia e pneumotoraksit të përsëritur paraqet rrezik të lartë. Një episod i vetëm që nuk përsëritet për një vit, ose pas trajtimit të suksesshëm kirurgjik, është i pranueshëm.
5.2 Astma
<ul style="list-style-type: none"> ● Astma, sëmundjet kronike bllokuese ose kufizuese të rrugëve të frymëmarrjes dhe emfizema ndikojnë në aftësinë e

individit për të përdorur aparat frymëmarrjeje vetëfunksionues, dhe për të mbajtur respiratorë. Personat që vuajnë nga astma ose alergjia mund të zbulojnë se puna në anijet që mbartin grurë ndikon në funksionin e tyre të frymëmarrjes.

- Astma që kërkon kortikosteroide orale dhe/ose ilaçe të shpeshta, paraqet rrezik të lartë.
- Historia e fëmijëve që kanë vuajtur nga astma dhe më pas janë shëruar në adoleshencë, është e pranueshme.
- Astma e mirë-kontrolluar në kortikosteroidet e marra dhe nevoja e përhershme e bronkeve mund të jetë e pranueshme. Gjithashtu mund të kërkohej raporti i trajtimit mjekësor të detarit.
- Disa persona vuajnë nga astma e lehtë me simptoma të përshpejtuara nga shkaqe të dukshme të tilla si infeksioni i rrugëve të frymëmarrjes dhe ekzistojnë persona tek të cilët astma zhvillohet papritur duke rrezikuar jetën gjë që bën të nevojshëm shtrimin në spital. Këta të fundit vuajnë nga astma që shpesh është më e vështirë për t'u kontrolluar ku dhe faktori i dukshëm përshpejtues nuk mund të identifikohet për çdo goditje nga astma. Ky nën-grup i astmatikëve përbën rrezik të lartë.

5.3 Funksioni i reduktuar i mushkërive

- Çrregullime të rënda respiratore mund të pengojnë funksionimin e sigurt të anijeve dhe vinçave dhe punën në hapësira të kufizuara nëpërmjet oksigjenit të pamjaftueshëm dhe/ose dioksidit të karbonit në rritje në tru dhe zemër, duke çuar në gjykim të varfër, irritim ose të qenët i përgjumur, përqendrim të zvogëluar dhe efekte kardiake të tilla si infarkti apo aritmia.
- Për punë që kërkojnë përdorimin e një respiratori për shkak të hyrjes në hapësira të mbyllura apo për punë në anije me grurë dhe çimento, FEV1 nën 65%, FVC nën 70% dhe/ose FEV1/FVC më pak se 70% përbëjnë argumente shqetësuese. Vlerësimi praktik i respiratorit është i nevojshëm nëse mbajtja e respiratorëve është kërkesë thelbësore e detyrës.
- Në disa raste të funksionit të reduktuar të mushkërive, individë që gulçojnë mund ta kenë të vështirë të ngjiten shkallët e anijes. Një person që nuk është në gjendje për të mbajtur ritmin me njerëz të së njëjtës moshë dhe trup kur ecin në nivelin e tokës ose që kanë dispne (gulçojnë) në një fluturim nga shkallët, do ta kenë të vështirë të ngjiten shkallët, të ngjiten në impiante dhe pajisje, si dhe të ecin në distanca të arsyeshme në bordin e anijes. Në rast dyshimi për këtë problem, nevojitet kryerja e një testi praktik.

5.4 Tuberkulozi

- Tuberkulozi i patrajtuar apo infeksione të tjera të rënda paraqesin rrezik të lartë. Në rastet kur aplikuesi ka vuajtur nga tuberkulozi apo infeksione të tjera të rënda të mushkërive, atëherë nga mjeku përkatës merret një dokument për të vërtetuar se detari nuk është më infektues.

5.5 Rrezet X të gjoksit

- Rrezet-X të gjoksit janë të nevojshme në fillim p.sh. për vizitat mjekësore para fillimit të punës në det dhe përdoren kur ka një histori tuberkulozi, ose pneumotoraksi dhe/ose kur tregohet klinikisht. Nuk ka kërkesa për të bërë rreze-X rutinë të gjoksit.

6. Sistemi i tretjes

6.1 Dhëmbët dhe mishi i dhëmbëve

- Detarët duhet të jenë të shëndetshëm nga ana dentare, meqenëse ndryshe nga lehtësimet e përkohshme të dhimbjeve, në bordin e anijes nuk ekziston mjekimi dentar. Abscesi dentar ose gjingjiviti i rëndë paraqet rrezik të lartë. Kontrolli dentar mund t'u nevojitet detarëve që kanë dhëmbët e pjekurisë.

5.2. Ulcera peptike

- Ulcerimi peptik akut paraqet rrezik të lartë.
- Megjithatë, ulcerimi peptik i trajtuar është i pranueshëm me kusht që Inspektori Mjekësor të jetë i kënaqur me faktin se rreziku i përsëritjes, veçanërisht hemorragjia, është minimal. Në këtë rast, mund të kërkohej nga mjeku i trajtimit një dokument së bashku me raportin e endoskopisë.

6.3 Mëlçia dhe pankreasi

- Historia e sëmundjes kronike apo të përsëritur të pankreasit, paraqet rrezik të lartë. Sëmundja e rëndë ose progresive e mëlçisë siç është cirroza me komplikime të varëqeve të ezofagut, paraqet rrezik të lartë.

6.4 Sëmundja e fshikës së tëmthit

- Një person që ka një histori të sëmundjes së fshikës së tëmthit dhe/ose të inflamacionit të kanaleve biliare duhet të vlerësohet me kujdes për rrezikun e rishfaqjes përpara se të pranohet si i përshtatshëm për detyrë në det.

6.5 Hernia

- Hernia paraqet rrezik të lartë nëse nuk trajtohet në mënyrë kirurgjikale, me përjashtim të rastit kur aplikuesi i cili ka pasur hernie të vogël inguinale ku nuk ka rrezik të zënies së frymës dhe ku sipas mendimit mjekësor nuk ka shenja klinike

për ndërhyrje kirurgjikale, mund të përcaktohet si i aftë për ngritjen e peshave.

- Ngatërimi i zorrës së trashë dhe hernia e kërbizës duhet të rregullohen nëpërmjet operacionit përpara se aplikuesit të pranohen si të përshtatshëm për ngritjen e peshave.

Hernia e diafragmës pa nxjerrë jashtë përdorimit refluksin e ezofagut ose simptoma të tjera, është e pranueshme.

6.6 Kolostomia (operacioni i zorrës së trashë për të mundësuar jashtëqitjen artificiale)

- Një person që nuk ka gojëz të ndërlikuar, është i pranueshëm me kusht që shkak kryesor të jetë në përputhje me punën në det të hapur dhe të ketë lehtësira të mjaftueshme për të ndryshuar qeset e kolostomisë në bordin e anijes.

6.7 Sëmundjet e zorrëve

- Ekuipazhi i shërbimit nuk duhet të ketë sëmundje infektive të zorrëve, duke përfshirë hepatitin A. Për zbulimin e antitropave antimikrobe të hepatitit A, mund të kërkohet një kampion gjaku në qoftë se aplikuesi nuk vërteton se gëzon imunizim të kënaqshëm. Kampioni i gjakut kërkohet vetëm për detarët që shfaqin simptoma dhe kur ka arsye klinike për të dyshuar për hepatitin A.

- Ekuipazhi i shërbimit dhe personat në kontakt me ujërat e zeza (p.sh., inxhinierët që merren me ruajtjen e impianteve të ujërave të zeza) duhet të jenë të imunizuar nga hepatiti A.

7. Sëmundja urogjenitale

- Çdo person që ka gjak dhe/ose proteina në analizën e urinës, duhet të trajtohet me kujdes për të përjashtuar gjendjen që mund të keqësohet papritur dhe kërkon trajtim mjekësor të menjëhershëm, p.sh., gur në veshka.

- Në rastin e gurit në veshka këshillohet marrja e lëngjeve në mot të nxehtë. Prania e gurit në veshka i patrajtuar paraqet rrezik të lartë.

- Mosmbajtja e urinës paraqet rrezik të lartë.

- Hidrocela e madhe e patrajtuar paraqet rrezik të lartë. Hidrocela e vogël pa simptoma është e pranueshme.

- Prostata, për shkak të hipertrofisë prostatike që mund të shkaktojë simptoma urinare të tilla si rrjedhja e shpeshtë apo e dobët, paraqet rrezik të lartë deri në momentin që trajtohet për shkak të vështirësisë së mbajtjes akute të urinës.

- Mosfunksionimi menstrual që mund të çojë në dhimbje të forta apo hemorragji, p.sh. endometrioza ose rrjedhja e rëndë, paraqet rrezik të lartë.

- Shtatzënia ndikon në përshtatjen për punë në det për shkak të:

- Rrezikut të hipotensionit (tensionit të ulët), veçanërisht në ujë të nxehtë.

- Vështirësisë për t'u ngjitur për arsye të madhësisë së rritur të barkut dhe ngarkesës së shtuar kardiovaskulare.

- Neveria nga 'sëmundja e mëngjesit' që mund të përkeqësohet nga kushtet e detit.

- Kujdesi i paralindjes dhe obstetrik nuk janë në dispozicion në det, dhe një abort i mundshëm mund të përbëjë rrezik për jetën.

- Shtatzënia pra paraqet rrezik të lartë me përjashtim të rastit kur gruaja ka pasur shtatzëni të mëparshme pa komplikacione, është më pak se 28 javëshe në shtatzëninë e saj dhe punon vetëm në linja të shkurtra bregdetare. Në këtë rast duhet marrë raporti nga mjeku obstetër.

8. Sistemi neurologjik

- Humbja e papritur e vetëdijes ose humbja e kontrollit të gjymtyrëve apo ekuilibrit, dëmton aftësinë për të kontrolluar një anije, mjetet e vogla lundruese të anijes ose një vinq, si dhe aftësinë për të punuar në lartësi ose vetëm.

8.1. Epilepsia

- Epilepsia mund të ndikohet nga lodhja e tepërt. Turnet e punës mund të përkeqësojnë gjendjen në qoftë se personi nuk merr gjumin e mjaftueshëm. Epilepsia e konfirmuar ose aktuale, me kriza gjatë 2 viteve të mëparshme, paraqet rrezik të lartë. Për detarët me epilepsi të mirëkontrolluar, duhet të paraqiten të dhëna për trajtimin dhe kontrollin e epilepsisë (p.sh. një letër nga specialisti përkatës) në mënyrë që gjendja të jetë e pranueshme.

- Megjithatë vetëm rreth një e treta e pacientëve me një krizë të parë të paprovokuar do të provojnë kriza të tjera brenda 5 viteve, rreth 75% e pacientëve me dy ose tre kriza të paprovokuara provojnë kriza të tjera brenda 4 vjetëve.

- Kujdes i veçantë duhet t'i kushtohet rastit të konvulsioneve që ndodhin te një fëmijë mbi moshën 5 vjeç, i cili nuk ka pasur kriza për një periudhë të paktën dy-vjeçare, dhe të cilit nuk i nevojitet mjekimi përkatës.

- Një krizë e vetme e mëparshme ose një grup krizash për shkak të rrethanave të veçanta të papërsëritshme (p.sh. dëmtimi i kokës që është shëruar plotësisht) mund të jenë të pranueshme.

8.2 Migrena

- Goditjet e forta akute të migrenës që mund të shoqërohen në shenja neurologjike të tilla si dobësimi i muskujve të njëjës anë të trupit dhe defektet vizuale, paraqesin rrezik të lartë.

- Migrena është e pranueshme kur nuk pengon aftësinë për të punuar në mënyrë të sigurt.

8.3 Goditja e trurit

● Rasti i hemorragjisë cerebrale në përgjithësi paraqet rrezik të lartë. Megjithatë, në varësi të shkallës së shërimit nga goditja, dhe me kusht që aftësitë e zgjidhjes së problemeve dhe gjykimi të mos jenë prekur, një person mund të konsiderohet i përshtatshëm për punë në det pas vlerësimit neuropsikometrik dhe raportit të mjekut neurolog/i rehabilitimit që dëshmon se sëmundja nuk përsëritet dhe nuk ka paaftësi të mbetur.

8.4 Goditjet e përkohshme të ishemiç (TIAs)

● Nëse shkaku kardiak për ngjarje të tilla zbulohet dhe trajtohet, çdo kufizim duhet të bazohet në prognozën e gjendjes, dhe mundësinë e përsëritjes.

● Gjendja mund të jetë e pranueshme kur përcaktohet etiologjia e goditjeve, zhduket shkaku kryesor, dhe për gjashtë muaj nuk ka pasur goditje.

● Në raste të tilla siç përshkruhen më lart, nevojitet kontrolli nga kardiologu/neurologu.

8.5 Çrregullimet neuromuskulare që përfshijnë sklerozë të shumëfishtë, parkinsoni

● Sëmundja e parkinsonit, skleroza e shumëfishtë, apo çrregullime të tjera neuromuskulare që nuk lejojnë kontrollin në anije, vinça ose pajisje të tjera, dhe ku paaftësia është më shumë se thjesht dobësi e vogël muskulore, mund të ndikojnë në aftësinë për të ngjitur shkallët me litar të anijes dhe shkallët prej çeliku. Në përgjithësi këto kushte paraqesin rrezik të lartë për shkak të natyrës progresive të shumicës së formave të çrregullimeve neuromuskulare.

● Parkinsoni i shkaktuar nga ilaçet mund të zhduket me ndërprerjen e trajtimit. Nëse kjo ndodh, dhe rasti kryesor për të cilin janë dhënë ilaçet nuk përbën shkak për përjashtim në të drejtën e vet, atëherë aplikanti mund të konsiderohet i aftë për detyrën në det.

9. Kushtet psikiatrike

● Çrregullimet afektive ndikojnë në gjykimin, vëmendjen dhe aktivitetin motor dhe inspektori mjekësor duhet të vlerësojë këtë fakt në lidhje me çdo punë me përgjegjësi për funksionimin e sigurt të anijes, vinçave dhe pajisjeve, duke përfshirë procedurat emergjente. Gjithashtu, Inspektori Mjekësor duhet të jetë i ndërgjegjshëm së jeta në bordin e anijes përfshin periudha mujore larg shtëpisë, familjes dhe mekanizmave të tjerë mbështetës, duke përfshirë mbështetjen psikiatrike.

● Rasti akut i sëmundjes mendore (p.sh. skizofrenia, depresivi maniak ose psikoza të tjera) apo sëmundjet mendore kronike të shfaqura nga simptoma që tregojnë rikthimin ose përkeqësimin e sëmundjes në masën që i sëmuri mund të dëmtojë veten ose të tjerët, anijen apo ngarkesën e saj, paraqet rrezik të lartë.

● Çrregullimi mendor që kërkon terapi me ilaçe psikotrope, paraqet rrezik të lartë në qoftë se efektet anësore të këtij mjekimi ndikojnë në vigjilencën, koordinimin, shkaktojnë përgjumje ose hipotension (tension të ulët) postural.

● Çrregullimi mendor aktual ose i mëparshëm që ndikon në gjykimin ose aftësinë psikomotore, paraqet rrezik të lartë.

● Në rastet kur sëmundja mendore është kontrolluar dhe mjeku psikiatër lëshon një raport sipas të cilit sëmundja nuk ka të ngjarë të përsëritet, personi mund të konsiderohet i përshtatshëm për punë, me kusht që t'i nënshtrohet kontrollit të vazhdueshëm.

● Në të gjitha rastet, kur ka dyshime për formën mjekësore, kërkohet konsultimi me mjekun psikiatër.

10. Medikamentet, ilaçet dhe alkooli

● Disa receta, të dhëna në rrugë ligjore, ose substanca të paligjshme kanë aftësinë të ndryshojnë vizionin, perceptimin, gjykimin, shtrirjen e vëmendjes, funksionin motor dhe karakteristika të tjera të rëndësishme, në funksionimin e sigurt të anijeve, vinçave, tornove dhe pajisjeve motorike.

10.1 Ilaçet e dhëna me recetë

● Çështjet kryesore me këto ilaçe në lidhje me përshtatshmërinë për punë në det, janë:

- A rrezikojnë efektet anësore sigurinë e personit apo të tjerëve?
- A duhet të kontrollohet mjekimi?
- A është sëmundja kryesore, për të cilën është dhënë mjekimi, në përputhje me punën në det?
- Çfarë efektesh mund të shkaktojë mosmarrja e disa dozave nëse sëmundja e detit nuk lejon marrjen e mjekimit?

● Nëse mjekimi jepet për një kohë të shkurtër, personi mund të konsiderohet përkohësisht i papërshtatshëm dhe të rikontrollohet.

● Dhënia për një kohët të gjatë e ilaçeve, mund të çojë në tolerancën e efekteve anësore qetësuese, p.sh. antihistamina (antialergjik). Pas stabilizimit të gjendjes, marrja e mjekimit në vetvete nuk përbën pengesë për të punuar në impiante dhe pajisje të ndryshme. Inspektori mjekësor duhet të jetë i kënaqur që personi nuk vuan nga efekte anësore qetësuese dhe është i vetëdijshëm për efektet në rritje të alkoolit.

● Përdorimi afatshkurtër apo afatgjatë i ilaçeve të caktuara psikoaktive kërkon minimalisht të bëhet paralajmërimi i theksuar për rritjen e efektit nga alkooli. Është e pëlqyeshme që të ndërmerret terapi alternative, me ilaçe jopsikoaktive

nëse është e mundur. Secili rast duhet të vlerësohet në mënyrë individuale dhe të diskutohet me mjekun e personit.

- Vlerësime më të shpeshta në këtë drejtim janë të nevojshme.
- Personat që përdorin antihistamina, duhet të përdorin ato me efekte anësore qetësuese më të vogla, p.sh. astemizolin (Hismanal).
- Agjentët citotoksike, insulina, kortikosteroidet orale paraqesin rrezik të lartë.
- Qetësuesit e mëdhenj, narkotikët dhe hipnoza paraqesin rrezik të lartë. Një histori e mëparshme e trajtimit të tillë, kërkon shqyrtim të mëtejshëm.
- Mjekimi i përcaktuar duhet të renditet në formularin e vlerësimit të shëndetit. Aplikuesi duhet të paralajmërohet se ai ose ajo duhet të marrë mjekimin e mjaftueshëm.

Tabela 3: Kategoritë e ilaçeve që ndikojnë në aftësitë e individit për të punuar në anije, varka, impiante dhe pajisje, duke përfshirë vinçat.

<i>Grupi i ilaçeve</i>	<i>Shembuj</i>
Agjentët qetësues, hipnotik ose kundër ankthit	Barbiturati, benzodiazepani
Analgjezikët	Kodeina, narkotikët, propoksifeni
Agjentët oftalmik (aktuale)	Shumica e agjentëve për trajtimin e glaukomës
Agjentët antialergjik	Antihistamina
Medikamentet e bronkeve dhe astmës	Salbutamoli, beklometazon dipropionat, sodium kromaglikate budesonide
Antibiotikët	Minociklina
Agjentët andidepresiv dhe antipsikotik	Antidepresiv haloperidol fenotiazinë triciklik
Antikonvulsantët	Sodium valprate fenitoinë
Antikoagulantët	Aspirina komadinë
Antihipertensivët	Klonidina metildopa reserpinë
Agjentët kundër të përzierit në udhëtim	Antihistamina
Substanca pa recetë	Alkooli, amfetamina, kokaina, marihuana

10.2 Ilaçet e paligjshme

- Ilaçet e paligjshme të tilla si narkotikët, kanabis dhe amfetaminat mund të pakësojnë aftësinë e personit për të drejtuar anijet, vinçat dhe makineritë. Ekzaminimi i ilaçeve nuk është i nevojshëm për Certifikatën e Formës Mjekësore, megjithëse punëdhënësit mund të fillojnë ekzaminimin e ilaçeve dhe alkoolit si pjesë e politikës së kompanisë.
- Përdorimi i të gjitha ilaçeve të paligjshme paraqet rrezik të lartë.

10.3 Alkooli

- Alkooli nënkuptohet si një faktor i rëndësishëm në aksidentet në punë. Është kërkesë ligjore që të gjithë personat, gjatë kohës që punojnë në një anije tregtare, të kenë nivelin zero të alkoolit në gjak.
- Marrja kronike në sasi të madhe e alkoolit (60 g në ditë) dëmton funksionet njohëse të tilla si përpunimi dhe përdorimi i informacioneve ndijimore dhe pakëson shpejtësinë dhe saktësinë e reagimit ndaj detyrave psikomotore. Kjo gjendje mund të mos bëhet e dukshme deri në momentin kur personi ndodhet në situatë emergjente.
- Personi me një histori të qartë dhe prova klinike të abuzimit kronik me alkoolin, ku ka të dhëna të dëmtimit të pjesës fundore të organit të tillë si dëmtimi organik i trurit apo hepatomegalia (sëmundja e mëlçisë), paraqet rrezik të lartë.
- Një detar që është diagnostikuar se vuan nga alkoolizmi, nuk duhet të konsiderohet i përshtatshëm për punë para se të përfundojë një program rehabilitimi dhe inspektori mjekësor të jetë i bindur se detari është i përshtatshëm për t'iu rikthyer shërbimit në anije (shih shënimin në fund).

11. Sëmundjet muskulore-skeletore

- Lëvizja normale, shkathtësia dhe fuqia në shpinë dhe në të gjitha gjymtyrët, është e rëndësishme për detyrat që përfshijnë ngritjen, ngritjen e peshave dhe punën në hapësira të kufizuara.
- Anijet kanë shkallë të pjerrëta, shkallë prej litari dhe shkallë vertikale prej çeliku për t'u ngritur si dhe kapak hambari (kapaxhë) për të kaluar.
- Moti i ashpër rrit nevojën për këmbë të forta dhe fuqi të shpatullave, fleksibilitet dhe shkathtësi në lidhje me ngritjen.
- Shumica e detyrave për ngritjen e peshave janë 25 kg ose më pak dhe mjetet e ngritjes së peshave përdoren shumë (vinça dhe çikrikë, vinça pirun) si në anije ashtu edhe në breg. Ngritja e peshave është më e vështirë për t'u kontrolluar

gjatë procedurave emergjente për të lëvizur zinxhirët në kuvertë apo për të ngritur peshat dhe për t'i transportuar në hapësira të mbyllura.

- Rrezik të lartë paraqesin kushtet e mëposhtme:
- Amputimi ose humbja kongjenitale e një prej gjymtyrëve të sipërme ose gjymtyrëve të poshtme nëse kjo ndikon në ngjitje.
- Amputimi ose humbja kongjenitale e një prej gjymtyrëve të poshtme që ndikojnë në përdorimin e kontrollit të këmbëve.
- Nevropatia periferike që rezulton në humbjen e ndjesisë ose ekuilibrit në pjesët fundore meqenëse e bën ngjitjen të vështirë.
- Paqëndrueshmëria e pashëruar e gjurit, p.sh. ndrydhja, nxjerrja.
- Zhvendosja/nxjerrja e pashëruar e shpatullës.
- Infiamacioni akut dhe dhimbja në ndonjë kyç që pengon përqendrimin ose dëmton lëvizjet në mënyrë të tillë që zbritja nga një varkë nuk mund të kryhet në mënyrë të sigurt – mund të jetë e nevojshme që personi të rikontrullohet në një datë të mëvonshme.

- Kushtet e mëposhtme paraqesin gjithashtu rrezik të lartë sepse ndikojnë në aftësinë për të kryer punë me dorë, për të ngjitur shkallët dhe herë pas here krijojnë qëndrime të pavolitshme në sallat e makinerive dhe hapësira të tjera të kufizuara:
 - Radha e shkurtuar e lëvizjeve ose dhimbja kur rrotullohet qafa – pamundësia për të shikuar prapa dhe/ose lart gjatë punës në pajisje që përfshijnë vinçat dhe çikrikët.
 - Dhimbja e pjesës fundore të shpinës e cila ndikon në aktivitetet e përditshme të jetës dhe/ose rezulton në pamundësinë për të punuar me lopatë, për t'u ngjitur, mbron qëndrime të pavolitshme të vazhdueshme dhe/ose të përsëritura.
 - Lëvizjet e mundimshme kurrizore ose të shpatullave me apo pa kufizime në drejtim të forcës.

- Inspektori mjekësor duhet të bëjë një vlerësim të kujdesshëm të personit me protezë të gjymtyrëve të poshtme (p.sh. për një amputim poshtë gjurit). Personi mund të nevojitet të bëjë një test aftësie për të provuar se ai mund të ngjitet në shkallët prej litari, shkallët prej çeliku dhe shkallët e anijes, ose ndryshe mund të paraqesë performancë të kënaqshme të punës në det.

- Gjithashtu testi i aftësisë mund të nevojitet kur një person vuan nga humbja e rëndësishme e drejtimit të lëvizjeve ose humbja e forcës së muskuleve.

- Kur ka dyshime për lëvizshmërinë, inspektori mjekësor duhet të kërkojë kryerjen e një testi praktik duke kontaktuar me punëdhënësin përkatës.

12. Diabeti dhe çrregullime të tjera endokrine

12.1 Diabeti melit

- Inspektori mjekësor duhet të ketë parasysh rrezikun për sigurinë nëse aplikuesi ka pasur goditje nga hipoglicemia ose ka kaluar në gjendje kome ketacidotike (diabetike). Në veçanti, duhet t'i kushtohet kujdes detyrave të vrojtimit pasi ka periudha kur kapiteni ose ndihmëskapiteni është vetëm në urë dhe përgjigjet për sigurinë e anijes ndërkohë që punonjësi i integruar apo ndihmëskapiteni i integruar është duke bërë rrotullimin e anijes.

- Insulina me vartësi nga *diabetes mellitus* është më e vështirë për t'u përdorur nga një person në punë me turne. Gjithashtu problem përbën përdorimi i trajtimit emergjent në det për një person në koma që kërkon terapi urgjente intravenoze.

- Kushtet e mëposhtme paraqesin rrezik të lartë:

- Insulina me vartësi nga diabeti melit (IDDM)

- Mungesa e insulinës me vartësi nga diabeti i mjekuar në mënyrë të dobët, e cila paraqet interpretim të pakënaqshëm të glukometrit dhe/ose glicemi të përsëritur.

- Zyra Ndërkombëtare e Punës (ILO) dhe Organizata Ndërkombëtare e Shëndetit (ËHO) kanë formuluar Udhëzimet për kryerjen e kontroleve para-detare dhe periodike të formës mjekësore, sipas të cilëve personat që vuajnë nga IDDM nuk mund të shërbejnë në det.

- Mund të pranohen detarët ose aplikuesit që demonstrojnë qëndrim të përgjegjshëm të vetë-menaxhimit të gjendjes së diabetit dhe që paraqesin raportin e mjekut të tyre që konfirmon kontrollin e saktë të diabetit, mungesën e komplikacioneve (ulcera, retinopatia, sëmundjet e veshkave) dhe aftësinë e tyre për të punuar me turne pa pasur rrezikun e goditjes nga hipoglicemia.

- Nëse diabeti i personit aktualisht nuk është trajtuar, p.sh. për shkak të ndryshimit të terapisë, mund të jetë e nevojshme që personi në fjalë të konsiderohet përkohësisht i papërshtatshëm për punë dhe t'i nënshtrohet rikontrrollit në një periudhë prej tre muajsh.

12.2 Sëmundja e tiroideve

- Përshtatshmëria për punë në det varet nga shkalla e kontrollit të sëmundjes së tiroides, mungesa e komplikacioneve, veçanërisht atyre kardiake, dhe nga kërkesat për ndjekjen e mjekimit.

12.3 Sëmundja e veshkave

- Çrregullimet që ndikojnë në prodhimin e hormonit adrenokortikal të tillë si sindromi Cushing ose sëmundja Addison, paraqesin rrezik të lartë nëse nuk është trajtuar shkaku themelor dhe funksioni adrenal (i veshkave) i personit të jetë i mjaftueshëm.

13. Çrregullimet e lëkurës

13.1 Infeksionet e lëkurës

- Sëmundja ngjitëse e lëkurës paraqet rrezik të lartë në qoftë se nuk është trajtuar dhe nuk është më ngjitëse.

13.2 Sëmundja e pezmatimit të lëkurës

- Ekzema e lehtë endogjene është e pranueshme por inspektori mjekësor duhet të jetë i bindur që kjo gjendje nuk do të përkeqësohet nga ekspozimi me vajra, detergjentë apo substanca të tjera në punë në atë masë që e bëjnë personin të papërshtatshëm për punë në det.
- Psoriaza (sëmundja kronike e lëkurës), e pashoqëruar me poliartritin, është e pranueshme.

14. Sëmundja e hemoposisë (sëmundje gjaku)

- Testet rutinë të gjakut nuk kërkohen për vlerësimin e formës mjekësore në qoftë se nuk ka shenja klinike, të tilla si anemia, limfadenopatia, hemartroza.
- Çrregullimet e koagulimit të tilla si mangësia e faktorit VIII, paraqesin rrezik të lartë pasi zakonisht trajtimi i hemorragjisë akute traumatike në det me zëvendësimin e faktorëve të koagulimit, është i pamundur.
- Leucemia dhe sëmundjet miloproliferative paraqesin rrezik të lartë.
- Leucemia limfatike kronike, nëse është e lehtë dhe simptomatike, mund të jetë e pranueshme.

15. Sëmundjet infektive

- Sëmundja infektive aktive paraqet rrezik të lartë. Tuberkulozi dhe sëmundjet ngjitëse të lëkurës janë përmendur në pjesët përkatëse.
- Stafii i furnizimit me ushqime nuk duhet të ketë sëmundje të zorrëve që përfshijnë hepatitin A.
- Testi HIV nuk kërkohet si rutinë dhe nuk duhet të bëhet nëse nuk ka shenja klinike. Ndërkohë që testi HIV pozitiv nuk përbën pengesë për punësimin, prova e AIDS (Sindromi i Fituar i Mungesës së Imunitetit), paraqet rrezik të lartë.
- Shqetësim të veçantë paraqesin sëmundjet neurologjike dhe neuropsikiatrike të cilat rrezikojnë sigurinë.

16. Neoplazmat (tumoret)

- Neoplazmat e çdo lloji nuk lejojnë aplikuesin apo detarin të punojë në det për shkak të:

○ Simptomave akute, p.sh. hemianopia me tumoret e hipofizës.

○ Komplikacionet, p.sh. emboli pulmonar.

○ Efektet anësore të trajtimit/mjekimit, p.sh. mungesa e imunitetit, anemia, të përzier.

- Sëmundja malinje e hapur paraqet rrezik të lartë.

- Detarët duhet të rivlerësohen me kujdes pas konfirmimit të diagnozës së kancerit dhe trajtimit të filluar. Gjithashtu duhet të merren parasysh historia e lindur dhe prognoza e neoplazmës. E rëndësishme është që të vlerësohen me kujdes përparimi dhe gjasat e komplikimeve të sëmundjes apo trajtimi i saj.

Analizat e detyrave të punës

1. Kapiteni/ndihmëskapiteni/piloti	
Shikimi	<ul style="list-style-type: none"> ● Të lexojë udhëzimet ● Të lexojë manualët e udhëzimeve ● Të lexojë hartat detare ● Të lexojë hartat e motit ● Të dallojë dritat e kuqe/të bardha/të gjelbra të lundrimit ● Të dallojë mjetet me ngjyra të alarmit ● Të vëzhgojë drejtimet e anijeve të tjera ● Të lexojë radarët, GPS dhe monitorë të tjerë (digjital, analog dhe grafik) ● Të lexojë ekranet e kompjuterëve ● Të identifikojë dritat e lundrimit nga farët, vozat, kullat e farëve, nga mjete të tjera lundrimi ● Të vrojtojë për pengesat në lundrim ● Të ketë pamje të qëndrueshme vrojtimi natën dhe perceptim të thellësisë
2. Dëgjimi/të folurit	<ul style="list-style-type: none"> ● Të japë/marrë udhëzime ● Të përdorë telefonat dhe radiot marrëse-dhënëse ● Të dallojë alarme të ndryshme kontrolli
3. Vetëdija	<ul style="list-style-type: none"> ● Të jetë në gatishmëri për ndryshimet në dridhjet e makinerive p.sh.motorët ● Të jetë në gatishmëri ndaj lëvizjeve të anijeve të tjera ● Të jetë në gatishmëri për pozicionin e varkave ndihmëse të anijes ● Të interpretojë informacionet komplekse nga pajisjet e kompjuterizuara digjitale, analoge dhe grafike a.i. radar GPS, harta detare të kompjuterizuara, busulla ● T'i përgjigjet alarmeve ● Të jetë në gatishmëri ndaj ndryshimeve të motit ● Të ketë nivel të lartë vendimmarrjeje në raste emergjente ● Të jetë përgjegjës për sigurinë e ekuipazhit të anijes dhe sigurinë e anijes ● Të jetë në gatishmëri ndaj lëvizjeve dhe pozicionit të ekuipazhit
4. Fizike	<ul style="list-style-type: none"> ● Të ngjisë shkallë të ngushta, të pjerrëta ● Të ngjisë shkallë litari 3 metra në det ● T'i ngjitet direkt të anijes* ● Të ngjisë shkallët prej çeliku ● Të ngrejë kapanxhën* ● Të gjejë teknikat e motorit të kursit detar në hartat detare, të përdorë tastierat në kompjuter, të rrotullojë dorezat, të tërheqë levat, të shtypë butonat ● Të ndihmojë në ngritjen e peshave, në punë krahu p.sh. cilindra, bateri 25 litërshe etj.* ● Të ndihmojë në pastrimin/mirëmbajtjen e urës (kabinës së timonit)* ● Të vendosë etiketa për kontrollet e sigurisë* ● Të pastrojë kabinën e tij, dushin, dmth përkulja, zgjatja, pastrimi me furçë, fshirja (ndryshon nga anija në anije)* <p>Aspekte të tjera për anije furnizimi</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ● Të transportojë mallra në kuvertën e pasme të anijes së furnizimit* ● Të përdorë kablllo, zinxhirë dhe litarë gjatë ankorimit ● Të transportojë* ● Të mbërtheja dhe zbërthejë kavot e rimorkimit*
5. Të Tjera	<ul style="list-style-type: none"> ● Të punojë me turne (shërbime 4 ose 12 orëshë) ● Të punojë herë pas here me orë të gjata pune (18+) ● Të shkruajë raporte (ditari i anijes) ● Të planifikojë riparimet e anijes* ● Të planifikojë grafikun e punës ● Të qëndrojë në det deri në 6 muaj pa ndërprerje* ● Të kalojë nëpërmjet kapanxhave të shpëtimit* ● Të punojë në temperatura të larta, lagështirë dhe/ose të në të ftohtë ekstrem & në stuhi/ciklone, etj ● Të mbajë veshur çizme-PPE, kominoshe, kapele të rëndë, aparat mbrojtës dëgjimi dhe respirator sipas rastit ● Të sistemojë magazinat e kuvertës* ● Të përdorë kompjuterin për të shkruar raporte, për të mbajtur katalogë të hartave detare* ● Të kontrollojë pajisjet e radios, varkat e shpëtimit* ● Të inspektojë naftën, mallra të tjera, cisternat me ballast dhe ujë si dhe zona të tjera të kufizuara* ● Të punojë në kushte të rënda të detit në kuvertë ● Të punojë në kushte që përfshijnë dallgëzime të forta dhe lëkundje të anijes

(* Normalisht këto detyra nuk kërkohen për një pilot)

2. Kryeinxhinieri/inxhinieri/elektrici/montues	
Shikimi	<ul style="list-style-type: none"> ● Të lexojë kalibrat e matjeve, disqet e telefonatave ● Të lexojë manuallet e udhëzimeve, skicat ● Të ketë shikim nga afër të kalibrit dhe instrumenteve të tjerë ● Të ketë shikim nga afër për të përcaktuar dhe përdorur dado, bulona, vida, kapëse, etj ● Të ketë aftësinë për të dalluar ngjyrat bazë për të njohur alarmet me ngjyra dhe telat me ngjyra
2. Dëgjimi/të folurit	<ul style="list-style-type: none"> ● Të komunikojë me radio marrësedhëse ● Të dëgjojë alarmet dhe radiot e ndërlihdhjes ● Të japë/marrë udhëzime
3. Vetëdija	<ul style="list-style-type: none"> ● Të jetë në gatishmëri ndaj ndryshimeve në dridhjet e makinerive p.sh. motorët ● Të jetë në gatishmëri ndaj alarmeve (pamore dhe dëgjimore) ● T'i përgjigjet emergjencave ● Të jetë në gatishmëri ndaj pozicionit të varkave ndihmëse të anijes ● Të interpretojë informacione komplekse nga monitorët dhe instrumentet matës për panelet e kontrollit të instrumenteve në sallën e makinerive
4. Fizike	<ul style="list-style-type: none"> ● Mbajtja dhe transportimi i bobinave të kondensatorit, tubave, motorëve, pompave deri në 35 kg – por mund të mbarten nga dy persona

	<ul style="list-style-type: none"> ● Mbajtja dhe transportimi i konteinerëve të kimikateve që peshojnë 25 kg ● Përdor torno, sharra rrethore, vegla dore, çikrik mprehës & sondë ● Saldimi/prerja me gaz ● Përshtat zhdërvjelltësinë manuale për vendosjen e dadove, bulonave, vidave ● Rrotullimi i valvulave, levave ● Shtypja e butonave ● Ngjitja në shkallët e pjerrëta, shkallët prej çeliku, shkallët në drekun dhe vinçin e anijes ● Qëndrimi në këmbë dhe ecje pjesën më të madhe të turnit ● Puna në qëndrime të pavolitshme ● Puna në hapësira të kufizuara ● Puna në tavanin e kabinës ● Pastron kabinën e tij, dushin, dmth përkulja, zgjatja, pastrimi me furçë, fshirja (ndryshon nga anija në anije) ● Aspekte të tjera për anije furnizimi ● Transporton mallra në kuvertën e pasme të anijes së furnizimit ● Përdor kablllo, zinxhirë dhe litarë gjatë ankorimit ● Mbërthen dhe zbërthen kavot e rimorkimit
5. Të tjera	<ul style="list-style-type: none"> ● Punon me turne (shërbime 4 orëshe) ● Shkruan raporte (ditari i anijes) ● Planifikon riparimet e anijes ● Planifikon grafikun e punës ● Qëndron në det deri në 6 muaj pa ndërprerje ● Kalon nëpërmjet kapanxhave të shpëtimit ● Punon në temperatura të larta, lagështirë dhe/ose të në të ftohtë ekstrem & në stuhi/ciklone, etj ● Mban veshur çizme-PPE, kominoshe, kapele të rëndë, aparat mbrojtës dëgjimi dhe respirator sipas rastit ● Sistemon magazinat e kuvertës ● Ekspozimi ndaj nxehtësisë dhe tymit ● Përdor kompjuterat për të shkruar raporte, mban katalogë të hartave detare ● Përdorimi i sigurt i kimikateve ● Kontrollon pajisjet e radios, varkat e shpëtimit ● Inspekton cisternat e ujit ● Punon në kushte që përfshijnë dallgëzime të forta dhe lëkundje të anijes
3. Kryepunëtori i integruar/punëtori i integruar	
Shikimi	<ul style="list-style-type: none"> ● Lexon udhëzimet, procedurat ● Lexon kalibrat e matjeve, disqet e telefonatave ● Lexon etiketat për kimikatet ● Pamja nga afër kur përdor mjete lundruese të vogla, vinça, çikrikë ● Shikon dritat e lundrimit të anijeve të tjera, fenerëve, farëve etj. ● Dallon sinjalet me ngjyrë të kuqe/të gjelbër/të bardhë ● Dallon sinjalet e alarmit me ngjyra

	<ul style="list-style-type: none"> ● Kryen shërbim – pamje natën dhe perceptim të thellësisë ● Pamja nga afër për të identifikuar zinxhirët, markimet në fasho, bulona, dado, vida etj.
2. Dëgjimi/të folurit	<ul style="list-style-type: none"> ● Merr/jep udhëzime ● Dëgjon fishkëllimën për lëvizjet e vinçit/çikrikut ● Përdor radio marrësedhëse ● Dëgjon makineritë, p.sh. vinçin, ● Dëgjon sinjalet/alarmet paralajmëruese ● Përdor duart pa kufje për të komunikuar me radio në det të trazuar
3. Vetëdija	<ul style="list-style-type: none"> ● Në gadishmëri ndaj lëvizjeve të personave të tjerë, funksionimit të makinerive, barkave të vogla të anijes, dhe helikopterit ● Interpreton informacionet komplekse nga pajisjet e kompjuterizuara dixhitale, analoge dhe grafike a.i. radar GPS, harta detare të kompjuterizuara, busulla ● Monitoron pajisjet që përfshijnë leximet radare, dixhitale dhe analoge për aparatet matëse, gps, busulla dhe, në përgjithësi ndihmon pilotin në shërbim
4. Fizike	<ul style="list-style-type: none"> ● Shkathësi manuale për të lidhur nyjat, lidh litarët, lidh telat, riparon/përdor veshje mushamaje kanavacë, vendos fashot, përdor pincat, çelësat dhe mjete të tjera dore ● Tërheqja e dorezave, levave, shtypja e butonave për të drejtuar vinçin, makineritë, furrat për asgjësimin e mbeturinave ● Arritja dhe puna në katin e sipërm ● Heq me lopatë hirin nga furra për asgjësimin e mbeturinave dhe transporton çantat me mbeturina në furrat përkatëse ● Transporton furnizimet ● Ngrihet nga kuverta në katin e sipërm për të ngarkuar varkat e vogla të anijes ● Ngjit shkallët prej litari të anijes (3m) në det të trazuar, dhe shkallët prej çeliku në kulla (deri në 30m) ndërkohë që mban me vete litarë, çanta me pajisje ndriçimi ● Ngritja e peshave deri në 50 kg (për dy persona) ● Ngritja e kablllove, kutive, baterive, çikrikëve, makarave deri në 40 kg ● Përdor mjete të forta, sharra, trapanë, armë ushtuese, dalta, vare ● Ankorimi/nisja e anijeve ● Përdorimi i çikrikëve me zinxhirë në ajër/elektrikë – tërheqja në litarë, zinxhirë, dhe shtypja e butonave në kuti që mbarten me dorë ● Detyra të zdrukthtarisë/riparimit të anijeve ● Pastron kabinën e tij, dushin, dmth përkulja, zgjatja, pastrimi me furçë, fshirja (ndryshon nga anija në anije) <p>Aspekte të tjera për anije furnizimi</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Transporton mallra në kuvertën e pasme të anijes së furnizimit ● Përdor kablllo, zinxhirë dhe litarë gjatë ankorimit ● Mbërthen dhe zbërthen kavot e rimorkimit ● Qëndrimi në këmbë për periudha të gjata (3 orë)
5. Të Tjera	<ul style="list-style-type: none"> ● Punon në lartësi ● Punon në temperaturë të lartë, lagështirë dhe/ose të ftohtë ekstrem, dhe në stuhi, ciklone, etj ● Orë të gjata pune (deri në 10-12 orë në ditë) ● Qëndron në det deri në 6 muaj pa ndërprerje ● Kalon nëpërmjet kapanxhave të shpëtimit

	<ul style="list-style-type: none"> ● Punon me turne kur është në shërbim 4-orësh ● Kontrollon sigurinë dhe zjarrin e anijes – inspekton të gjitha zonat rregullisht ● Planifikon oraret e punës ● Mban veshur pajisje mbrojtëse personale, p.sh. çizme të sigurisë, shtupa për të zënë veshët ose veshore, kapele të rënda, doreza, kominoshe, syze sigurie dhe herë pas here respiratorë ● Është i mësuar me bojëra, hollues, vajra, zhbllokues, zgrasatues ● Përdor zorrën e ujit kundër zjarrit, zjarrfikës ● Punon në vajra, ngarkesa të tjera, cisterna me ballast dhe ujë, si dhe në zona të tjera të kufizuara ● Punon në kushte që përfshijnë dallgëzime të mëdha dhe lëkundje të anijes
4. Kryekuzhinieri/Kuzhinieri/Kamarieri	
Shikimi	<ul style="list-style-type: none"> ● Shikim nga afër për të lexuar etiketa, menu, receta, kompjuter, udhëzues, porosi për furnizime, fatura, teleksë, fakse ● Pamje nga afër për prerje, rriskim, gatim ● Pamje nga afër për të identifikuar zinxhirët, markimet në fasho, bulona, dado, vida etj.
2. Dëgjimi/të folurit	<ul style="list-style-type: none"> ● Merr/jep udhëzime ● Përdor telefonat për të komunikuar me furnizuesit, klientët ● Komunikon me ekuipazhin e anijes ● Dëgjon alarmet
3. Vetëdija	<ul style="list-style-type: none"> ● Në gatishmëri për lëvizjet e personave në kuzhinën e anijes për shkak të ushqimit të nxehtë në tenxhere dhe tabaka ● Në gatishmëri për vendosjen e tiganëve të thellë, enëve të gatimit, veçanërisht në mot të ashpër ● Në gatishmëri për rreziqet në anije, p.sh. zjarri etj.
4. Fizike	<ul style="list-style-type: none"> ● Mbajtja, transportimi, zbrazja e furnizimeve nga shkalla-urë apo kuverta në magazinë dhe nga magazina në kuzhinën e anijes ● Zbraz dhe vendos furnizimet në ndarjet e frigoriferëve nga dyshemeja në lartësinë e shpatullave ● Zbraz kuti kartoni në çdo udhëtim, p.sh. pije të buta, kanaçe, artikuj ushqimor dhe mjete pastrimi ● Pastrimi i tenxhereve dhe enëve të kuzhinës ● Fshirja e stolave, sipërfaqes së sobës ● Pastrimi i kuzhinës së anijes dhe lavanderisë – pastrimi me leckë, pastrimi me furçë ● Pastron fshirëset e frigoriferëve ● Pastron korridoret ● Qëndron në këmbë për orë të gjata (3 orë) ● Përdor shkathësinë manuale për të përdorur enë kuzhine, thika dhe për të ndezur e fikur butonat, pastron çelësat në furra, pjata të nxehta dhe pajisje ● Pastron kabinën e tij, dushin, d.m.th. përkulja, zgjatja, pastrimi me furçë dhe fshirja ● Pastron vendet e yndyrnave dhe serbatorët ● Pastron furrat dhe ngrirësit e thellë ● Pastron shkallë të ngushta
5. Të Tjera	<ul style="list-style-type: none"> ● Porosit të gjithë furnizimin me ushqime ● Planifikon menytë ● Gatimi i të gjitha vakteve për të gjithë personat në bord

	<ul style="list-style-type: none"> ● Punon më turne duke filluar punën herët plus orë shtesë për administrimin dhe dokumente të tjera ● Qëndron në det për 6 muaj pa ndërprerje megjithëse ndalon në porte të ndryshme gjatë udhëtimit ● Kalon nëpërmjet kapaxhave të shpëtimit ● Përdor kompjuterin ● Mban veshur këpucë sigurie ● Punon në kushte që përfshijnë dallgëzime të mëdha dhe lëkundje të anijes
5. Shërbyesi dhe kamerieri i furnizimit me ushqime	
1. Shikimi	<ul style="list-style-type: none"> ● Shikim nga afër për: <ul style="list-style-type: none"> - Leximin e etiketave - Leximin e udhëzimeve - Pastrimin e dysHEMEVE, sipërfaqeve etj. ● Dallon alarmet e dritave me ngjyrave/dritat e indikatorëve në kuzhinën e anijes
2. Dëgjimi/të folurit	<ul style="list-style-type: none"> ● Jep/merr udhëzime ● Dëgjon alarmet ● Komunikon me ekuipazhin dhe pasagjerët e anijes
3. Vetëdija	<ul style="list-style-type: none"> ● Në gatishmëri për lëvizjet e personave të tjerë në kuzhinën e anijes, qilar, për shkak të tenxhereve të nxehta, tabakave me ushqime etj.
4. Fizike	<ul style="list-style-type: none"> ● Pastrim i përgjithshëm i pjesës së brendshme të anijes p.sh. dritaret anësore ● Fshirja e përditshme e dhomës rrëmuje ● Pastrimi i dhomës dy herë në javë dhe i dysHEMEVE të tjera një herë në javë (3 nivele gjithsej) ● Mbajtja, transportimi, zbraza e furnizimeve ● Mbajtja e tabakave të nxehta dhe furnizimi i magazinës ● Mbajtja e pajisjeve të pastrimit (24 kg) nga dysHEMEJA në shkallët lart (2 persona) ● Pastrimi, fshirja dhe/ose pastrimi i pluhurave ● Fshirja dhe pastrimi i stolave, pjesët kryesore të kuvertës, muret ndarëse të kabinës ● Puna mbi kokë, mbi lartësinë e shpatullave për të pastruar/fshirë sipërfaqe ● Larja e enëve/tenxhereve në lavaman në lartësinë e belit ● Ngarkimi/boshatisja e pjatolarësës – përkulja e nevojshme ● Larja/tharja e çarçafëve dhe peshqirëve në ditën e ndërrimit të ekuipazhit ● Pastrimi herë pas here i kabinave kur pasagjerët janë në bord ● Mbajtja e banjave të pastra në të gjitha nivelet ● Pastron kabinën e tij, dushin, d.m.th. përkulja, zgjatja, pastrimi me furçë, dhe fshirja ● Pastron të gjitha sipërfaqet me tapeta
5. Të tjera	<ul style="list-style-type: none"> ● Ndihmon Kuzhinierin për përgatitjen e ushqimit sipas kërkesës ● Punon me turne duke filluar herët në mëngjes ● Qëndron në det për 6 muaj pa ndërprerje megjithëse ndalon në porte të ndryshme gjatë udhëtimit ● Kalon nëpërmjet kapaxhave të shpëtimit ● Mban veshur këpucë sigurie ● Punon në kushte që përfshijnë dallgëzime të mëdha dhe lëkundje të anijes

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">• Ndërmerr rol aktiv në të gjitha ushtrimet e sigurisë dhe emergjencës së anijes• Ndërmerr rol aktiv në menaxhimin e krizave në raste emergjente |
|--|---|

Udhëzuesi për dallimin e ngjyrave

1. Domosdoshmëria për dallim të mirë të ngjyrave

- Pilotët e kuvertës duhet të dallojnë dritat e kuqe, të gjelbra dhe të bardha të lundrimit me qëllim që të marrin vendimet e duhura në lidhje me anijet që afrohen, dhe në lidhje me masat që duhen marrë për të shmangur përplasjen. Konfuzioni i shkaktuar nga ngatërimi i këtyre ngjyrave, mund të çojë në marrjen e vendimeve të pasakta me mundësi për përplasje si dhe vdekje, dëmtime dhe humbje të rezultuara.
- Në mënyrë të ngjashme, punonjësit në detyrë vëzhgimi duhet të dallojnë dritat e kuqe, të gjelbra dhe të bardha të lundrimit me qëllim që t'i japin këshillën e duhur pilotit të shërbimit.
- Pilotët inxhinierë dhe punonjësit me detyrë në sallën e makinerive duhet të dallojnë si drita paralajmëruese (zakonisht ngjyrë të kuqe) ashtu edhe dritat e fazës së duhur (zakonisht ngjyrë të bardhë ose gri) dhe gjithashtu të dallojnë ngjyrat e telave elektrike kur bëjnë lidhjet përkatëse.

2. Testet

- Testet pseudoizokromatike Ishihara duhet të përdoren për të kontrolluar detarët në sektorët e kuvertës dhe makinerive për dëmtimet e dallimit të ngjyrave. Nëse testi tregon dëmtim të dallimit të ngjyrave, atëherë duhet të kryhen teste të mëtejshme.
 - Në rastin e personave që duhet të vrojtojnë në sektorin e kuvertës, testi vijues duhet të përdorë testin e fenerit të tipit B Holmes-Wright.
 - Ky test drejtohet nga disa oftalmologë (mjekë të syrit) dhe shkollat e optometrisë në universitete të ndryshme.
 - Në rastin e personave që punojnë në sektorin e makinerive, me detyrë për të bërë lidhjet elektrike, testi vijues që mund të përdoret është Testi i Tregtisë i Dallimit të Ngjyrave i Industrisë së Furnizimit me Energji në MB apo një standard i ngjashëm i BE-së.
- Personi që ka bërë një nga këto teste, nuk duhet të mbajë lente apo syze (të lyera) kromogjene.

3. Testi Ishihara

- Testet pseudoizokromatike Ishihara (që përdorin setin e plotë më 38 fletë ose një version të shkurtuar me 24 fletë) janë të nevojshme për përdorim.
- Përgjigja e kënaqshme për të gjitha fletët në paraqitjen e parë, apo përgjigja e gabuar në paraqitjen e parë që korrigjohet në paraqitjen e dytë ose të tretë, duhet vlerësuar se tregon pamje “normale” të ngjyrave. Nëse sipas testeve rezulton pamje e dëmtuar e ngjyrave, atëherë duhet të bëhen teste të mëtejshme.

4. Testi i fenerit i tipit B Holmes Wright

- Testi i fenerit është një test praktik i stimuluar në kushte të një situate vrojtimi, në lidhje me aftësinë e personit për të njohur dhe dalluar dritat e ndryshme të lundrimit që përdoren në det.
 - Testi i fenerit kryhet nëpërmjet fenerit të tipit B Holmes/Wright i cili hap dritat e kuqe, të gjelbra dhe të bardha të shikuara nëpërmjet një pasqyre të lustruar në një distancë virtuale 6 metra nga sytë. Apertura e madhe e fenerit hap aperturë me dy drita me ngjyra krahpërkrah njëherësh. Çdo qark i plotë i fenerit përmban 9 vendosje të aperturave të mëdha më vete apo 9 vendosje të aperturave të vogla. Aperturat e vogla të fenerit tregojnë kombinime të mundshme të dy prej tre ngjyrave.
 - Personi që përdor ndihmës për shikimin në testin e shkronjave, duhet të përdorë të njëjtin ndihmës për shikimin në testin e fenerit.
 - Personi që nuk përdor ndihmës për shikimin në testin e shkronjave, nuk lejohet të përdorë ndihmës për shikimin në testin e fenerit.
 - Personi që i nënshtrohet testit të fenerit nuk duhet të mbajë ndihmës të ngjyrosur shikimi me qëllim që të kalojë testin.
 - Testi i fenerit duhet të kryhet në një dhomë që nuk hyn drita e diellit.
 - Personi që kërkon të përshtatet në kushte të errësirës duhet të lejohet të qëndrojë në errësirë të plotë apo të pjesshme për 10 minuta për t'u përgatitur për testin e fenerit.
 - Personi vlerësohet se ka kaluar testin e fenerit nëse ai ose ajo emëron me saktësi ngjyrat e një rrethi të plotë të aperturave të mëdha, 4 rrethë të plota të aperturave të vogla të treguar sipas renditjes, dhe 9 vendosje të aperturave të vogla të treguara në mënyrë të rastësishme.
 - Procedurat e përcaktuara nga 4.10 deri në 4.16 duhet të ndiqen kur personi që i nënshtrohet testit të fenerit, nuk arrin të kalojë.
- Në rastin kur personi gabon në emërtimin e ngjyrave siç duhet, kontrolluesi duhet të njoftojë personin për gabimin dhe vazhdon me testin, duke shtuar një tjetër rreth.
- Personi vlerësohet se ka kaluar testin nëse nuk bëhen gabime të tjera në test dhe në rrethin vijues.
 - Procedura duhet të përsëritet në rast të një gabimi të dytë.
 - Në rastin e një gabimi të tretë, testi duhet përsëritur nga fillimi pasi personit të testuar i është dhënë

mundësia të pushojë apo ka rifituar qetësinë.

- Gjatë përsëritjes së testit të dështuar, kontrolluesi duhet të regjistrojë rezultatin por jo të njoftojë personin e testuar për gabimet e kryera.
- Në rastin e testit të përsëritur, personi vlerësohet se ka kaluar testin, nëse emërton saktë të gjitha ngjyrat.
- Ngatërrimi i ngjyrës së kuqe me të gjelbrën ose i ngjyrës së gjelbër me të kuqen në testin e përsëritur, do të thotë dështim i testit të fenerit.
- Personi që nuk ka kaluar testin e fenerit, mund të kërkojë një test tjetër.

5. Testi i tregtisë i dallimit të ngjyrave

- Ky test duhet përdorur kur bëhen gabime në fletët pseudoizokromatike Ishihara.
- Aplikuesi duhet të ulet përballë Inspektorit Mjekësor në një pozicion të mirë të dritës. Nganjëherë secili nga telat me ngjyrë duhet të vendoset përballë aplikuesit mbi një sipërfaqe të sheshtë. Aplikuesit i kërkohet të përcaktojë ngjyrën e telit. Ngadalësia në përgjigje tregon vështirësi. Duhet pasur kujdes që aplikuesi të mos krahasojë ngjyrën e një teli me ngjyrat e telave të tjerë.
- Aplikuesve që përcaktojnë një ngjyrë gabim, duhet t'u jepet një tel më vete. Më pas, kontrolluesi duhet t'ia paraqesë aplikuesit nëntë telat secilin në një kohë. Kandidati duhet të pyetet se kur është kombinimi. Të gjitha nëntë ngjyrat duhet të testohen në këtë mënyrë.
- Pamundësia për të gjetur kombinimin e saktë, tregon dallim të pasigurt të ngjyrave.
- Kombinimi i saktë i ngjyrave por përcaktimi i gabuar i tyre më vete, do të thotë se do të bëhen gabime në përcaktimin e ngjyrave të caktuara pa i krahasuar ato me ngjyra të tjera.
- Aparati i kërkuar është:
 - Tel me ngjyrë një centimetër i mbuluar me plastikë është vendosur në një kartë të bardhë në një diapozitiv fotografik me ngjyrë, madhësia 5 x 5 cm, me një dritare shikimi 3.5 x 2.5 cm. Në këtë rast formohen dy sete të plota me ngjyra (18 diapozitivë), të vendosur në kasetën e diapozitivave.
 - Për qëllime kombinimi, duhet të jenë në dispozicion 9 tela më vete, një për çdo ngjyrë, secili 2.5 cm i gjatë.
 - Nëntë ngjyrat që duhet të përdoren janë: e bardhë, e zezë, e verdhë, e kuqe, gri, blu, e gjelbër, ngjyrë kafe dhe portokalli.
 - Të gjithë telat duhet të kenë diametër të njëjtë, që duhet të jetë nga 0.8 deri në 1.1 mm. Nëse është e mundur, preferohen telat me diametër 0.89 mm.

6. Dokumenti nga punëdhënësi për ridallimin e ngjyrave

- Inxhinierët apo punonjësit që paraqesin një dokument apo certifikatë tjetër nga punëdhënësi përkatës se, gjatë dy viteve të fundit, dëmtimi i pamjes së ngjyrave, edhe nëse i pranishëm, nuk ka ndikuar në punën e tyre, duhet t'i nënshtrohen kontrollit nëpërmjet testit Ishihara. Në këto raste, certifikata e formës mjekësore duhet të shënohet "Po" kundrejt "Daltonik" (i verbër ndaj ngjyrave).

7. Kandidatët e rinj

- Të gjithë kandidatët e rinj për inxhinierë apo të kuvertës, duhet t'i nënshtrohen kontrollit nëpërmjet testit Ishihara për të përcaktuar nëse kanë dëmtime në lidhje me dallimin e ngjyrave dhe shtrirjen e tyre.
- Kandidatët e rinj që punojnë në sektorin e furnizimit me ushqime duhet gjithashtu të kontrollohen nëse dëshirojnë të ndryshojnë specializimin e tyre më vonë.
- Dëmtimi i dallimit të ngjyrave pengon kandidatët që në karrierën e tyre përfshijnë vrojtimin detar.
- Kandidatë e tjerë me dëmtime të dallimit të ngjyrave, nuk pengohen për të punuar në det, por në rastet kur dëmtimi është i pranishëm, certifikata e formës mjekësore duhet shënuar "Po" kundrejt "Daltonik".

ANEKSI IV



Republika e Shqipërisë

**CERTIFIKATË E LËSHUAR SIPAS DISPOZITAVE TË KONVENTËS
NDËRKOMBËTARE PËR STANDARDET E TRAJNIMIT, CERTIFIKIMIT
DHE VROJTIMIT PËR DETARËT, 1978, E NDRYSHUAR**

Qeveria evërteton se është kualifikuar sipas rregullave në përputhje me dispozitat e Rregullores të Konventës së mësipërme, të ndryshuar, dhe është kompetent për të kryer funksionet e mëposhtme, në varësi të kufizimeve të treguara më ose deri në datën e skadimit të zgjatjes së vlefshmërisë të kësaj certifikate siç tregohet në faqen tjetër:

Funksioni	Niveli	Zbatimi i kufizimeve (nëse ka ndonjë)

Mbajtësi i ligjshëm i kësaj certifikate mund të shërbejë në funksionin apo funksionet e përcaktuara në kërkesat e zbatueshme të pajisjes me ekuipazh të Administratës:

Funksioni	Zbatimi i kufizimeve (nëse ka ndonjë)

Certifikata Nr. lëshuar më

(Vula zyrtare)

Nënshkrimi i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave

Emri i i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave

Kopja origjinale e kësaj certifikate mbahet në dispozicion në përputhje me Rregulloren 1/2, paragrafi 9 i Konventës gjatë shërbimit në anije.

Data e lindjes së zotëruesit të certifikatës

Nënshkrimi i zotëruesit të certifikatës

Fotografia e zotëruesit të certifikatës

Vlefshmëria e kësaj certifikate zgjatet deri më
(Vula zyrtare)
Nënshkrimi i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave
Data e rivlerësimit.....
Emri i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave
Vlefshmëria e kësaj certifikate zgjatet deri më
(Vula zyrtare)
Nënshkrimi i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave
Data e rivlerësimit.....
Emri i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave

2. Përveç siç parashikohet në paragrafin 1, formulari i përdorur për të vërtetuar lëshimin e certifikatës tregohet më poshtë, me kusht që fjalët “ose deri në datën e skadimit të zgjatjes së vlefshmërisë të këtij miratimi siç tregohet në faqen tjetër” në faqen e parë të formularit dhe dispozitat për regjistrimin e zgjatjes së vlefshmërisë në faqen tjetër, të lihen jashtë në rastet kur është i nevojshëm zëvendësimi i miratimit pas skadimit të tij. Udhëzuesi për plotësimin e formularit gjendet në Pjesën B-1/2 të këtij Kodi.



Republika e Shqipërisë

**MIRATIMI I VËRTETIMIT TË LËSHIMIT TË CERTIFIKATËS SIPAS
DISPOZITAVE TË KONVENTËS NDËRKOMBËTARE PËR STANDARDET
E TRAJNIMIT, CERTIFIKIMIT DHE VROJTIMIT PËR DETARËT, 1978, E
NDRYSHUAR**

Qeveria evërteton se certifikata Nr. i lëshohet
..... i cili është kualifikuar sipas rregullave në përputhje me
dispozitat e Rregullores të Konventës së mësipërme, të ndryshuar, dhe është
kompetent për të kryer funksionet e mëposhtme, në varësi të kufizimeve të treguara
dëri më ose deri në datën e skadimit të zgjatjes së vlefshmërisë të këtij
miratimi siç tregohet në faqen tjetër:

Funksioni	Niveli	Zbatimi i kufizimeve (nëse ka ndonjë)

Mbajtësi i ligjshëm i këtij miratimi mund të shërbejë në funksionin apo funksionet e
përcaktuara në kërkesat e zbatueshme të pajisjes me ekuipazh të Administratës:

Funksioni	Zbatimi i kufizimeve (nëse ka ndonjë)

Certifikata Nr. lëshuar më

(Vula zyrtare)

Nënshkrimi i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave

Emri i i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave

Kopja origjinale e kësaj certifikate mbahet në dispozicion në përputhje me Rregulloren I/2, paragrafi 9 i Konventës gjatë shërbimit në anije.

Data e lindjes së zotëruesit të certifikatës

Nënshkrimi i zotëruesit të certifikatës

Fotografia e zotëruesit të certifikatës

Vlefshmëria e këtij miratimi zgjatet deri më
(Vula zyrtare)
Nënshkrimi i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave
Data e rivlerësimit.....
Emri i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave
Vlefshmëria e këtij miratimi zgjatet deri më
(Vula zyrtare)
Nënshkrimi i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave
Data e rivlerësimit
Emri i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave

3. Formulari i përdorur për të vërtetuar lëshimin e certifikatës tregohet më poshtë, me kusht që fjalët “ose deri në datën e skadimit të zgjatjes së vlefshmërisë të këtij miratimi siç tregohet në faqen tjetër” në faqen e parë të formularit dhe dispozitat për regjistrimin e zgjatjes së vlefshmërisë në faqen tjetër, të lihen jashtë në rastet kur është i nevojshëm zëvendësimi i miratimit pas skadimit të tij. Udhëzuesi për plotësimin e formularit gjendet në Pjesën B-I/2 të këtij Kodi.



Republika e Shqipërisë

**MIRATIMI I VËRTETIMIT TË NJOHJES SË CERTIFIKATËS SIPAS
DISPOZITAVE TË KONVENTËS NDËRKOMBËTARE PËR STANDARDET
E TRAJNIMIT, CERTIFIKIMIT DHE VROJTIMIT PËR DETARËT, 1978, E
NDRYSHUAR**

Qeveria evërteton se certifikata Nr. i lëshohet
..... nga apo në emër të Qeverisë së i cili është
kualifikuar sipas rregullave në përputhje me dispozitat e Rregullores I/10 të
Konventës së mësipërme, të ndryshuar, dhe është kompetent për të kryer funksionet e
mëposhtme, në varësi të kufizimeve të treguara dëri më ose deri në datën
e skadimit të zgjatjes së vlefshmërisë të këtij miratimi siç tregohet në faqen tjetër:

Funksioni	Niveli	Zbatimi i kufizimeve (nëse ka ndonjë)

Mbajtësi i ligjshëm i këtij miratimi mund të shërbejë në funksionin apo funksionet e
përcaktuara në kërkesat e zbatueshme të pajisjes me ekuipazh të Administratës:

Funksioni	Zbatimi i kufizimeve (nëse ka ndonjë)

Certifikata Nr. lëshuar më

(Vula zyrtare)

Nënshkrimi i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave

Emri i i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave

Kopja origjinale e kësaj certifikate mbahet në dispozicion në përputhje me Rregulloren I/2, paragrafi 9 i Konventës gjatë shërbimit në anije.

Data e lindjes së zotëruesit të certifikatës

Nënshkrimi i zotëruesit të certifikatës

Fotografia e zotëruesit të certifikatës

Vlefshmëria e këtij miratimi zgjatet deri më

(Vula zyrtare)

Nënshkrimi i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave

Data e rivlerësimit.....

Emri i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave

Vlefshmëria e këtij miratimi zgjatet deri më

(Vula zyrtare)

Nënshkrimi i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave

Data e rivlerësimit.....

Emri i nëpunësit të autorizuar sipas rregullave